Handboek Logistiek Laden

Van logistieke laadopgave tot logistiek laadplein

17-12-2025

Auteurs

Tim Frikkee
Maarten Thijs
Victor Wunnink
Keston Dickenson
Rick Stegeman

Inhoud

Voorwoord 3

1 Inleiding 4

1.1 Leeswijzer 4

1.2 Logistiek laden: hoe en waar? 5

1.3 Publieke logistieke laadpleinen 5

1.4 Laadlocaties: van laadplein tot verzorgingsplaats 6

1.5 Belang van integraliteit 8

1.6 Laadpleinen en netcongestie 9

1.7 Relevante belanghebbenden 9

2 De logistieke laadopgave – publiek laden voor zwaar vervoer 12

2.1 Het LoLa-proces 12

2.2 De Europese en nationale opgave: AFIR en Rijksdoelstellingen 12

2.3 De regionale opgave: uitkomsten NAL Data Corridor Analyse 13

2.4 De lokale opgave: regionale uitvoeringsplannen 14

3 Van plan naar laadplein – het LoLa proces 15

3.1 Samenwerking starten met gemeenten en relevante partijen 16

3.2 Locatiezoektocht en -analyse 19

3.3 Haalbaarheidsonderzoek 22

3.4 Marktconsultatie en aanbestedingsfase 25

Voorwoord

Sinds de start in 2022 heeft het programma LoLa zich ingezet voor de ontwikkeling van een publiek toegankelijk laadnetwerk voor elektrisch vrachtvervoer langs de Nederlandse hoofdwegen. Wat begon als een samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ElaadNL, groeide uit tot een programma in opdracht van de NAL-regio's, met als doel gemeenten, provincies en regio's te ondersteunen en aan te jagen bij het faciliteren en realiseren van logistieke laadpleinen.

In drie jaar tijd zijn alle NAL-regio's, aangesloten provincies en circa dertig gemeenten actief betrokken bij het onderwerp logistiek laden. Er is veel kennis ontwikkeld en gedeeld en publiek toegankelijk laden voor elektrische vrachtwagens staat inmiddels stevig op de agenda van nationale, regionale en lokale overheden. Tegelijkertijd moeten we constateren dat de eerste concrete locaties pas vanaf 2026 worden verwacht.

Die constatering is geen verrassing. De realisatie van logistieke laadpleinen is complex, tijdrovend en vraagt om een lange adem. Ondanks de inzet van NAL-regio's, provincies en gemeenten zijn er na drie jaar LoLa nog nauwelijks gerealiseerde locaties. Ook op de verzorgingsplaatsen van het Rijk is logistieke laadinfrastructuur nog niet beschikbaar en blijft duidelijkheid over de korte termijn uit. Vanuit de markt ontstaan initiatieven, maar slechts mondjesmaat, mede door de toenemende schaarste aan strategische locaties met voldoende netcapaciteit.

Juist dat is zorgelijk, omdat het kantelpunt in de transitie naar elektrisch vrachtvervoer naar verwachting al vóór 2030 ligt. Elektrische vrachtwagens ontwikkelen zich snel, zijn breed inzetbaar en de totale gebruikskosten naderen die van diesel. Waar techniek en businesscase versnellen, blijft de laadinfrastructuur achter. Netcongestie leidt bij transporteurs tot lange wachttijden en ook uitbreiding van de kleinverbruikaansluiting is in de toekomst onzeker. Hierdoor is laden op eigen terrein steeds vaker onmogelijk en groeit het belang van publiek toegankelijke laadvoorzieningen. Terwijl ook laadpaalexploitanten kampen met dezelfde schaarste aan ruimte en stroom. Laadinfrastructuur dreigt zo de beperkende factor te worden in een transitie waarvoor de transportsector grotendeels klaarstaat.

Het wegnemen van deze belemmering vraagt om een actieve en faciliterende overheid. Overheden zullen moeten verkennen wat binnen én buiten bestaande beleidskaders mogelijk is om laadvoorzieningen te versnellen: permanent waar het kan, tijdelijk waar het moet. De Rijksoverheid heeft hierin een expliciete rol op de verzorgingsplaatsen en moet duidelijkheid bieden over perspectief en versnelling. Regionale en lokale overheden zijn aan zet bij multimodale laadpleinen nabij hoofdwegen, waar gronden beschikbaar gesteld kunnen worden en initiatieven ondersteuning vragen.

Deze opgave vraagt bovenal om integraal handelen. Niet alleen tussen overheidslagen, maar ook over beleidsdomeinen en modaliteiten heen. Het combineren van functies, zoals logistiek laden, ZE-bouw en truckparkings op één locatie, maakt optimaal gebruik van schaarse ruimte en netcapaciteit mogelijk. Dat vereist samenwerking, gedeelde verantwoordelijkheid en het lef om voorbij het eigen beleidskader te kijken.

De opgave is te groot en de urgentie te hoog om af te wachten. Dat vraagt om initiatief op alle bestuursniveaus. Iedere bestuurslaag kan en moet nu het voortouw nemen.

Aan de lezer van dit handboek, gebruik de lessen en handvatten van LoLa en kom tot realisatie. De transportsector rekent op je.

Tim Frikkee – voormalig projectleider LoLa

1 Inleiding

De energietransitie is in volle gang. Naast personenvervoer, speelt ook de logistieke sector een cruciale rol in het verlagen van de CO_2-uitstoot in de mobiliteitssector. De ingroei van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen vraagt om een robuust laadnetwerk dat aansluit bij de specifieke behoeften van bedrijven. Tegelijkertijd staat het elektriciteitsnet onder toenemende druk. Mede door de snelle elektrificatie van mobiliteit en industrie is er sprake van congestie op het Nederlandse stroomnet. Dit vormt een serieuze belemmering voor de uitrol van logistieke laadinfrastructuur. Dit vraagt om een rigoureuze én efficiënte aanpak in het uitrollen van een basisnetwerk voor logistieke laadinfrastructuur.

Het programma **Logistiek Laden (LoLa)** is opgestart om deze uitdagingen het hoofd te bieden en NAL-regio's te begeleiden in de totstandkoming van een logistiek laadnetwerk langs de hoofdcorridors in Nederland. In samenwerking met de belangrijkste stakeholders is zowel gewerkt aan kennisontwikkeling en -deling, als aan het ontwikkelen van een praktische uitvoeringsaanpak voor het realiseren van logistieke laadpleinen. Het programma heeft niet alleen bijgedragen aan het vormgeven van de uitvoeringsstrategieën van de NAL-regio's op het gebied van logistiek laden, maar ook de brug geslagen met programma's zoals Verzorgingsplaatsen van de Toekomst. Dit handboek vormt de (voorlopige) afsluiting van het programma en bundelt de belangrijkste inzichten, lessen, aanbevelingen en producten.

Dit handboek is in het bijzonder bedoeld voor beleidsmakers binnen de NAL-regio's die verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur. Het biedt praktische handvatten, procesvoorstellen, beleidsmatige inzichten en aanbevelingen om logistiek laden effectief en efficiënt te realiseren. De bijlagen bijbehorend aan dit document zijn extern beschikbaar gesteld bij de afzonderlijke NAL-regio's evenals de NAL Werkgroep Logistiek.

1.1 Leeswijzer

Dit handboek is grotendeels opgebouwd aan de hand van het LoLa-proces voor het ontwikkelen van logistieke laadpleinen. Allereerst volgt na deze inleiding een korte introductie op het gebied van logistiek laden, met daarin de laatste inzichten van het LoLa-programma over de concrete invulling van een logistiek laadplein en welke stakeholders hierbij een primaire rol spelen (Logistiek laden: hoe en waar?) Daarna verschuiven we onze blik naar de eerste stap van het LoLa-proces: het in kaart brengen van de opgave voor logistiek corridorladen, inclusief relevante producten waaronder de Data Corridor Analyse en de Uitvoeringsplannen van de NAL-regio's (De logistieke laadopgave – publiek laden voor zwaar vervoer). Vanuit hier maken we in het volgende hoofdstuk de stap naar de operatie en lichten we de stappen in het LoLa-proces toe die ondersteunen in de concrete realisatie van een laadplein (Van plan naar laadplein – het LoLa proces).

De bijlagen bijbehorend aan dit document zijn extern beschikbaar gesteld bij de afzonderlijke NAL-regio's evenals de NAL Werkgroep Logistiek.

1.2 Logistiek laden: hoe en waar?

In dit hoofdstuk duiken we dieper in de karakteristieken van een logistiek laadplein en de concrete invulling hiervan. Dit vormt hiermee de inhoudelijke basis voor het vervolg van dit handboek, waarin we het ontwikkelproces verder toelichten.

Binnen het programma Logistiek Laden is veel kennis opgebouwd over de optimale inrichting van publiek toegankelijke logistieke (snel)laadpleinen. Deze kennis is gebaseerd op praktijkervaringen en samenwerkingen met stakeholders uit het publieke en private domein. Veel van deze inzichten zijn gebundeld in de *LoLa Locatievisie*. Welke is bijgevoegd in de bijlagen. In de volgende paragrafen wordt deze locatievisie kort toegelicht. Daarnaast verduidelijken we de meest gebruikelijke locaties voor corridorlaadpleinen, en lichten we toe hoe deze laadpleinen ook een oplossing kunnen zijn voor andere modaliteiten. Tenslotte behandelen we in dit hoofdstuk de belangrijkste stakeholders.

1.3 Publieke logistieke laadpleinen

De scope van het programma LoLa hield zich bezig met het aanjagen van publiek toegankelijke laadpleinen voor logistiek, waar zowel regulier of overnacht geladen kan worden op lage vermogens (minimaal 50 kW per stekker) als snelgeladen kan worden op hoge vermogens (minimaal 400 kW per stekker). Hiermee kan de complete mix van laadbehoefte langs een corridor worden vervuld; van passerend verkeer dat in de 45 minuten rustpauze even snel moet bijladen voor de rest van de rit. Tot aan de chauffeur die op het laadpleinen zijn 8 uurs pauze houdt en overnacht zijn vrachtwagen wilt volladen.

Logistieke laadpleinen vereisen echter een nieuwe kijk op het plaatsen van laadinfrastructuur. Waarbij rekening moet worden gehouden met tal van eisen, zoals draaicirkels, beveiliging en sanitaire voorzieningen. Om een duidelijke richtlijn te kunnen bieden in hoe een laadplein idealiter wordt ingericht en waar aan gedacht moet worden is de LoLa locatievisie ontwikkeld. Welke beschikbaar is via de NAL werkgroep Logistiek.

In samenwerking met NAL-regio's, gemeenten, marktpartijen en netbeheerders is deze visie ontwikkeld. Hierin zijn de volgende onderwerpen in detail uitgelicht:

- Techniek
- Inrichting en gebruik
- Opschaling

De LoLa locatievisie is daarmee het ideale eindbeeld van hoe een publiek toegankelijk logistiek laadplein eruit kan zien en illustreert het concrete streven van het programma.

1.4 Laadlocaties: van laadplein tot verzorgingsplaats

Voor het invullen van de logistieke laadbehoefte langs de hoofdwegen van Nederland zijn logistieke laadpleinen vaak een passende oplossing. Regionale laadpleinen zijn echter maar een deel van het totale benodigde basisnetwerk. De uiteindelijke invulling van een basisnetwerk van logistieke laadinfrastructuur langs de hoofdwegen zal bestaan uit een verscheidenheid aan locaties. Waarbij alle locatietype een sleutelrol spelen in de tijdige totstandkoming van een basislaadnetwerk voor de logistiek. Voor elke locatie geldt dat alle mogelijkheden voor het plaatsen van logistieke laadinfrastructuur onderzocht dienen te worden. We geven in dit paragraaf een versimpeld overzicht van deze locaties voor een eerste begrip in het onderscheid tussen deze locaties. We kunnen grofweg drie kernlocaties definiëren; elk met hun eigen karakteristieken.

1. Logistieke laadpleinen nabij afritten
2. Verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat
3. Truckparkings

Logistieke laadpleinen nabij afritten

Vanuit het programma LoLa is voornamelijk gekeken naar de ontwikkeling van logistieke laadpleinen nabij afritten aan de Nederlandse hoofdwegen. Deze locaties kunnen door NAL-regio's, provincies en gemeenten ondersteund en aangejaagd worden. Logistieke laadpleinen nabij afritten van de hoofdwegen kennen onder andere de volgende voor- en nadelen:

Voordelen	**Nadelen**
Bediend beide rijrichtingen wanneer gepositioneerd nabij een afrit.	Grondposities langs afritten en op bedrijventerreinen zijn schaars en kostbaar.
Ondersteund naast de corridor laadbehoefte potentieel ook de lokale laadbehoefte van bedrijventerreinen.	Verkeersstromen worden van het hoofdwegennet omgeleid naar het omliggend wegennet.
Biedt mogelijkheden tot koppelkansen voor ZE-bouw en andere modaliteiten.	Voldoende stroomvoorziening is uitdagend in een al lastige business case.
Aansluiting op lokale opwek of lokale energiesystemen biedt opties voor stroomaansluitingen.	

Verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat

Langs de hoofdwegen in Nederland liggen vele verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat. Welke middels vergunning worden geëxploiteerd door marktpartijen. Deze locaties vormen strategische en logische plekken voor de realisatie van laadinfrastructuur voor vrachtvervoer. Maar kennen net als de andere kernlocaties hun eigen karakteristieken, voor- en nadelen:

Voordelen	Nadelen
Verzorgingsplaatsen genieten een uitstekende positie aan het hoofdwegennet.	Bedienen enkel één rijrichting.
Verkeer op de hoofdwegen wordt op de hoofdwegen gehouden.	Tijdlijnen voor vergunningsaflopen en herinrichting zijn bepalend voor nieuwe laadinfrastructuur en verlopen tussen 2028 en 2038.
Locaties zijn al grotendeels ingericht en beschikbaar voor vrachtwagens.	Stroomvoorzieningen en vergunningen zijn kostbaar en drukken de business case voor laadinfrastructuur.
	Ruimte is schaars voor voldoende uitbreiding en er is al een tekort aan ruimte voor (lang) parkeren.
	Bedienen geen andere modaliteiten zoals ZE-bouw of lokale laadbehoefte.
	Realisatie van laadinfrastructuur is geen verplichting, maar een recht voor de exploitant waardoor geen zekerheid is van realisatie van logistieke laadinfrastructuur.

Truckparkings

Truckparkings, vaak in privaat bezit, zijn een belangrijke rustplaats voor vrachtwagenchauffeurs en veelal gelegen langs hoofdwegen of bij logistieke hotspots. Daarmee bieden ze een logische locatie voor het plaatsen van laadinfrastructuur voor vrachtwagens. Met name voor de langere 8-uurspauze, waarin langzaam geladen zal moeten worden, bieden het uitstekende locaties. Echter is er in Nederland een groot tekort aan dit soort locaties waar vrachtwagenchauffeurs veilig kunnen rusten.

Voordelen	Nadelen
Perfect ingericht op vrachtwagens en de behoefte van chauffeurs voor hun rustpauzes en straks laadpauzes.	Er is een groot tekort (4500 parkeerplaatsen) in Nederland aan truckparkings.
Bestaande rustlocaties voor chauffeurs uitbreiden met laadinfrastructuur betekent bestaande gronden optimaal benutten.	Nieuwe locaties ontwikkelen is complex door de zeer grote ruimtevraag van dit soort locaties.
Laden biedt een significante toevoeging op de uitdagende business case van truckparkings.	Adequate netaansluitingen voor het plaatsen van laadvoorzieningen zijn zelden aanwezig.
Biedt mogelijkheden om meerdere modaliteiten te bedienen waaronder ZE-bouw en de lokale laadbehoefte.	Veelal in privaat bezit waardoor de sturing vanuit de overheid op deze locaties uitdagender is.

1.5 Belang van integraliteit

Bij de ontwikkeling van logistieke laadpleinen wordt sterk aangeraden altijd te kijken naar integraliteit met andere functionaliteiten en modaliteiten. Ruimte en netcapaciteit zijn schaars en moeten zo efficiënt mogelijk ingezet worden om dienst te bieden aan zoveel mogelijk functionaliteiten. Dit komt tenslotte ook de uitdagende business case voor logistieke laadpleinen ten goede. We doen dan ook een beroep naar de lezer om ten allen tijden bij de realisatie van logistieke laadinfrastructuur te kijken naar mogelijke koppelkansen.

Zero emissie bouwvoertuigen

De bouwsector staat net als de transportsector voor een grote transitie richting elektrische voertuigen en machines. Evenals bij logistiek belemmert de schaarste in netcapaciteit en ruimte de uitrol van voldoende laadinfrastructuur. Deze laadinfrastructuur is technisch veelal gelijk aan die voor de logistiek evenals de benodigde indeling van de laadlocatie. Een logistiek of ZE-bouw laadlocatie kan mits de locatie interessant is voor beide doelgroepen vrij gemakkelijk voorzien in een geschikte laadvoorziening voor beide doelgroepen. Houdt wel rekening met additionele ruimte voor het laden van uitneembare batterijpakketten uit de ZE-bouw.

Ook richting gemeenten biedt ZE-bouw een extra stimulans voor realisatie van laadvoorzieningen. Het faciliteren van ZE-bouw ondersteund tenslotte het stikstofvrij realiseren van bouwprojecten naast dat het laadplein lokale transportbedrijven faciliteert. Kortom, een optimale inzet van ruimte en netcapaciteit voor de verduurzaming van transport en bouw.

Naast de gemeente biedt een koppeling met ZE-bouw ook kansen voor de uiteindelijk exploitant van een logistiek laadplein. Waar elektrische logistiek in de komende jaren opkomt, bieden emissievrije bouwprojecten nu al een stabiele afzet voor een laadplein. Potentieel kan zo de ingroeiperiode van elektrische logistiek worden overbrugt met het voorzien van bouwprojecten in de regio. Zo wordt de business case van het laadplein snel interessanter.

Hierom doen we de oproep aan de lezer om bij de ontwikkeling van een logistieke laadlocatie altijd te onderzoeken of lokale bouwprojecten meegenomen kunnen worden in de ZE-bouw laadinfrastructuur.

Truckparkeren

In Nederland kennen we een groot tekort aan adequate rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs voor hun verplichte rustmomenten. Het totale tekort is ten tijde van schrijven geschat op 4500 vrachtwagenparkeerplaatsen door heel Nederland. Vrachtwagenchauffeurs beschikken nu niet over voldoende locaties waar ze beveiligd kunnen overnachten, waar randvoorwaardelijke voorzieningen als een toilet en douche voorzien zijn en waarvoor ze niet onnodig van hun route hoeven af te wijken. Daarbij ontstaat steeds meer overlast doordat chauffeurs, verplicht vanuit wetgeving en door het tekort aan parkeerlocaties, genoodzaakt zijn om op ongewenste of onveilige locaties te parkeren. Echter vereist de realisatie van nieuwe truckparkings veel ruimte om voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren voor een haalbare business case. Dit bemoeilijkt de realisatie van hoognodige nieuwe locaties.

Met de opkomst van elektrische vrachtwagens zal deze parkeerproblematiek naar verwachting verder groeien. Alleen al doordat de laadvoorziening een additioneel ruimtegebruik kent. Dit is echter noodzakelijk omdat waar een vrachtwagen parkeert in de toekomst ook geladen moet worden. Met name voor het lange afstandsverkeer. Verder biedt het opladen van elektrische vrachtwagens de truckparking een aantrekkelijke nieuw verdienmodel. Iets dat welkom is in het vaak krappe verdienvermogen van dit soort locaties. Alleen al om deze redenen is het van belang om op bestaande en aanstaande truckparkings tijdig te kijken naar de inpassing van laadinfrastructuur. De opgave van parkeren is uiteindelijk onlosmakelijk verbonden met de opgave voor laden.

1.6 Laadpleinen en netcongestie

Ten tijde van opstellen van dit handboek is er in grote delen van Nederland sprake van een wachtrij voor aansluitingen op het middenspanningsnet. Dit heeft te maken met onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet, ofwel netcongestie. Netcongestie raakt ook de uitrol van logistieke laadpleinen; bij een aanvraag van een nieuwe aansluiting op het middenspanningsnet zal ook deze aanvraag op de wachtrij komen bij de netbeheerder. Hiermee kan de ontwikkeling van een laadplein vertraging oplopen.

Tegelijkertijd biedt de uitdaging van netcongestie ook kansen. Juist in tijden van netcongestie ontstaan in samenwerking met de netbeheerder nieuwe kansen en mogelijkheden waarin flexibiliteit en lokale samenwerking worden beloond. Voor een toelichting over deze mogelijkheden en oplossingen verwijzen wij naar het *Stroomvoorziening voor logistiek laden in tijden van netcongestie*. In dit handboek worden onderwerpen zoals aansluitmodellen toegelicht zoals slim laden, batterijopslag en ook verschillende aanvullende contractvormen. Allen toegespitst ter toepassing op logistieke laadpleinen.

1.7 Relevante belanghebbenden

De realisatie van een publiek toegankelijk logistiek laadnetwerk is een complexe opgave waarin publieke en private partijen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Geen enkele partij kan deze opgave zelfstandig realiseren. Succesvolle ontwikkeling van logistieke laadpleinen vraagt daarom om tijdige betrokkenheid van de juiste belanghebbenden, heldere rolverdeling en onderlinge afstemming.

Op basis van de ervaringen binnen het programma LoLa zijn hieronder de belangrijkste belanghebbenden compact beschreven die een rol spelen bij het aanjagen, faciliteren en realiseren van logistieke laadpleinen vanuit het publieke domein.

Het Rijk

Het Rijk speelt een richtinggevende en kaderstellende rol in de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur. Vanuit Europees verband (AFIR) en nationale doelstellingen wordt bepaald welk basisnetwerk van laadinfrastructuur langs de hoofdwegen nodig is en binnen welke tijdshorizon dit gerealiseerd moet worden.

Daarnaast is het Rijk grondeigenaar van de verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen. Daarmee heeft het Rijk via programma's zoals *Verzorgingsplaatsen van de Toekomst* directe invloed op waar en wanneer logistieke laadinfrastructuur op deze strategische locaties kan worden gerealiseerd. Afstemming tussen Rijk en regio is hierbij essentieel om gezamenlijk tot een dekkend en logisch laadnetwerk te komen.

NAL-regio's

NAL-regio's vormen de spil tussen nationale ambities en lokale realisatie als implementatielijn van de NAL. Zij vertalen de geprognotiseerde laadbehoefte naar regionale invulling en strategieën, onder andere via de Data Corridor Analyse en regionale uitvoeringsplannen. Vanuit deze rol agenderen en prioriteren zij trajecten, zoekgebieden en locaties.

In de praktijk fungeren NAL-regio's als aanjager, verbinder en kennisdrager. Zij ondersteunen gemeenten bij het begrijpen van de opgave, het duiden van de urgentie en het zetten van concrete stappen richting realisatie. NAL-regio's hebben geen formele bevoegdheden in vergunningverlening of gronduitgifte, maar zijn wel cruciaal in het organiseren van samenwerking en het creëren van momentum.

Provincies

De rol van provincies verschilt per regio en casus. Provincies hebben geen standaard uitvoerende rol in de realisatie van logistieke laadpleinen, maar zijn wel belangrijke belanghebbenden vanuit hun verantwoordelijkheden voor ruimtelijke ordening, economie, mobiliteit en energie.

Provincies kunnen een verbindende rol spelen tussen gemeenten, bijdragen aan regionale afstemming en in sommige gevallen ondersteunen met kennis, capaciteit of financiële instrumenten. Ook kunnen zij een rol spelen bij het beschikbaar stellen van provinciale gronden of het koppelen van laadpleinen aan bredere provinciale opgaven, zoals verduurzaming van bedrijventerreinen of zero-emissiezones.

Gemeenten

Gemeenten hebben een sleutelrol in de daadwerkelijke realisatie van logistieke laadpleinen. Zij zijn beleidsmaker, vergunningverlener en vaak ook grondeigenaar. Daarmee bepalen gemeenten in belangrijke mate of, waar en onder welke voorwaarden logistieke laadinfrastructuur kan worden gerealiseerd.

De rol van gemeenten is veelzijdig, met het stellen van ruimtelijke kaders, verlenen van vergunningen, maken van afspraken over grondgebruik en zijn gesprekspartner voor marktpartijen. Tegelijkertijd zijn gemeenten ook afhankelijk van externe partijen voor exploitatie en netaansluitingen.

Binnen gemeenten zijn doorgaans meerdere afdelingen betrokken bij logistiek laden. Afhankelijk van de organisatie kan het onderwerp onder andere raken aan:

- Mobiliteit en verkeer
- Duurzaamheid en energie
- Economische zaken
- Ruimtelijke ordening
- Grondzaken en vastgoed
- Beleid bedrijventerreinen

Het tijdig betrekken en afstemmen van deze afdelingen is cruciaal om vertraging in latere fases te voorkomen.

Netbeheerders

Netbeheerders spelen een onmisbare rol in de realisatie van logistieke laadpleinen. Zij zijn verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van netcapaciteit en het realiseren van aansluitingen.

Door de huidige netcongestie vormt de beschikbaarheid van voldoende vermogen één van de grootste belemmeringen voor logistieke laadinfrastructuur. Vroegtijdige afstemming met netbeheerders is daarom essentieel. In samenwerking met netbeheerders kunnen alternatieve oplossingen worden verkend, zoals slimme contractvormen, flexibiliteit, energieopslag of tijdelijke aansluitingen. Deze mogelijkheden vragen om maatwerk en goede samenwerking.

Marktpartijen en laadpaalexploitanten

Marktpartijen, zoals laadpaalexploitanten en ontwikkelaars, zijn verantwoordelijk voor de daadwerkelijke realisatie en exploitatie van logistieke laadpleinen. Zij investeren, bouwen en exploiteren de infrastructuur.

De business case voor logistieke laadpleinen is vaak uitdagend door hoge investeringskosten, netaansluitingen en onzekerheid over de ingroei van elektrisch vrachtvervoer. Dit maakt dat marktpartijen veel baat hebben van duidelijke publieke kaders, beschikbare locaties en voldoende perspectief op gebruik. Er zijn meerdere laadpleinexploitanten in Nederland actief met een focus op de logistiek. Enkel krijgen zij niet overal in Nederland (tijdig) voet aan de grond ondanks dat er een laadbehoefte ligt. Hier kunnen overheden een sleutelrol spelen in het ondersteunen van de markt in de eerste fases van de transitie naar elektrisch vrachtvervoer.

Transporteurs en logistieke bedrijven

Transporteurs en logistieke bedrijven vormen de uiteindelijke gebruikers van logistieke laadpleinen. Hun laadbehoefte, rijpatronen en rusttijden bepalen in belangrijke mate waar en hoe laadinfrastructuur effectief ingezet moet worden.

Hoewel transporteurs meestal geen directe rol spelen in de ontwikkeling of exploitatie van laadpleinen, is hun betrokkenheid waardevol bij het duiden van de vraagzijde. Inzichten vanuit de sector helpen overheden en marktpartijen om laadpleinen beter aan te laten sluiten op de praktijk en vergroten daarmee de kans op succesvolle benutting.

2 De logistieke laadopgave – publiek laden voor zwaar vervoer

2.1 Het LoLa-proces

Zoals toegelicht in de inleiding volgen we in dit handboek zoveel als mogelijk het LoLa-proces voor het ontwikkelen van logistieke laadpleinen. Grofweg kan dit proces opgedeeld worden in twee fases: het in kaart brengen van de opgave als fase 1, en de lokale realisatie van deze opgave als fase 2. Gezamenlijk met het programma Logistiek Laden hebben de NAL-regio's afgelopen periode fase 1 afgerond. Wel zal deze periodiek herzien moeten worden. De landelijke opgave is in kaart gebracht met behulp van de Data Corridor Analyse-tool en deze is doorvertaald naar regionale Uitvoeringsplannen.

In dit hoofdstuk blikken we terug op fase 1 van onderstaand proces. Dit doen we door de beleidsmatige achtergrond te duiden (zowel op Europees als nationaal niveau), om vervolgens de Data Corridor Analyse-tool en de regionale Uitvoeringsplannen toe te lichten.

2.2 De Europese en nationale opgave: AFIR en Rijksdoelstellingen

Om toe te werken aan een basisnetwerk voor logistieke laadinfrastructuur zijn vanuit de Europese Unie de AFIR-eisen (**A**lternative **F**uels **I**nfrastructure **R**egulation) opgesteld. Deze AFIR-eisen[1] zijn wettelijke verplichtingen en zijn vastgesteld voor logistiek snelladen langs de Europese hoofdwegen van alle lidstaten. Hierin staat een concrete nationale opgave voor logistieke laadinfrastructuur in 2030 langs de TEN-T kern en uitgebreid netwerk routes evenals de belangrijkste stedelijke knooppunten. De invulling van de AFIR-eisen is een nationale opgave welke zich vertaalt naar publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur in de provincies en haar gemeenten.

Voor TEN-T kern routes wordt er vanuit de AFIR een eis neergelegd om voor elke 60 kilometer minimaal 2 snelladers te plaatsen met een totale vermogenspool van 3600 kW in 2030. Voor het uitgebreid TEN-T netwerk geldt een eis voor elke 100 kilometer van 1 snellader met een vermogenspool van 1500 kW in 2030. Beide kennen een gedefineerd ingroeipad. Ook gelden eisen voor stedelijke knooppunten en truckparkings. In de bijbehorende documenten *'AFIR'* en *'AFIR – Urban nodes'* is meer terug te vinden over deze eisen.

De Rijksoverheid heeft aanvullend op de AFIR-eisen nationale doelstellingen opgesteld voor een landelijk dekkend snellaadnetwerk voor de logistiek. Dit omdat de AFIR-eisen volgens onderzoek[2] slechts aan 61% van de Nederlandse logistieke snellaadbehoefte zullen voldoen. De aanvulling betrekt zich voornamelijk op een additioneel streven voor 2033 van 3 MegaWatt laders en drie reguliere snelladers en aanvullende eisen voor truckparkings en stedelijke knooppunten.

Deze Rijksdoelstelling zal deels op de verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat worden ingevuld en deels op het omliggend wegennetwerk. De verhouding tussen laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen of op het omliggend wegennet is sterk afhankelijk van vergunningsaflopen, realisatietermijnen, beschikbare grond, stroomvoorziening en andere factoren. Daarmee is het aan de NAL-regio's en het Rijk om deze verhouding regionaal af te stemmen. Zo wordt duidelijk wie, waar en wanneer aan zet is voor de tijdige realisatie van logistieke laadinfrastructuur.

Om gemakkelijk in kaart te brengen welke Europese en nationale doelstellingen gelden voor een specifieke locaties is vanuit LoLa een simpele tool ontwikkeld. Deze is bijgevoegd aan het rapport en betreft het bestand *Calculatie doelstellingen Europees en Rijksoverheid*.

2.3 De regionale opgave: uitkomsten NAL Data Corridor Analyse

Om de landelijke opgave voor logistiek laden op de corridors te vertalen naar een concrete laadopgave op trajectniveau, is in opdracht van de NAL-regio's door Panteia een Data Corridor Analyse uitgevoerd. De Data Corridor Analyse beschikt over een database met alle huidige parkeermogelijkheden voor logistiek vervoer langs de grote corridors inclusief parkeercapaciteit per locatie (verzorgingsplaatsen en private truckparkings). Daarnaast wordt per traject op basis van representatieve verkeersintensiteiten en (waar mogelijk) bezettingsgraden een laadvraag voor logistiek vervoer bepaald.

De PowerBI-tool geeft inzicht in bovenstaande database en de laadopgave op trajecten in 2030 en 2050. De bijbehorende Excel-sheet geeft de mogelijkheid om nieuwe zoekgebieden toe te voegen en hier laadvoorzieningen aan te alloceren. Op basis van kengetallen wordt aan deze zoekgebieden een minimale oppervlakte en ontwikkelkosten toegekend. Hiermee biedt de Data Corridor Analyse niet alleen inzicht in de laadopgave en de al beschikbare parkeercapaciteit, maar kan deze ook ingezet worden voor de invulling van toekomstige laadvoorzieningen op trajectniveau.

De concrete invulling van de laadopgave op trajectniveau is ook afhankelijk van de aanwezigheid van al bestaande verzorgingsplaatsen. Zoals eerder beschreven in 'Relevante belanghebbenden' onder Rijk is de toekomstige invulling van laadinfrastructuur op deze verzorgingsplaatsen van groot belang voor de laadstrategie op trajecten. Om deze reden is het mogelijk om in de Data Corridor Analyse voor verschillende scenario's te kiezen met betrekking tot het uitsplitsen van snel en langzaam laden:

- Alle laadinfrastructuur wordt gerealiseerd op nieuwe laadlocaties op het traject;
- Alle laadinfrastructuur wordt gerealiseerd op verzorgingsplaatsen op het traject;
- Snelladen (en dus kortparkeren) wordt gerealiseerd op verzorgingsplaatsen (uitgaande van de 4 uur-verblijfsregel), langzaam laden (en dus langparkeren) op de nieuwe laadlocaties op het traject.

Alle NAL-regio's zijn de afgelopen periode aan de gang gegaan met het invullen van de laadopgave op trajectniveau aan de hand van bovenstaande scenario's en hebben gezocht naar nieuwe zoekgebieden langs de corridors. Dit heeft geresulteerd in de eerste NAL Uitvoeringsplannen voor logistiek corridorladen, die in de volgende paragraaf nader worden toegelicht.

In de overdrachtspakketen voor de NAL-regio's is de handleiding en technische achtergrondinformatie voor de NAL Data Corridor Analyse bijgevoegd.

2.4 De lokale opgave: regionale uitvoeringsplannen

In de afgelopen periode is door alle NAL-regio's een eerste versie van een Uitvoeringsplan voor logistiek corridorladen opgesteld. Dit Uitvoeringsplan vormt de laatste concrete stap van nationale logistieke laadopgave naar concrete invulling op trajectniveau. In het Uitvoeringsplan is op trajectniveau strategisch gekeken naar invulling van de laadopgave gealloceerd door de NAL Data Corridor Analyse. Aan alle trajecten waar een laadopgave aanwezig is, is een scenario toegekend waarin duidelijk de verantwoordelijkheid van invulling tussen Rijk en Regio beschreven is. Daarnaast zijn een aantal prioriteitstrajecten gedefinieerd die noodzakelijk zijn voor een landelijk dekkend laadnetwerk.

Voor het bepalen van geschikte zoekgebieden langs de corridors is gekeken naar verschillende factoren. Hierbij moet gedacht worden aan geschikte afritten en de aanwezigheid van bestaande verzorgingsplaatsen, truckparkings, bedrijventerreinen, onderstations en lokale duurzame opwek. Op de trajecten waar de omstandigheden niet geschikt zijn voor het vaststellen van een zoekgebied, wordt in overleg getreden met het Rijk voor het prioriteren van laadinfrastructuur op de verzorgingsplaatsen op deze trajecten. Op deze manier ambiëren we maximale efficiëntie in het realisatietraject van logistieke laadinfrastructuur op trajecten.

De Uitvoeringsplannen zijn, gezamenlijk met de PowerBI-tool en database, een levend document en bieden de NAL-regio's de mogelijkheid om gestructureerd invulling te geven aan de logistieke laadopgave langs de corridors. Met het regelmatig updaten van het Uitvoeringsplan blijft een NAL-regio goed voorbereid op de benodigde logistieke laadontwikkelingen langs de corridors.

De Uitvoeringsplannen die per NAL-regio zijn opgesteld, dienen als brug tussen de Corridoranalyse en het handelingsperspectief van de praktijk. Met de inzichten die zijn opgedaan tijdens de analyse, is duidelijk geworden welke trajecten in aanmerking komen voor de zoektocht naar geschikte locaties. In theorie zou perfecte invulling en realisatie op deze locaties dus moeten leiden tot een dekkend laadnetwerk voor de logistieke sector. Essentieel hierbij is de afstemming tussen Rijk en Regio, want dubbele invulling vanuit overheden op een traject zou het onwenselijk zijn.

Op basis van deze analyse zou, naast gewenste geografische spreiding, ook al enige indicatie gegeven kunnen worden van de vermogens en kosten die gepaard gaan met de realisatie. Tot slot zou het Uitvoeringsplan als voedingsbodem moeten dienen om te bepalen welke overheden benaderd moeten worden om tot die realisatie te komen. Daarover hieronder meer.

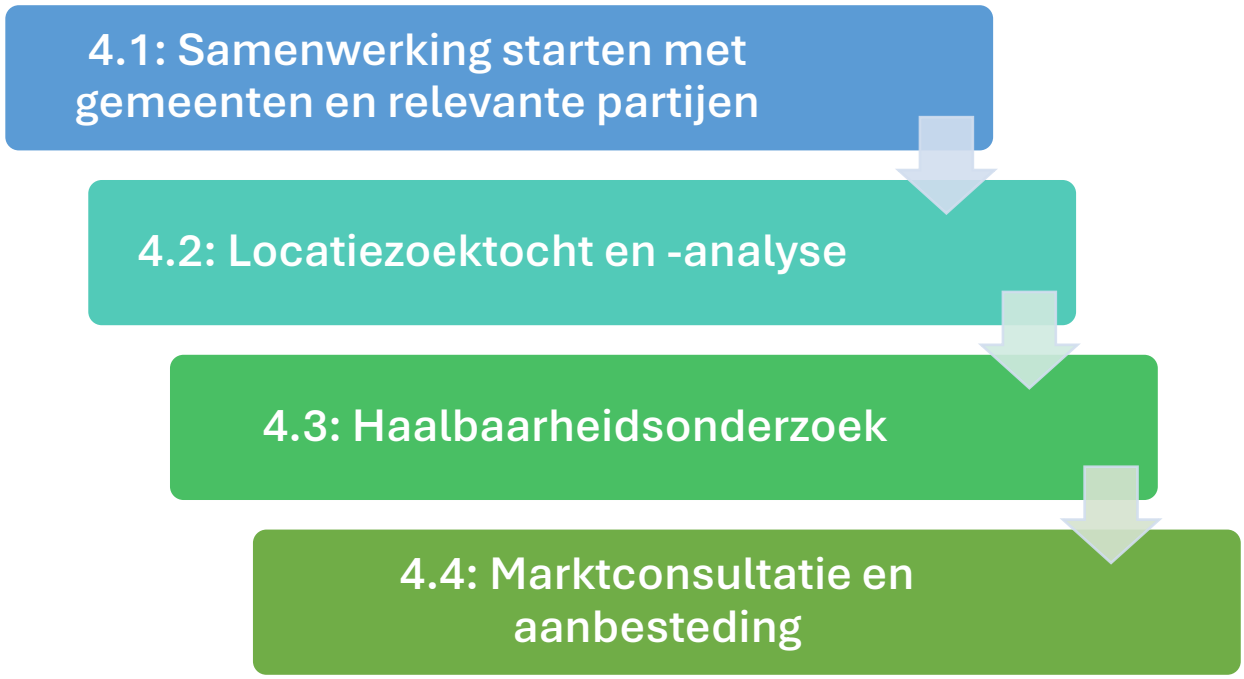
[1] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-41cd3f9b13f981c5f8137f4bc371f3f11236fc5b/pdf

[2] https://www.transportenvironment.org/articles/hdv-charging-manual

3 Van plan naar laadplein – het LoLa proces

In de afgelopen hoofdstukken hebben we stilgestaan bij de eerste twee stappen in het LoLa-proces; het in kaart brengen van de regionale opgave op het gebied van logistiek laden. In dit hoofdstuk behandelen we de stappen daarna: het concreet realiseren van deze opgave op lokale niveau. Hiermee verschuift de aandacht van de nationale en regionale opgave naar lokale uitwerking door NAL-regio's, provincies en gemeenten.

Het ontwikkelen van een logistiek laadplein is een intensief en tijdrovend proces waarbij veel verschillende belanghebbenden betrokken zijn. Eén van de drijfveren achter het LoLa-programma is het structureren, uitwerken en toepassen van dit ontwikkelingsproces. In dit hoofdstuk lichten we de operationele stappen toe uit het LoLa-proces; van locatieverkenning tot marktconsultatie en aanbesteding. In elke stap refereren we aan de relevante templates die opgesteld zijn in het LoLa-programma en lichten we de stap aanvullend toe met een voorbeeldcasus.



3.1 Samenwerking starten met gemeenten en relevante partijen

Na het in kaart brengen van de opgave voor logistiek laden langs de corridors kan een eerste stap worden gezet naar uiteindelijke invulling van de laadbehoefte. Op basis van de zoekgebieden uit het uitvoeringsplan en onderbouwd met een sterke analyse kan de locatiezoektocht gericht van start. Dit begint met de logische, maar uitdagende stap om met de gemeenten uit de zoekgebieden in gesprek te gaan op het onderwerp logistiek laden. Met als doel om een samenwerking te starten voor de totstandkoming van een logistiek laadplein in het zoekgebied. In deze stap is het cruciaal om de urgentie van logistieke laadinfrastructuur in belang van de gemeente goed over te brengen en de juiste personen in beweging te krijgen.

4.1.1 Doel

Het aanhaken van gemeenten op het onderwerp logistiek laden langs de corridors, bewustwording van hun rol daarin en de impact van de opgave op hun vestigingsklimaat. Daarnaast urgentie overbrengen en draagvlak creëren bij gemeente(n), om vervolgens gezamenlijk stappen te zetten richting invulling van de laadbehoefte van de corridor.

4.1.2 Aanpak

Het contact leggen en in beweging krijgen van gemeenten op het onderwerp logistiek laden is een kwestie van de juiste mensen, verhaallijn en argumenten vinden binnen en voor die gemeente. Dit fungeert als basis voor de toekomstige samenwerking met de gemeente. Eventueel kan de introductie op het onderwerp zelfs met een gemeentecluster worden aangevlogen, die gezamenlijk een opgave hebben langs de aangelegen corridor. Vanuit het programma LoLa hebben we tientallen van deze gesprekken gevoerd en kunnen we een aantal processtappen en methoden meegeven.

1. In kaart brengen welke gemeenten een rol hebben bij de invulling van de laadbehoefte op een specifiek traject.
2. Contact zoeken met relevante beleidsmedewerkers. Let op, het kan sterk verschillen per gemeente welke functies verantwoordelijk zijn (of voelen) voor dit dossier. Zie ook 4.1.4 belanghebbenden.
3. Optioneel: het organiseren van een gezamenlijke sessie met meerdere gemeenten langs het traject ter introductie van het onderwerp en de gedeelde gemeenschappelijke verantwoordelijkheid hierin. Dit is voornamelijk interessant wanneer meerdere locaties over verscheidene gemeenten invulling kunnen geven aan de laadbehoefte. Zo voorkom je de vraag “waarom in mijn gemeente en niet bij de buren?”. Zie hiervoor de voorbeeldcasus in 4.1.5 en de daarbij behorende voorbeeldpresentaties.
4. Het gesprek aangaan over de noodzaak van publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur in de gemeenten. Om zo urgentie rond de logistieke opgave te creëren en te activeren tot samenwerking. Zie hiervoor het product *Basispresentatie Introductie logistieke laadopgave en het belang voor de gemeente* ter inspiratie.

   Tip: houd rekening met de politieke kleur van de gemeenten en de prominentie van het onderwerp duurzaamheid in de gemeente. Pas hier je argumentatie op aan waarbij de focus wellicht draait van een belang vanuit duurzaamheid naar het belang voor je vestigingsklimaat.
5. Na de initiële introductie is het belangrijk om naast je eerste aanspreekpunt meerdere relevante dossiers binnen de gemeente op de hoogte te (laten) stellen van het onderwerp. Zie hiervoor 4.1.4 belanghebbenden. Zo voorkom jij, of je eerste aanspreekpunt in de gemeente, dat andere afdelingen binnen de gemeente te laat worden aangehaakt. Welke afdelingen dit zijn verschilt sterk per gemeente.

6. Met de juiste mensen aangehaakt en een enthousiast aanspreekpunt binnen de gemeente, of aanspreekpunten binnen het gemeentecluster, resteert het creëren van draagvlak. Zorg dat er intern wordt nagedacht waar het onderwerp logistiek laden wordt belegd en dat hier tijd voor beschikbaar is of wordt gemaakt. Is dit gelukt? Dan is het tijd voor de locatiezoektocht.

4.1.3 Producten en tools

- **Basispresentatie *'Introductie logistieke laadopgave en het belang voor de gemeente'*** - deze presentatie laat zien wat de oorsprong van de opgave is en slaat een brug naar wat de gemeente kan doen om hieraan bij te dragen, door middel van ondersteunende data en een stuk (lokale) context.
- **LoLa locatievisie** – dit stuk geeft een beschrijving van een logistiek laadplein en wat hier allemaal bij komt kijken, bijvoorbeeld in het kader van inrichting, vermogens en veiligheid. Dit om te leren begrijpen wat de omvang van een dergelijk project is en in welke orde van grootte nagedacht moet worden.
- **Presentatie gezamenlijke sessie voor gemeentecluster A9/A7 Noord-Holland** – dit is een voorbeeldpresentatie voor het benaderen van een gemeentecluster in NAL-regio MRA-E. Hier is een negental gemeenten- inclusief de provincie - uitgenodigd voor een introductie tot logistiek laden in hun regio, om vervolgens gezamenlijk de opgave aan te pakken en de zoektocht naar geschikte locaties voor logistieke laadpleinen te starten.

4.1.4 Belanghebbenden

- **NAL-regio** – De afzonderlijke NAL-regio's zouden als vaandragers gezien kunnen worden om de logistieke opgave effectief in de regio's te beleggen. Zij maken de doorvertaling van de landelijke en regionale opgave naar realisatie op lokaal niveau.
- **Provincie** – De provincie is niet altijd in het proces aangehaakt, omdat het proces niet noodzakelijkerwijs langs hen loopt. Toch zijn zij belanghebbend in het proces, omdat zij bijvoorbeeld met betrekking tot ruimtelijke inrichting een belang hebben. Daarnaast kunnen zij nieuwe invalshoeken of ingangen bieden ook binnen de gemeenten. Als laatst biedt de provincie een sterk gevoel van een gezamenlijke regionale opgave en kan verbindend werken richting gemeenten.
- **Gemeenten** – Na het bepalen van strategische zoekgebieden op een traject, komen er verschillende gemeenten naar voren met potentie om de laadbehoefte te vervullen. Deze dienen van begin tot eind betrokken te worden en zijn bovendien de nauwste samenwerkingspartners in ieder realisatietraject. Werken met gemeenten is maatwerk, doordat deze altijd weer anders georganiseerd zijn. Hierdoor worden iedere keer andere ambtenaren van verschillende afdelingen aangesproken. Dit maakt het naast interessant vaak ook complex en kan het voor vertragingen zorgen in de communicatie. Voorbeelden van relevante afdelingen zijn:
    - Verkeer
    - Economische zaken
    - Energie
    - Mobiliteit
    - Duurzaamheid
    - Grondzaken

4.1.5 Voorbeeldcasus

Kennismaking en het overbrengen van de opgave in optima forma, zijn gezamenlijke sessies georganiseerd vanuit de NAL-regio's en LoLa. Waarbij optioneel de provincies en aangewezen gemeenten in een regio gerepresenteerd zijn. Beide Friesland en MRA-E zijn voorbeelden in 2025 van bovenstaande. In deze sessies is onderling kennisgemaakt en is de urgentie overgebracht naar meerdere gemeenten om in deze opgave te ondersteunen. Dit gaat het liefst in combinatie met een locatiebezoek bij een laadplein, waarbij de uitgangspunten van een logistiek laadplein tastbaar worden gemaakt.

In het geval van de plenaire sessie van MRA-E, heeft dit bijgedragen aan meer bewustzijn over de opgave bij gemeenten die langs de A9 en A7 gesitueerd zijn. Tijdens deze bijeenkomst hebben de bewuste gemeenten een introductie gekregen op het onderwerp en konden ze zelf aan de slag gaan met een locatieanalyse in kleine groepjes. Dit om te leren kijken met de LoLa-bril; hoe ziet een logistiek laadplein er eigenlijk uit en waar let je op bij het zoeken naar kavels? Na deze leerzame dag hebben we gezamenlijk met de NAL-regio bepaald welke gemeenten de hoogste prioriteit hadden om vervolgstappen mee te zetten. In deze

3.2 Locatiezoektocht en -analyse

Nu de gemeente(n) in stelling zijn gebracht om met het onderwerp logistiek laden aan de slag te gaan begint de zoektocht naar potentieel geschikte locaties. Hierin is het belangrijk om helder over te brengen wat voor kavels in potentie geschikt zijn. Om dit gestructureerd en onderbouwd aan te vliegen kan gebruik worden gemaakt van de locatiescoretabel. Eventueel is het beste voorbeeld natuurlijk een aantal locaties die je zelf al kan voorleggen op basis van vooronderzoek. Zo is voor de gemeente gelijk duidelijk naar wat voor kavels gezocht wordt, draag je mogelijk zelf al een geschikte kavel aan, of schiet er eentje bij de gemeenteambtenaar te binnen.

4.2.1 Doel

Het doel van de locatieanalyse is om samen met de gemeente één of meerdere potentiële locaties te selecteren voor een logistiek laadplein. Het resultaat van de locatieanalyse is tweeledig; niet alleen vloeien er concrete locaties uit voort waarnaar geïnformeerd kan worden vanuit de gemeente, ook laat het een bepaalde denkwijze zien waar de gemeente van kan leren. Een logistiek laadplein is een andere orde van grootte dan een voor personenvervoer. Dit is belangrijk om te realiseren voor de betrokken stakeholders.

De voortkomende locaties worden geanalyseerd aan de hand van een aantal vastgestelde criteria die logisch voortvloeien uit de LoLa locatievisie. De scoring geeft uiteindelijk weer welke locaties het meest kansrijk zijn en voor verder onderzoek in aanmerking komen. Om vervolgens verder stappen te kunnen nemen richting het vastleggen en beschikbaar stellen van de kavel voor een logistiek laadplein.

4.2.2 Aanpak

Een stapsgewijze benadering onderscheidt potentiële locaties van de daadwerkelijk kansrijke locaties. Hiervoor beginnen we vanuit LoLa met deskresearch op basis van de LoLa Scoretabel 4.2.2 (zie producten en tools). Waarmee we zelf aantal potentiële locaties analyseren en voorleggen aan de gemeente. Dit helpt bij een duidelijk beeld schetsen naar wat voor kavel we op zoek zijn. De werkelijkheid is echter weerbarstig en vaak kan je vanuit deskresearch niet alles meenemen. Dit is waar je de lokale expertise van de gemeente nodig hebt. Met een beetje geluk zit de perfecte locatie er al tussen en anders brengt deze analyse vast de gemeenteambtenaar op nieuwe ideeën. De volgende stappen zijn aan te raden.

1. Na de gemeente mee te hebben genomen in de opgave gaan we op zoek naar een eerste set aan potentiële locaties voor logistieke laadpleinen. Waarbij de contactpersoon in de gemeente gevraagd kan worden naar eerste ideeën en om zijn/haar netwerk uit te vragen op ontwikkelingen. Als NAL-regio kan je aan de slag met zelf eerste locaties te identificeren aan de hand van de uitvoeringsplannen en desk research. Houdt hierbij de LoLa locatievisie in het achterhoofd over waar een geschikte locatie aan moet voldoen.
2. De locatieanalyse is een zoektocht naar kavels binnen de gemeente, die in aanmerking lijken te komen om laadpleinen te realiseren. Om deze vervolgens te scoren op geschiktheid kan de *LoLa Scoretabel* worden toegepast. Deze scoretabel, gebaseerd op de LoLa locatievisie, biedt een gestructureerde aanpak om locaties gelijkmatig te scoren. Zo kunnen ze onderling goed vergeleken worden en pak je altijd de belangrijkste punten mee.
3. Wanneer de analyse is voltooid en de scoretabel is ingevuld, wordt duidelijk welke locaties op eerste gezicht de meeste potentie hebben voor een vervolgonderzoek. Bespreek de uitkomsten uitvoerig met

de gemeente en vraag om hun lokale inzichten op de aangedragen en geanalyseerde kavels. Probeer tot één of twee kavels te komen met hoge potentie.

4. De vervolgstap is om voor de meest kansrijke locaties een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Echter is het aan te raden om vooraf een controle te laten doen op de beschikbaarheid van de kavel vanuit de gemeente. Het is niet onwaarschijnlijk dat een andere functie ook aanspraak maakt of wilt maken op de kavel en dit is belangrijk om binnen de gemeente naar voren te halen. Laat dus waar mogelijk kenbaar maken binnen de gemeente dat deze kavel wordt onderzocht voor logistieke laadinfrastructuur.

4.2.3 Producten en tools

- **Scoretabel locatieanalyse** – De scoretabel locatieanalyse is een gemakkelijk in te vullen tool waarmee potentiële locaties voor een logistiek laadplein onderling kunnen worden gescoord en vergeleken. Ook biedt het een handleiding voor de belangrijkste factoren om te onderzoeken en hoe deze te scoren. Het eindresultaat is een percentuele score per locatie om te bespreken met de gemeente.
- **Presentatiesjabloon locatiezoektocht - sessie met meerdere gemeenten** – dit document is een presentatiesjabloon ten voorbeeld van een sessie waarbij meerdere gemeenten worden uitgenodigd voor een eerste kennismaking met logistiek laden. Het voorbeeld is van een startsessie in de provincie Friesland en is geanonimiseerd waar nodig.
- **Voorbeeldpresentaties gemeentesessies Friesland** – het proces en de resultaten van de locatie zoektocht zijn weergegeven in de sessie met een gemeentecluster in Friesland. Waarbij de locatiezoektocht en twee gezamenlijke sessies resulteerde in een top drie potentiële locaties en een groep enthousiaste gemeenten. Gebruik deze presentaties vooral als voorbeeld van de locatiezoektocht en voor toekomstige gemeentelijke sessies.

4.2.4 Belanghebbenden

- **Gemeenten** – samenwerkingspartner met voelsprieten in het gebied. Zij zijn degene die de lokale kennis meebrengen die jij niet inzichtelijk hebt. Zo kunnen zij aangedragen locaties vanuit gemeentelijk perspectief belichten en eventueel nieuwe aandragen. Bij het bepalen van acties naar aanleiding van de gedane analyse, zullen zij ook mee kunnen denken over de aanvliegroute en relevante contactpersonen.
- **Provincie** – de provincie is geen primaire stakeholder, maar wel een die rol van betekenis kan spelen in het meedenken over kansen en het aandragen van ingangen om de locaties mee aan te vliegen. Hierbij kan gedacht worden aan grondposities, relevante provinciale plannen en eventueel een link naar regionale ontwikkelingsmaatschappijen. Daarom is het altijd goed om in elk geval contact te zoeken en de opgave samen te dragen.

4.2.4 Voorbeeldcasussen

Locatieanalyse Tilburg

De locatieanalyse van deze gemeente is grotendeels van de hand gekomen met de gemeente zelf. Doordat zij vroeg in het proces actief betrokken waren, locaties aandroegen en begrip hadden van laadinfrastructuur, werd het makkelijker om locaties te onderzoeken. Vervolgens heeft LoLa de scoretabel over de aangedragen locaties gelegd, met als resultaat een complete onderbouwde analyse. Dit is een mooi voorbeeld van een effectieve samenwerking waarin je met de scoretabel gestructureerde onderbouwing aanbrengt.

Locatieanalyse gemeentecluster A6/A7 Fryslân

Uit de eerdergenoemde uitvoeringsplannen kwam naar voren dat er ook een laadopgave is op het traject A6/A7 in de provincie Friesland. Om dit in goede banen te laten verlopen is besloten om een gezamenlijke sessie te organiseren voor de vier gemeentes op het betreffende traject. Dit betroffen de Fryske Marren, Heerenveen, Opsterland en Smallingerland. Het doel van het samenwerken met deze vier gemeentes was meerledig: ervoor zorgen dat zij op de hoogte blijven van elkaars relevante ontwikkelingen, ze overtuigen van het nut en de noodzaak van een laadplein en ze hier tot slot voor te enthousiasmeren.

Tijdens de eerste sessie is aandacht besteed aan het uitleggen van de opgave en aan het duidelijk maken van de uitgangspunten die nodig zijn voor het realiseren van een laadplein. Ook is toegelicht dat het uiteindelijke doel is om tot een top drie locaties te komen om nader te onderzoeken voor de realisatie van een laadplein. Naarmate de sessie vorderde en de door LoLa gevonden voorbeeldlocaties werden getoond, werden de deelnemende gemeentes zichtbaar actiever. Zij kwamen zelf met concrete kavel ideeën waar LoLa een locatieanalyse op kon uitvoeren middels de scoretabel. De uiteindelijk 13 locaties zijn na deze eerste fysieke sessie achter de schermen uitgewerkt door LoLa, en tijdens één op één sessies met de gemeentes verder besproken en aangescherpt.

Dit bracht ons tot een tweede fysieke sessie met alle gemeentes, waarbij iedere gemeente zijn eigen locaties toelichtte, en eventuele vragen beantwoordde. Tijdens deze sessie werd ook de uiteindelijke score toegelicht. Deze toonde de nader te onderzoeken top 3. Wat vooral bijzonder was om te zien tijdens deze sessie, was dat gemeenten bijna competitief werden over de locaties en betoogde waarom hun kavel het meest geschikt was. Dit is in contrast met de gebruikelijke veronderstelling dat de gemeentes overtuigd moesten worden van het belang van een laadplein. Tot slot is gezamenlijk tot een top 3 locaties gekomen om nader te onderzoeken en zijn concrete vervolgstappen besproken met de gemeenten en NAL Noord. De presentaties die in beide fysieke sessies zijn gebruikt, evenals het template voor de score tabel zijn beide te vinden in de bijlagen.

3.3 Haalbaarheidsonderzoek

Na de schifting te hebben gedaan van potentiële locaties met de locatieanalyse beschik je nu over één of meerdere locaties die potentie hebben. Idealiter zijn er één of twee die dusdanig interessant zijn dat de gemeente openstaat voor een vervolgonderzoek. Dit haalbaarheidsonderzoek is waar de opgave, kavel, locatie, business case en meer uitvoerig worden onderzocht en beschreven. Om te eindigen met een hopelijke positieve aanbeveling richting de gemeente voor inzet van de kavel voor een logistiek laadplein.

4.3.1 Doel

Een compleet en onderbouwde analyse voor te leggen van de haalbaarheid van een locatie voor een logistiek laadplein. Om daarmee de gemeente in staat te stellen een gegronde beslissing te maken voor een logistiek laadplein. Met een positief besluit kan vervolgens worden overgegaan naar de aanbestedingsfase.

4.3.2 Aanpak

1. Het haalbaarheidsonderzoek kent meerdere diepgaande analyses die gezamenlijk een compleet beeld schetsen van de haalbaarheid van de kavel en de vervolgstappen om te nemen. Het sjabloon *Haalbaarheidsonderzoek logistiek laadplein* leidt je gemakkelijk door de opbouw van deze onderzoeken heen.
2. De eerste stap in het haalbaarheidsonderzoek is het in kaart brengen en in context plaatsen van de logistieke laadopgave. Hierbij staan we ten eerste stil bij de landelijke doelstellingen om zo context te geven op hoe de lokale opgave in het grotere geheel valt. Vervolgens wordt uitvoerig stilgestaan bij de lokale laadopgave, welke naast de corridorfunctie ook de behoefte naar publieke laadinfrastructuur op bedrijventerreinen meepakt. Verder wordt er opgeroepen ook naar koppelkansen te zoeken met bijvoorbeeld Zero-Emissie bouw of truckparkeren. Het hoofdstuk sluit af met een uitleg over waarom de overheid, en daarmee de gemeente, een rol heeft in het faciliteren van publiek toegankelijke logistieke laadinfrastructuur.
3. Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op de eigenschappen, uitdagingen en potentie van de geselecteerde kavel. Hier wordt gekeken naar de strategische ligging van de kavel tegenover de nabijgelegen corridor en bedrijventerreinen. Evenals een terugblik op de scoretabel. Vervolgens wordt gekeken naar de ruimtelijk inpassing en de eisen die hieraan moeten worden gesteld voor een optimaal functionerend laadplein. Uiteraard wordt hierna uitvoerig geanalyseerd wat de netsituatie is op de locatie en welke mogelijkheden er zijn voor de benodigde stroomvoorziening. Hierbij kan het *'Logistiek laden realiseren in tijden van netcongestie'* goed helpen.
4. Het volgende belangrijke aspect is de business case en exploitatie van het laadplein. Het is uiteraard belangrijk om een idee te hebben bij of een laadplein op de aangewezen locatie een rendabele investering biedt of dat er een onrendabele top aanwezig is. In het geval dat de locatie een te lange terugverdientijd heeft of een onrendabele top heeft kan dit reden zijn om met gemeente, provincie en Rijk te kijken naar financiële ondersteuning. Denk hierbij aan subsidies, leningen via ontwikkelingsmaatschappijen, het aanbetalen van een netaansluiting of het verlagen van de grondlasten. Om de indicatieve business case te berekenen is de rekentool *Business case logistiek laadplein* opgesteld. Deze kan met de output uit de NAL-Data Corridor Analyse worden ingevuld voor een eerste inschatting van de terugverdientijd. Verder wordt er in dit hoofdstuk stilgestaan bij de verschillende vormen van exploitatie die vanuit de gemeente aangeboden kunnen worden. Hierin kan verwezen worden naar een concessie, vergunning, erfpachtconstructie of verkoop. Mogelijk zijn er nog andere vormen te bedenken. De voor- en nadelen van de verschillende constructie zijn ter illustratie weergegeven in het product *Exploitatiemodellen publiek toegankelijk snellaadplein*.

5. In het laatste hoofdstuk van het haalbaarheidsonderzoek wordt de uiteindelijke aanbeveling uitgeschreven richting de gemeente voor uitgifte van de kavel in functie van een logistiek laadplein.
6. Het haalbaarheidsonderzoek kan vervolgens worden gepresenteerd en besproken met de beslissingsbevoegde. Bij een positieve aanbeveling en reactie van de beslissingsbevoegde kan verder worden toegewerkt richting de gekozen exploitatie methodiek. Hiervan wordt in dit handboek een aanbesteding beschreven als vervolgstap.
7. Belangrijk is dat waar mogelijk de kavel na de beslissing tot inzet voor een logistiek laadplein zo snel mogelijk hiertoe wordt gereserveerd. Dit voorkomt dat wanneer interne communicatie niet goed is afgestemd binnen bijvoorbeeld de gemeente, de kavel wordt uitgegeven voor een andere functie.

4.3.3 Producten en tools

Haalbaarheidsonderzoek sjabloon– dit sjabloon helpt je om bovenstaande stappen in de aanpak gestructureerd te doorlopen. Basisteksten zijn opgenomen evenals in te vullen tabellen en overzichten. Met als resultaat een onderbouwd en compleet haalbaarheidsonderzoek voor jouw locatie.

Stroomvoorziening voor logistiek laden in tijden van netcongestie – in dit handboek word je door de vele opties tot stroomvoorziening op een logistiek laadplein begeleidt. Van netbeheerderscontracten, tot mitigerende maatregelen, tot netcongestieverzachters. Dit handboek ondersteunt in het vinden van de best passende oplossing voor jouw specifieke casus.

Business case logistiek laadplein – met deze rekensheet kan voor een locatie een eerste indicatieve business case worden opgesteld. Het resultaat is een eerste idee van wat voor terugverdientijd benodigd zal zijn voor de exploitant, op basis van een uitvoerige berekening. De benodigde input is grotendeels rechtstreeks uit de NAL Data Corridor Analyse Tool op te halen.

Tip: kijk goed naar de andere (groen gekleurde cellen) inputwaarden en of die kloppen voor een specifieke casus. Deze kunnen een groot verschil maken. Houd er verder rekening mee dat, op moment van schrijven, een reële terugverdientijd vaak tussen de 10 en 18 jaar ligt.

Exploitatiemodellen publiek toegankelijk snellaadplein – een simplistisch overzicht van de voor- en nadelen van verschillende exploitatiemodellen voor publiek kavels ter inzet van logistieke laadpleinen. Vooral nuttig ter bespreking met belanghebbenden.

4.3.4 Belanghebbenden

Gemeenteambtenaren – bestaande uit verschillende ambtenaren c.q. functionarissen van uiteenlopende afdelingen waarvan velen input zullen kunnen en moeten leveren aan het haalbaarheidsonderzoek. Belangrijk om in een vroeg stadium de juiste beleidsmedewerkers, afdelingen en misschien zelfs wethouders aan te haken of op de hoogte te stellen van het project.

Wethouders binnen de gemeente – speciale vermelding, doordat deze de poortwachter is binnen het beleidsterrein en daarmee de te overtuigen stakeholder is in het gemeentelijk apparaat. Wanneer deze het nut inziet van een logistiek laadplein, is dit een belangrijke stap richting een daadwerkelijke aanbesteding.

Regionale ontwikkelingsmaatschappijen – deze partijen kunnen op provinciaal niveau soms meekijken en bijspringen, wanneer binnen de gemeente of voor het laadplein zelf additionele middelen nodig zijn.

4.3.5 Voorbeeldcasus

Vanuit LoLa zijn intussen vele haalbaarheidsonderzoeken opgeleverd waarvan elke een iets andere nadruk zal kennen. Een mooi voorbeeld van een haalbaarheidsonderzoek dat leidde tot een concreet resultaat is dat in Groningen, van kavel Roodehaan. Dit haalbaarheidsonderzoek is ten voorbeeld bijgevoegd en betrof een unieke situatie waarin zowel provincie als gemeente nauw betrokken was bij het project evenals de uiteindelijke uitvoering. Het haalbaarheidsonderzoek is vervolgens voorgelegd aan beslissingsbevoegde bij de provincie en gemeente Groningen, waar positief is ingestemd met de inzet van de kavel voor een logistiek laadplein. De kavel is vervolgens gereserveerd voor dit doeleinde en een projectteam is opgezet om het project richting realisatie te krijgen.

3.4 Marktconsultatie en aanbestedingsfase

Met het vinden, onderzoeken en vaststellen van een geschikte kavel voor een logistiek laadplein komt de realisatie dichtbij. Met het haalbaarheidsonderzoek als onderbouwing voor een haalbaar logistiek laadplein, moet een geschikte exploitant worden gevonden. De meest voor de hand liggende, maar tijdrovende optie hiertoe is een aanbesteding van het kavel als logistiek laadplein. Optioneel kan om onzekerheden uit het haalbaarheidsonderzoek te toetsen of de slagingskans te vergroten nog een marktconsultatie worden uitgezet. Waarmee de markt wordt uitgevraagd over hoe interessant de kavel is voor exploitatie en wat eventueel nodig is om dit te verbeteren. Zodoende wordt de slagingskans van de aanbesteding vergroot.

4.4.1 Doel

Het doel van deze stap is een succesvolle aanbesteding in de markt zetten waarin een geschikte exploitant wordt gevonden die het laadplein naar behoren kan realiseren. Optioneel kan vooraf een marktconsultatie worden uitgezet om de interesse in de markt te peilen en de uiteindelijke aanbesteding te verbeteren.

4.4.2 Aanpak

Voor deze stap worden de activiteiten voor een marktconsultatie en een aanbesteding apart uitgewerkt. Hierbij zal niet elke afzonderlijke stap of onderdeel in de aanbestedingsprocedure worden toegelicht. Echter zullen de belangrijkste stappen om naar een aanbesteding toe te werken worden toegelicht evenals de geleerde lessen.

Marktconsultatie

1. Waarna na het haalbaarheidsonderzoek verdere bevestiging vanuit de markt over de haalbaarheid wenselijk is kan een marktconsultatie worden uitgezet. Met een marktconsultatie kan de markt worden uitgevraagd over de aantrekkelijkheid van de kavel voor een logistiek laadplein. Waarbij de aantrekkelijkheid (bijvoorbeeld over de stroomvoorziening of geprognosticeerde vraag) getoetst kan worden.
2. Het proces richting een marktconsultatie volgt veel van dezelfde inkoopstappen als bij een aanbesteding. Hierbij dient dan ook de inkoopafdeling nauw betrokken te worden bij het opstellen en uitgeven van de marktconsultatie.
3. Belangrijk is te bepalen op welke onderwerpen inbreng vanuit marktpartijen gewenst is. Met de wetenschap dat het voornemen om de kavel in te zetten voor een logistiek laadplein vanaf dat moment bekend is.
4. Vervolgens begint het proces om de marktconsultatie uit te werken. Gezien dit altijd maatwerk betreft, verschillend is per aanbestedende partij en voor de compactheid van dit stuk, zal dit niet in detail worden beschreven. Echter wordt ter voorbeeld verwezen naar de marktconsultatie die is uitgevoerd voor een logistiek laadplein in Ede op bedrijventerrein BTA12. Zie *'Voorbeeld_Marktconsultatie Logistiek Laadplein BT A12 Ede'*. Welke als leidraad kan dienen voor toekomstige marktconsultaties.
5. Nadat de reacties op de marktconsultatie zijn ontvangen en eventuele verdiepende gesprekken zijn gevoerd kan worden besloten om door te zetten met een aanbesteding. Nu nog steviger onderbouwd, ook richting bestuur, met bevestiging vanuit de markt op de haalbaarheid opgehaald met de marktconsultatie. Evenzo kan de input uit de marktconsultatie uiteraard uitstekend worden toegepast voor een aanbesteding die beter aansluit op de wensen en randvoorwaarden vanuit de markt.

Aanbesteding

1. Zodra besloten is dat een aanbesteding in de markt gezet kan worden is de eerste stap het samenstellen van het kern-projectteam. Waarbij sterk wordt aangeraden dat de projectleider vanuit de aanbestedende partij (bijv. de gemeente) wordt aangedragen. Zo is en blijft het eigenaarschap en de kennis van de aanbesteding vanaf het beginpunt bij deze partij.
2. Optioneel wordt sterk aangeraden een aanbestedingsdeskundige in armen te nemen om het aanbestedingsproces te begeleiden en de vele aanbestedingsstukken te schrijven.
3. Vervolgens zullen meerdere interen afdelingen nauw betrokken moeten worden bij het opstellen van de aanbesteding. Vraag intern goed uit welke afdelingen betrokken moeten worden om latere ruis en aanpassingen te voorkomen. Denk hierbij in ieder geval vanaf de start aan de:
    - Inkoopafdeling
    - Juridische afdeling
    - Grondzaken
    - Ruimtelijke inrichting
4. Gezamenlijk met deze afdelingen en eventueel de aanbestedingsdeskundige kan in kaart worden gebracht welke inkoopprocessen vanuit de aanbestedende partij gevolgd dienen te worden. Dit kan verschillen per overheidsinstantie en vaak hebben ze eigen templates en werkwijzen die gevolgd moeten worden.
5. Vervolgens begint het proces om de aanbesteding in detail vorm te gaan geven en uit te werken. Gezien dit altijd maatwerk betreft, verschillend is per aanbestedende partij en voor de compactheid van dit stuk, zal dit niet in detail worden beschreven. Echter wordt ten voorbeeld verwezen naar de aanbestedingsstukken van de aanbesteding van een logistiek laadplein in Ede op bedrijventerrein BTA12. Deze documenten zijn beschikbaar na publicatie van de aanbesteding op 19 januari 2026 op TenderNed. Hierbij waren de NAL-regio Oost en het programma LoLa nauw betrokken. Deze aanbesteding kent uiteraard zijn eigen unieke kenmerken, maar zal een sterke aanzet bieden evenals inspiratie voor volgende aanbestedingen.

    Tip: bij het opstellen van de aanbesteding kan Stichting ElaadNL worden gevraagd voor toetsing op de aanbestedingseisen vanuit netbeheerdersperspectief evenals techniek en innovatie.
6. Het finalestuk van de aanbesteding en daarmee het LoLa-proces is uiteraard de publicatie en gunning van een aanbesteding voor een publiek toegankelijk logistiek laadplein. Waarna realisatie door de gevonden exploitant kan beginnen. Daarmee komt ook het LoLa-proces tot afsluiting en is de realisatie van een basisnetwerk van logistieke laadinfrastructuur weer een stap dichterbij.

4.4.3 Producten en tools

LoLa locatievisie – de LoLa locatievisie biedt een goede leidraad om belangrijke keuzes te maken over de opzet, inrichting, techniek en opschaling in de uiteindelijke aanbesteding. Het beschrijft hoe een logistiek laadplein er idealiter uit kan zien en biedt handvatten voor aanbestedingseisen.

DC Basisset – de DC-basisset voorziet aanbestedende partijen met een uitgebreid overzicht van op te nemen technische eisen, protocollen en normen bij het uitvragen van DC-laadinfrastructuur. Deze is ten tijde van schrijven bijna voltooid en zal online beschikbaar worden gemaakt.

AC Basisset - de AC-basisset voorziet aanbestedende partijen met een uitgebreid overzicht van op te nemen technische eisen, protocollen en normen bij het uitvragen van AC-laadinfrastructuur.

Marktconsultatie Ede - vooraf aan de aanbesteding voor een logistiek laadplein in Ede, is een marktconsultatie uitgevoerd. Dit heeft als doel om meer inzicht te verkrijgen in de technische en financiële haalbaarheid van de realisatie en exploitatie van een laadplein voor logistieke voertuigen op bedrijventerrein BT A12 in Ede, gezien vanuit het perspectief van de markt.

Aanbestedingsdocumenten laadplein BTA 12 Ede – deze aanbesteding voor een logistiek laadplein in Ede is een sterk voorbeeld voor toekomstige aanbestedingen. Uiteraard kent de locatie in Ede zijn eigen unieke kenmerken, maar van de opzet en inhoud kan geleerd worden. De aanbesteding is opgesteld in nauwe samenwerking tussen de NAL-regio Oost, gemeente Ede en LoLa. Deze is beschikbaar vanaf 19 januari 2026 op TenderNed.

4.4.4 Belanghebbenden

Gemeenteambtenaren en afdelingen– bij het toewerken naar een aanbesteding voor een logistiek laadplein op gemeentelijke grond is samenwerking binnen de gemeente uiteraard van groot belang. Ten eerste is een vast en toegewijd aanspreekpunt essentieel voor voldoende eigenaarschap en borging binnen de gemeente. Aanvullend zullen gedurende het proces meerdere afdelingen vanuit de gemeente betrokken moeten worden, van inkoop tot juridisch tot grondzaken. Hoe eerder in het proces deze afdelingen en ambtenaren worden betrokken, hoe beter. Het is dus zaak vooraf goed uit te vragen hoe de processen normaliter lopen en wie betrokken moeten worden vanuit de gemeente.

NAL-regio – de NAL-regio is gedurende het aanbestedingsproces de aanjager en begeleider voor de gemeente. Ook dient de NAL-regio als kennishouder op het onderwerp, dat naar alle waarschijnlijkheid nieuw is voor de gemeente. Waak er wel voor dat het eigenaarschap van het project bij de NAL-regio komt te liggen, want het eigenaarschap dient ten allen tijden door de gemeente gedragen te worden.

Projectmanager – het is belangrijk om vanuit de gemeente een formeel projectmanager aan te wijzen voor het project, die het proces van begin tot eind (tot realisatie) kan doorleven. Zo zorg je voor voldoende (kennis)borging, ook na het gunnen van de aanbesteding.

Aanbestedingsdeskundige – het aanbesteden van publieke grond voor logistieke laadpleinen is een nieuwe aangelegenheid voor vrijwel elke gemeente. Het wordt daarom aangeraden, waar mogelijk, een aanbestedingsdeskundige te betrekken die het proces kan begeleiden en de aanbestedingsstukken kan opstellen.

Netbeheerder / ElaadNL– stroomvoorziening is al snel de grootste uitdaging bij een aanbesteding voor een logistiek laadplein. Zonder stroom is de kavel tenslotte niet snel interessant voor een marktpartij om op in te schrijven. Daarom is het belangrijk om vroegtijdig de netbeheerder te betrekken om duidelijke oplossingen of oplossingsrichtingen mee te kunnen geven voor de stroomvoorziening in de aanbesteding. Hiervoor kan ook contact worden opgenomen met ElaadNL voor aanbestedingsondersteuning vanuit netbeheerperspectief.

4.4.5 Casus

Op 1 januari 2026 is de aanbesteding voor een logistiek laadplein in Ede uitgezet namens de gemeente Ede. Een belangrijke mijlpaal en voorbeeld van hoe een lokale overheid in nauwe samenwerking met de NAL-regio de markt ondersteun, met de realisatie van publieke logistieke laadinfrastructuur langs een corridor. Van het traject naar de aanbesteding toe kan veel geleerd worden door andere NAL-regio's en het is een voorbeeld van hoe LoLa-proces tot concreet resultaat heeft geleid.

Met de succesvolle zoektocht naar een kavel en met een vast en toegewijd aanspreekpunt binnen de gemeente konden snel stappen worden gezet in het onderzoek naar de haalbaarheid van de locatie. De locatie was reeds in eigendom van de gemeente Ede met bestemming bedrijventerrein. Verder was de casus uniek en uitdagend door het ontbreken van een netaansluiting of zicht op een aansluiting op korte termijn. Zodoende is een uitgebreid haalbaarheidsonderzoek naar de kavel gedaan in combinatie met cable pooling van een nabijgelegen windmolen. De uitkomsten van dit onderzoek waren positief en werden voorgelegd aan de betreffende wethouder voor een akkoord om verder te werken richting een aanbesteding.

De vervolgstap was het vergaren van inzichten uit de markt over de voorgestelde locatie ter verdere onderbouwing van de haalbaarheid van leen ogistiek laadplein op de kavel. Waarbij met name de uitdagende netsituatie een aandachtspunt was. Deze marktconsulatie is in nauwe samenwerking met NAL-regio Oost, ontwikkelingsmaatschappij OostNL, de gemeente Ede en LoLa succesvol uitgevoerd. De resultaten waren innovatieve oplossingen voor de netsituatie en een bevestiging dat de kavel exploitabel kan zijn.

De resultaten van de marktconsultatie boden voldoende onderbouwing voor de gemeente Ede om door te zetten met een aanbesteding, waarvoor een aanbestedingsdeskundige is aangetrokken om het proces te begeleiden. In nauwe samenwerking met de aanbestedingsdeskundige, NAL-regio Oost, gemeente Ede en LoLa is de aanbesteding uitgewerkt. Op moment van schrijven is de publicatie nog aanstaande en is er al het vertrouwen dat de aanbesteding succesvol zal zijn.