

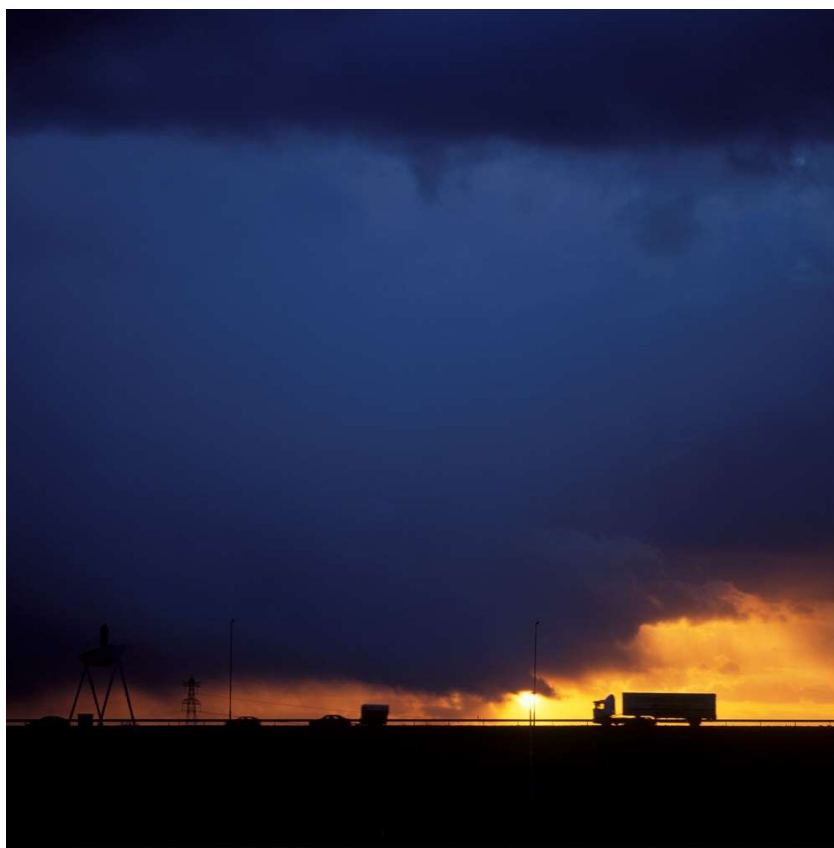


Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Projectplan Living Lab Heavy Duty Laadpleinen

Kennis als voeding om laadinfrastructuur op te schalen



Datum	8 november 2022
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Projectteam Living Lab Heavy Duty Laadpleinen (LLHDL)
Informatie	Rob de Groot
Telefoon	06-15156399
Email	rob.de.groot01@rws.nl
Datum	8 november 2022
Status	definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	Inleiding—4
1.1	Aanleiding—4
1.2	Beleidskaders—5
1.3	Projectopdracht—5
1.4	Doel van het projectplan—6
2	Projectresultaat—7
2.1	Doel—7
2.2	Scope—7
2.3	Randvoorwaarden—8
2.4	Relatie met omgeving—8
3	Projectaanpak—10
3.1	Overall fasering—10
3.2	WP 1: Innovatie- en kennisontwikkelplan—10
3.3	WP 2: Marktconsultatie—11
3.4	WP 3: Contracteren uitvoeringsprojecten—12
3.5	WP 4: Uitvoeringsfase projecten—12
3.6	WP 5: projectbeheersing—12
3.7	WP 6: samenwerking & communicatie—13
3.8	WP 7: Governance—14
4	Beheersaspecten—15
4.1	Organisatie en capaciteit—15
4.2	Financiën—16
4.3	Planning—18
4.4	Risicomanagement—19
4.5	Baselinebeheer—19

1 Inleiding

Het project Living Lab Heavy Duty Laadpleinen is een proeftuin voor zware laadinfrastructuur waarin op 6 fysieke locaties kennis en ervaring wordt opgedaan en gedeeld, waarmee Nederlandse marktpartijen hun voordeel kunnen doen. Daarnaast wil het bijdragen aan een snellere ontwikkeling en uitrol van laadpleinen in Nederland. Het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen vindt zijn oorsprong in de Roadmap logistieke laadinfrastructuur. Deze Roadmap (januari 2021) is opgesteld door de stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur en gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Daarnaast is het ontstaan uit een samenwerking tussen de topsectoren Energie en logistiek, ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en het ministerie van infrastructuur en Waterstaat.

1.1 Aanleiding

Nederland staat voor een grote veranderopgave om te komen tot een duurzaam en emissieloos mobiliteitssysteem. Voor de logistieke sector zijn in het Klimaatakkoord separate afspraken gemaakt. Het gaat dan om de introductie van ZE-zones in 30 tot 40 gemeenten. Het is de bedoeling dat dat vanaf 2025 en uiterlijk 2030 uitsluitend ZE-voertuigen toegang hebben tot die zones. Verder is er afgesproken om 30% van de CO₂-uitstoot te reduceren op achterland en continentaal vervoer in 2030.

Deze beleidsintenties vergen een grote opgave aan de kant van de laadinfrastructuur. In het Coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV is aangegeven dat de uitrol van laadinfrastructuur wordt versneld. Van belang is om op korte termijn kennis en ervaring op te doen met het inrichten en gebruiken van laadvoorzieningen voor elektrisch aangedreven vrachtwagens (E-Trucks) in het verbinden van stedelijke gebieden met logistieke toplocaties zoals havens, en gebieden met een hoge concentratie distributiecentra.

Om te komen tot een gecoördineerde aanpak in de groei van laadinfra is de [Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#) (NAL) ingericht. Dit is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die ervoor gaan zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Een groot aantal van de afspraken en acties wordt lokaal en regionaal uitgevoerd. Markt, overheid en netbeheer werken nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk en energiesysteem te realiseren.

Binnen de NAL is een werkgroep logistiek en zij hebben de Roadmap Logistiek Laadinfrastructuur opgesteld. Eén document, samengesteld door een grote groep betrokkenen uit de logistieke sector, verkent stappen die de komende jaren gezet moeten worden om de elektrificatie van de logistieke sector te realiseren.

Voor het goederenvervoer is het volgende aangegeven:

Goederenvervoer is een belangrijke hoeksteen van de Nederlandse economie en samenleving. Logistieke bewegingen zorgen echter voor een aanzienlijke CO₂-uitstoot. Er zijn in 2020 ongeveer 915 duizend Nederlandse bestelwagens en 140 duizend vrachtwagens op de weg. Slechts 0,3% daarvan rijdt elektrisch, het grootste gedeelte rijdt op diesel. Ook in de binnenvaart worden bijna alle vaartuigen nog aangedreven door fossiele brandstoffen. Dat gaat veranderen. Bijvoorbeeld door de inrichting van dertig tot veertig zero-emissiezones (ZE-zones) in grote steden in 2025. Logistieke bedrijven die binnen deze zones

gevestigd of operationeel zijn, zullen hun vloot moeten verduurzamen. Dit is niet de enige stimulans om over te stappen naar elektrisch rijden. Ook financieel wordt het steeds aantrekkelijker om de overstap te maken. De verwachting is dat de 'total cost of ownership' (TCO) voor elektrische logistieke voertuigen binnen afzienbare tijd gunstiger is dan die voor voertuigen op fossiele brandstoffen. Elektrificering is dé richting voor de logistieke sector: om de klimaatdoelen te bereiken, om bij te dragen aan een goede luchtkwaliteit én om onze toppositie als internationaal knooppunt te behouden.

Tegelijk hebben de topsectoren Energie & Logistiek, vanuit het missiegedreven innovatieprogramma duurzame en toekomstbestendige mobiliteit (Missie D+), eind 2020 een eerste opzet gemaakt voor het inrichten van een living lab om vanuit de praktijk kennis op te doen. In 2021 is het living lab heavy Duty Laadpleinen in een kwartiermakersfase verder uitgewerkt. Naast de inhoudelijke uitwerking zijn er door de ministeries van I&W en EZK middelen vrijgemaakt voor de uitvoering. Het ministerie van I&W is daarbij de opdrachtgever aan Rijkswaterstaat.

De doelstelling van het project is het opdoen van praktijkervaringen om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor zero-emissie (ZE) Heavy Duty (HD) logistieke wegvoertuigen.

DGMO heeft Rijkswaterstaat gevraagd het project te realiseren.

Na een verkenning van verschillende mogelijkheden is gekozen om de aansturing van de realisatie van het project te laten plaatsvinden via de vorm van Beleidsondersteuning en Advies, waarbij de coördinatie van de realisatie is belegd bij het organisatieonderdeel Water, Verkeer en Leefomgeving van Rijkswaterstaat (WVL).

1.2

Beleidskaders

Nationale klimaatakkoord: Het Klimaatakkoord is een pakket van maatregelen en afspraken tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden om gezamenlijk de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 ongeveer te halveren (vergeleken met 1990). Het klimaatakkoord kent 5 sectortafels, waaronder mobiliteit. Binnen mobiliteit is een specifieke sectie voor logistiek. Daarnaast is er een landelijke aanpak laadinfrastructuur (NAL) die een werkgroep logistiek kent.

Het Missiegedreven Topsectoren- en Innovatiebeleid brengt de samenwerking tussen publieke en private partijen tot stand. Gezamenlijk zetten zij zich in voor 25 missies op de maatschappelijke thema's: Energietransitie & Duurzaamheid; Gezondheid & Zorg; Landbouw, Water, Voedsel en Veiligheid. Dit doen zij met een gezamenlijke jaarlijkse inzet van € 4,9 miljard. Binnen het thema Energietransitie & Duurzaamheid is een missie duurzame en toekomstbestendige mobiliteit (missie D+) met de relevante innovatie en kennisvragen uitgewerkt. Hierin werken o.a. de topsectoren Energie, logistiek en HTSM samen.

In het voorjaar van 2022 is tussen DGMO en Rijkswaterstaat het BOA protocol DGLM en DGMO – RWS 2022 (kenmerk IENW/BSK-2022/13069) overeengekomen. In bijlage 2 van het protocol staat de omschrijving van het project Livinglab Heavy Duty Laadpleinen.

1.3

Projectopdracht

De omschrijving van het project Living Lab Heavy Duty Laadpleinen is te vinden in bijlage 2 van het BOA protocol DGLM en DGMO – RWS 2022, waar het volgende staat:

Meerjarenopdracht waarbij praktijkervaringen worden opgedaan om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor zero-emissie (ZE) Heavy Duty (HD) voertuigen:

De onderdelen van het project zijn:

1. Formuleren van kennisvragen en het vinden van mogelijke antwoorden die een bijdrage kunnen leveren aan een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor zero-emissie Heavy Duty voertuigen.
2. In de markt zetten van tenminste zes laadpleinen welke tevens bijdragen aan het beantwoorden van kennisvragen. Voor zover mogelijk wordt bestaande infrastructuur gebruikt voor het elektrisch laden van vrachtvervoer aan de hand waarvan leerervaringen kunnen worden opgedaan om te komen tot een landelijke uitrol.
3. Kennis toegankelijk laten maken zodat derden beter in staat zijn hun afwegingen te maken om te investeren in ontwikkeling en realisatie van laadpleinen (of onderdelen daarvan) voor zero-emissie Heavy Duty voertuigen.

1.4 Doel van het projectplan

Het doel van het projectplan is het vastleggen van afspraken over de uitvoering waaronder scope, benodigde middelen, communicatie, projectbeheersing, projectresultaat etc.

Hiermee geeft het plan richting aan het projectteam in de uitvoering. Tegelijk gaat het om een innovatieproject en zal de kennis die in de uitvoering wordt opgedaan reden kunnen zijn om de aanpak te wijzigen. Dit gebeurt in overleg met de opdrachtgever vanuit DGMO. Daarnaast geeft het DGMO en WVL inzicht over de voorgestelde aanpak. Dit projectplan is de basis voor de opdrachtverlening van I&W/DGMO aan RWS/WVL.

2 Projectresultaat

2.1 Doel

De centrale maatschappelijke opgave voor laadinfrastructuur voor ZE-logistiek is om te komen tot een functionele, betaalbare en schaalbare inrichting van (semi)-publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor heavy duty logistiek richting 2025 en 2030.

Het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen draagt daaraan bij door zoveel mogelijk kennis te vergaren en te delen.

2.2 Scope

De scope van het project Living Lab Heavy Duty Laadpleinen bestaat uit de volgende drie onderdelen:

1. Formuleren van kennisvragen en het vinden van mogelijke antwoorden om te komen tot een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor zero-emissie Heavy Duty voertuigen.
2. In de markt zetten van ten minste zes laadpleinen welke tevens bijdragen aan het beantwoorden van kennisvragen. Voor zover mogelijk wordt bestaande infrastructuur gebruikt voor het elektrisch laden van vrachtvervoer aan de hand waarvan leerervaringen kunnen worden opgedaan om te komen tot een landelijke uitrol.
3. Interesseren en stimuleren van private partijen om te investeren in laadpleinen voor zero-emissie Heavy Duty voertuigen

Daarnaast spelen de volgende uitgangspunten:

- De doorlooptijd van het project is van 2022 tot en met 2025.
- Het vertrekpunt is de documentatie die is opgeleverd in de kwartiermakersfase en die door de stuurgroep van de kwartiermakersfase op 26 november 2021 is vastgesteld. Het betreft hier het plan van aanpak livinglab, uitwerking kennisarrangement, minimale inkoopbehoefte en randvoorwaarden en het BOA-formulier heavy duty Laadinfra.
- Vooralsnog is een budget van € 7 miljoen beschikbaar (inclusief btw) om als financiële bijdrage te dienen in het stimuleren en contracteren van meerdere initiatieven tot proefopstellingen in de markt. In dit bedrag zijn ook de externe projectkosten van RWS begrepen.
- Daarnaast wordt er via de BOA sturingslijn 2 fte beschikbaar gesteld. Dit is in overeenstemming met DGMO een wijziging t.o.v. de offerte-uitvraag van DGMO.

2.3 Randvoorwaarden

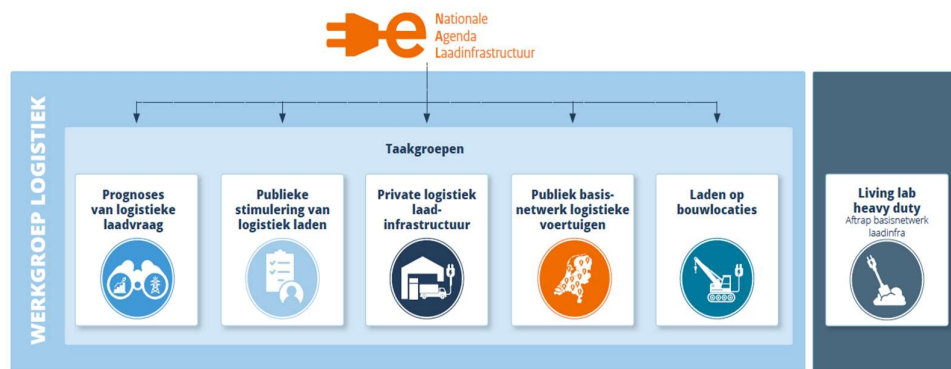
Het livinglab heavy duty laadpleinen gaat uit van de DC Basiseisen set ¹van NKL en sorteert voor op nieuwe eisen die de Europese wetgeving alternatieve brandstofinfrastructuur (AFIR). Daarbij worden de volgende aanvullende randvoorwaarden meegegeven:

- Een laadplein biedt laadoplossingen voor voertuigcategorie N2 en N3.
- Een laadplein bestaat tenminste uit 4 laadobjecten met een totaal vermogen van minimaal 1 megawatt. Hiervoor geldt hoe meer laadobjecten hoe beter.
- Het laadplein moet gesitueerd zijn op een publiektoegankelijke locatie en kan zowel privaat als publiek bezit zijn. Locaties op areaal van Rijkswaterstaat vallen buiten de scope.
- Het laadplein werkt met standaard protocollen voor interoperabiliteit (CCS stekker) OCPI, OCPP en draagt bij aan de doorontwikkeling van een rekening methodiek voor gebruik van laadinfra door anderen.
- Het project is opschaalbaar naar andere locaties. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de businesscase van de laadinfrastructuur.
- De ondergrond van het laadplein voldoet aan de minimale eisen voor vrachtwagenparkeren om verzakking tegen te gaan.
- Het laadplein wordt ontsloten door minimaal één aan- en uitrijrichting.

2.4 Relatie met omgeving

De laadinfrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde om te komen tot een duurzame logistieke sector en kent daarin ook vele partijen die hierop actief zijn.

De samenwerking is georganiseerd binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en heeft daarbinnen een werkgroep logistiek. Hierin werken markt, overheden, netbeheerders en kennisinstellingen samen. Het livinglab HDLI is hierin opgenomen als 1 van de actielijnen.

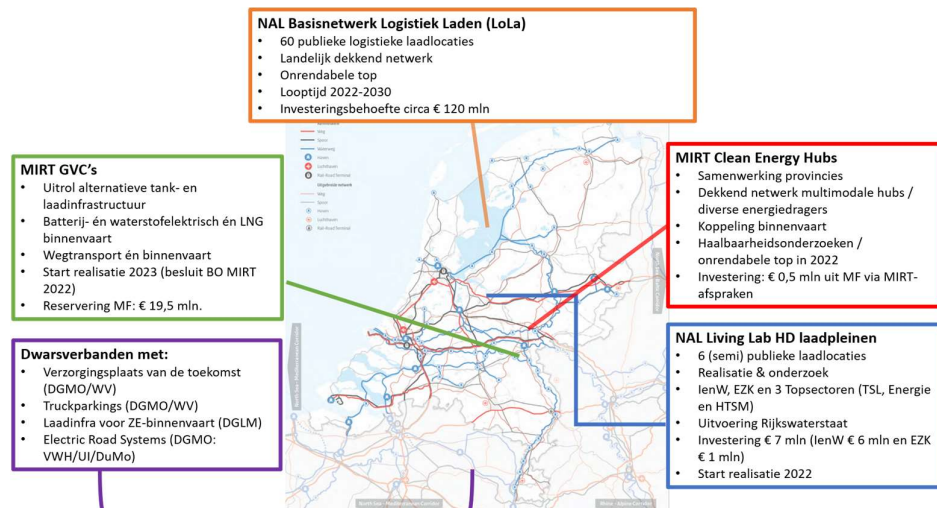


¹ <https://nkl.nl/basiset-dc-laden-helpt-bij-infra-voor-laden-op-hoog-vermogen/>

Gemeenten binnen samenwerkingsregio's geven in regionaal verband vorm aan de acties uit de NAL. Partijen werken samen om de uitrol van integrale laadinfrastructuur mogelijk te maken onder begeleiding van een regionaal NAL-projectbureau. Er zijn in totaal 6 samenwerkingsregio's, bestaande uit de MIRT-regio's en de G4. Voor het livinglab HDLI is het de ambitie om een laadplein per NAL-regio te realiseren.



Binnen de aanpak zijn er meerdere initiatieven om te komen tot een functionele, betaalbare en schaalbare inrichting van (semi)-publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor heavy duty logistiek richting 2025 en 2030. Voor het livinglab HDLI (gericht op kennisvergaring) betekent dit een nauwe samenwerking met de NAL-regio's, Logistieke Laadinfrastructuur (LoLa, gericht op opschaling), NKL en Clean Energy Hubs (het aanbieden van meerdere duurzame energiedragers voor logistiek).



3 Projectaanpak

3.1 Overall fasering

Het project Living Lab Heavy Duty Laadpleinen vraagt om een projectmatige aanpak voor organisatie en sturing van de scope, tijd en geld. De volgende werkenpakketten worden onderscheiden:

1. Innovatie en kennisontwikkelplan
2. Marktconsultatie
3. Contracteren uitvoeringsprojecten
4. Uitvoeringfase projecten
5. Projectbeheersing
6. Communicatie & Samenwerking
7. Governance

WP 1: innovatie en kennisontwikkelplan

WP 2: markt
consultatie

WP 3: contacteren
uitvoerings-
projecten

WP 4:
uitvoeringsfase
projecten

WP 5: projectbeheersing

WP 6: samenwerken & communicatie

WP 7: governance

3.2 WP 1: Innovatie- en kennisontwikkelplan

Doel:

De kern van het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen is het vergaren van zoveel mogelijk kennis, ondersteund door fysieke proefopstellingen.

Activiteiten:

- Uitwerken van de abstracte kennisvragen uit de kwartiermakersfase in een concrete set van vragen met bijbehorende kernprestatie-indicatoren vastgelegd in het kennisplan HDLI.
- Het bij elkaar brengen van de kennis welke in de verschillende projecten wordt verkregen.
- Het valideren van de verzamelde data/kennis. Hiertoe zal een opdracht aan TNO worden uitgezet om de validatie uit te voeren.

- Het bijhouden/afstemmen van ontwikkelingen die nationaal en internationaal gebeuren op de ontwikkeling van Heavy Duty laadinfrastructuur, wat in een iteratieve aanpak kan leiden tot nieuwe kennisvragen.
- Het opleveren van eindproduct(en) waarin de opgedane kennis wordt gedeeld. De vorm is nog nader te bepalen.

Resultaat/producten:

- Kennisplan met uitwerking van kennisvragen.
- Eindproduct met de beantwoording van de kennisvragen.

Planning:

- Opleveren kennisplan HDLI september - 2022
- Ophalen kennis uit de projecten continu
- Afstemmen relevante ontwikkelingen continu
- Opleveren eindproduct Q2 - 2025

3.3 WP 2: Marktconsultatie

Doel:

- Het in de markt ophalen van laatste inzichten op het gebied van Heavy Duty laadinfrastructuur en toetsen of dit overeenkomt met het kennisplan HDLI.
- Het ophalen van inzichten in de markt op welke manier kennis kan worden verkregen.
- Het toetsen van de bereidheid in de markt om samen te investeren in het beantwoorden van de kennisvragen.
- Het toetsen van de bereidheid tot het delen van data (welke data, welk abstractieniveau)

Activiteiten:

- Aankondiging van een marktconsultatie via TenderNed en daarbij een veelheid aan sectoren aanschrijven.
- Uitwerken van marktconsultatie. Deze bestaat uit een uitvraag, een bijeenkomst en 1-op-1-gesprekken met een beperkt aantal relevante stakeholders. In dit werkpakket wordt enerzijds een marktconsultatiedocument opgesteld, zodat scherp is welke vragen RWS de aan de markt stelt. En anders een proces afgesproken hoe de antwoorden uit de consultatie te verkrijgen.
- De resultaten verwerken in een marktconsultatiedocument.

Resultaat/producten:

- Marktconsultatieplan en aankondiging op TenderNed.
- Eindrapport marktconsultatie met advies hoe in de contrateringsfase de opdracht in de markt gezet kan worden.

Planning:

- Aankondiging marktconsultatie juli 2022 (afgerond)
- Opstellen marktconsultatiedocument september 2022
- Organiseren van marktconsultatiedag november 2022
- Voeren van 1-op-1-gesprekken november-december 2022
- Opleveren eindrapport december 2022

3.4 WP 3: Contracteren uitvoeringsprojecten

Doel:

De resultaten van de marktconsultatie omzetten in afspraken met de markt en kennispartijen over het gezamenlijk investeren in het beantwoorden van de kennisvragen en de noodzakelijk investeringen in de fysieke locaties zelf.

Activiteiten:

- Opstellen inkoop/contracteren-plan/marktbenadering, met criteria waarop keuzes voor consortia kan worden gemaakt.
- Uitvraag naar de markt om te komen met voorstellen om de kennisvragen uit het kennis- en innovatieplan te kunnen beantwoorden.
 - Beoordelen plannen en besluitvorming over de te kiezen
 - Via contracten afspraken over de uitvoering en op te leveren producten en data vastleggen.

Resultaat/producten:

- Inkoop/contracteerplan
- Marktuitlevraag
- Een set van contracten om de afspraken in de uitvoering vast te leggen (precieze opzet volgt uit de marktconsultatie).

Planning:

- | | |
|----------------------------|---------------|
| • Inkoop/contracteren-plan | januari 2023 |
| • Uitvraag naar de markt | februari 2022 |
| • Beoordelen plannen | mei-juni 2023 |
| • Vastleggen opdrachten | juli 2023 |

3.5 WP 4: Uitvoeringsfase projecten

Doel:

- Zicht houden op de voortgang van projecten en tijdig bijsturen
- Bespreken en oplossen van onvoorziene situaties
- Organiseren kennisuitwisseling tussen projecten

Activiteiten:

- Kwartaaloverleggen per project
- Minimaal 3 keer per jaar LivingLab-meetings waarin alle uitvoerende partijen bij elkaar worden gebracht.
- Aanspreekpunten voor projectleiders bij onvoorziene situaties

Resultaten/producten:

- 3-maandelijkse voortgangsrapportages uitvoering projecten

Planning:

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| • Uitvoering projecten | juli 2023 - december 2024 |
|------------------------|---------------------------|

3.6 WP 5: projectbeheersing

Doel:

Projectbeheersing en verantwoording kunnen afleggen op inhoudelijk scope, tijd en middelen.

Activiteiten:

- Organiseren van risicodialogen om vooraf zoveel mogelijk zicht te krijgen op risico's en hiervoor mitigerende maatregelen te nemen.
- Opstellen planning
- Inrichten bedrijfsvoeringsprocessen, waaronder de financiële huishouding en een documentmanagementsysteem (DMS)
- Opstellen monitoringsplan om de voortgang van het project te kunnen volgen
- Voorbereiden T-rapportages die kwartaal worden opgesteld.
- Laten uitvoeren van onafhankelijke eindevaluatie, om de effectiviteit en efficiëntie van het proces te onderzoeken en te toetsen of de gestelde doelen zijn gehaald. Het betreft een innovatieve manier om via het inkoopproces te komen tot publiek-private consortia. Naast het kunnen verlenen van decharge aan het projectteam is dit ook bedoeld om samen te leren of de aanpak ook voor andere projecten zinvol is.

Resultaat/producten:

- Documentmanagementsysteem
- Kwartaalrapportages
- Projectverantwoordingsrapportage

Planning:

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| • Risicodialogen | continu |
| • Bedrijfsvoeringsprocessen ingericht | oktober 2022 |
| • Monitoringsplan | december 2022 |
| • T-rapportages | elk kwartaal |
| • Eindevaluatie | Q2 2025 |

3.7 WP 6: samenwerking & communicatie

Doel:

- Het organiseren van een gerichte samenwerking met stakeholders die vanuit de NAL werkgroep logistiek werken aan de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor zwaar transport.
- Afstemmen van locatiekeuzes en instrumenten zodat het logisch en overzichtelijk blijft naar de markt.
- Het delen van de kennis, zodat Nederlandse partijen hiervan kunnen profiteren en hiermee bij te dragen aan de ontwikkeling naar een functionele, betaalbare en schaalbare inrichting van (semi)-publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor heavy duty logistiek richting 2025 en 2030.

Activiteiten:

- Opstellen van communicatieplan
- Organiseren van de samenwerking met NAL, NKL, LoLa en E-Laad
- Organiseren van een vraagpunt voor stakeholders om hulp te krijgen bij de interpretatie van de opdracht
- Uitvoeren van communicatie-uitingen (conform het communicatieplan) gedurende de looptijd van het project om zodoende de stakeholders goed te informeren over de voortgang.

Resultaat/producten:

- Communicatieplan

- Eventuele samenwerkingsovereenkomsten

Planning:

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| • Communicatieplan | juli 2022 (afgerond) |
| • Samenwerkingsovereenkomst | oktober 2022 |
| • Vraagpunt | oktober 2022 |
| • Communiceren | continu |

3.8 WP 7: Governance

Doel:

Het inrichten van een programmamanagement om de doelen binnen de randvoorwaarden van het programma te kunnen halen

Activiteiten:

- Inrichten en onderhouden van een IPM-team om vanuit de verschillende rollen en verantwoordelijkheden uitvoering aan het programma te geven.
- Afstemmen van de voortgang met de opdrachtgever en eventuele wijzigingen in de scope bespreken en vastleggen. Dit gebeurt in driehoeksoverleg met opdrachtgever (I&W/DGMO, opdrachtnemer (RWS/WVL) en programmamanager.
- Richting geven bij onvoorziene omstandigheden en waar nodig wijzigingen in de scope vastleggen met de opdrachtgever

Resultaat/producten:

- Bewaking van de scope en kwaliteit van project gedurende de looptijd.

Planning:

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| • IPM-team | januari 2022 (afgerond) |
| • Driehoeksoverleggen | 2-maandelijks |

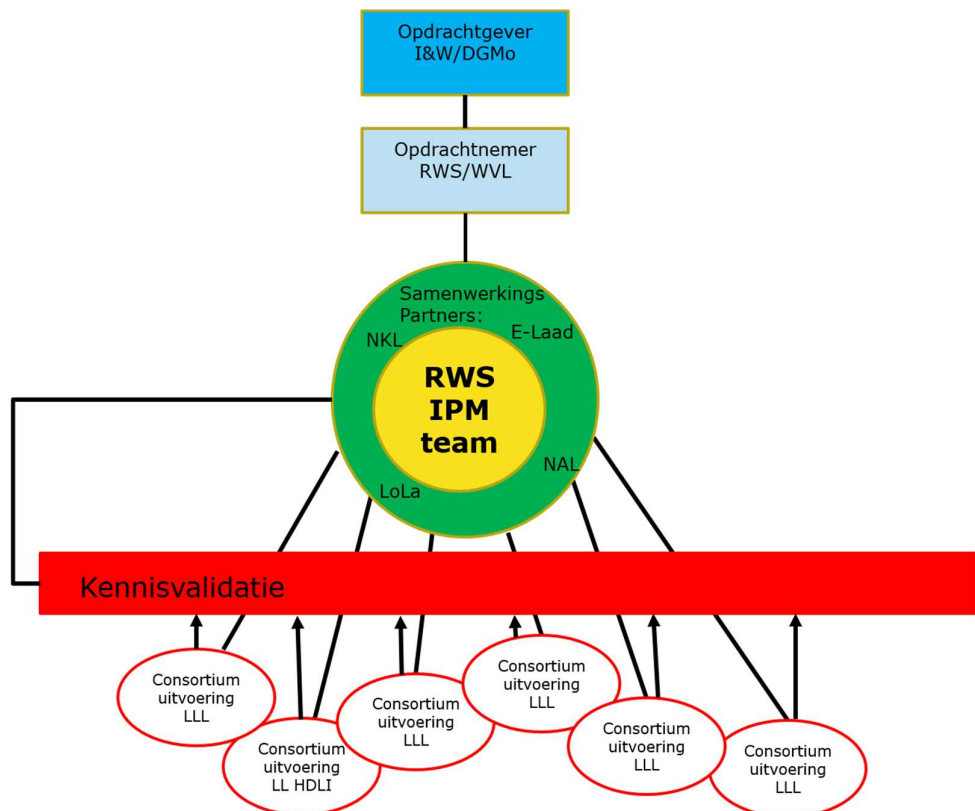
4 Beheersaspecten

4.1 Organisatie en capaciteit

Om de activiteiten zorgvuldig en binnen het van tevoren vastgestelde tempo te kunnen realiseren, is het van belang dat de uitvoering van het project goed gecoördineerd wordt. Daartoe is een projectorganisatie opgesteld. Deze heeft tot doel om effectief te werken binnen het uitvoeringsteam, met de belangrijke stakeholders die beleidsmatig betrokken zijn en met de markt.

Vanuit RWS is er een IPM-team ingesteld. Zij is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van het project en het realiseren van de doelen. Daaromheen zit een schil met de partners NAL werkgroep logistiek, NKL, LoLa en Elaad. Partijen die beleidsmatig ook sterk betrokken zijn bij de beleidsmatige afspraken binnen de NAL. Doel is kennis uitwisselen, initiatieven op elkaar afstemmen, gebruikmaken van elkaars kracht en eenduidig met de markt communiceren.

Daaronder komen de publiek-private consortia die via meerdere projecten de kennis verzamelen. Per project worden de afspraken op scope contractueel vastgelegd. Om te zorgen dat data op een eenduidige manier wordt verzameld en beoordeeld, is TNO aangetrokken om kennis te valideren.



Het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen is een project van ministerie van I&W/DGMO en zij is ook de opdrachtgever. Het project wordt uitgevoerd vanuit RWS/WVL en de uitvoering is belegd bij het IPM-team. Gelet op innovatieve karakter van project vraagt een nauwe samenwerking en daarom is er een 2-maandelijks driehoeksoverleg tussen I&W/DGMO, RWS/WVL en de programmamanager.

Capaciteitsinzet IPM-team:

Voor de uitvoering van het Living Lab Heavy Duty Laadpleinen is een integrale managementaanpak met een integraal projectteam (IPM) ingericht, waarbij jaarlijks per discipline de volgende capaciteit gedurende de gehele duur van het project benodigd is:

- Programmamanagement	0,5 fte
- Projectbeheersing	0,3 fte
- Projectondersteuning (inclusief archivering)	0,3 fte
- Omgeving	0,2 fte
- IV-management	0,5 fte
- Contractmanagement	0,5 fte
- Inkoop	0,5 fte
- Communicatie	0,2 fte
- Totaal	3,0 fte

Doel is zoveel mogelijk RWS'ers in te zetten. Maar niet op elke rol zijn mensen beschikbaar. Het steven is om te komen tot 2 fte vanuit eigen inzet en 1 fte inhuur.

4.2

Financiën

Voor de uitvoering van het project is € 7 miljoen inclusief btw beschikbaar gesteld waarvan € 6 miljoen door het ministerie van I&W en € 1 miljoen door het ministerie van EZK. I&W treedt daarbij op als opdrachtgever naar RWS. In overleg met I&W is afgesproken om 2 fte over de looptijd van het project beschikbaar te stellen via de BOA vanuit de programmadirectie Duurzame Mobiliteit. Deze komen daarmee niet uit het projectbudget. Dit is een wijziging t.o.v. de initiële offerte uitvraag vanuit I&W/DGMO.

Globaal verwachten we een volgende verdeling:

Onderwerp	kosten per onderdeel	Totale kosten [incl. BTW]
Investering in kennisconsortium	Max. €0,75 mln. per consortium	€ 4,5 mln.
Kennisvalidatie via TNO		€ 0,6 mln.
Gericht adviesuitvragen	Max. 50k per adviesvraag	€ 0,5 mln.
Apparaatskosten boven de 2 fte voor contractmanagement en inkoopmanagement		€ 0,5 mln.
Overige apparaatskosten (communicatietools, zaalhuur e.d.)		€ 0,4 mln
Onvoorzien		€ 0,5 mln.
Totaal		€ 7 mln.

Daarbij gaan we globaal uit van is het volgende kasritme, wat laat zien dat de uitvoering en investeringen in de kennisarrangementen en fysieke infrastructuur in 2023 en 2024 zal plaatsvinden.

Bedragen x 1.000 euro	2022*	2023	2024	2025	Totaal
IK	280	280	280	140	980
EPK	350	2.000	4.500	150	7.000

* Het jaar 2022 is via de BOA-sturingslijn uitgewerkt

Daar het zwaartepunt investeringen in de (laad)infrastructuur betreft en vanwege het innovatieve en daarmee deels onvoorspelbare karakter zal dit project van 1 januari 2023 worden ondergebracht bij het Mobiliteitsfonds. Dit faciliteert de behoefte aan een flexibele inzet van de middelen en de mogelijkheid om meerjarige verplichtingen aan te gaan waarbij gegarandeerd is dat het budget ook beschikbaar blijft. Deze omzetting past in de transitie van infrastructuurfonds naar mobiliteitsfonds waarmee naast de aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur ook andere maatregelen, voorzieningen, onderzoek, proefprojecten en experimenten gericht op het doelmatig gebruik van infrastructuur uit het fonds worden bekostigd.

4.3 Planning

In hoofdstuk 3 is per werkpakket het doel, de activiteiten en mijlpalen beschreven en de planning aangegeven.

Grofweg loopt tot 31 december 2022 de marktconsultatie en daarna tot 31 juli 2023 de contractfase. De uitvoering van de projecten is voorzien van 1 aug 2023 tot en met 31 december 2024. De eerste helft 2025 vindt de afronding en evaluatie plaats.

In deze planning zijn 2 belangrijke go- no go besluiten voorzien, voordat de definitieve contracten met potentiële partners worden getekend. Als onvoldoende aan de voorwaarden voor een goed vervolg wordt voldaan zal het projectteam richting de opdrachtgever I&W/DGMO de mogelijke gevolgen in kaart brengen en met een advies komen hoe verder te gaan. De momenten zijn:

- 1) Als na afronding van de marktconsultatie eind 2022 uit de marktconsultatie duidelijk blijkt dat de bereidheid in de markt onvoldoende is om gezamenlijk te investeren, dan wel dat er andere redenen zijn waarop de markt aangeeft dat de huidige opzet niet past.
- 2) Als bij de uitvraag naar voorstellen (mei 2023), onvoldoende voorstellen, dan wel onvoldoende kwaliteit van de voorstellen en/of onvoldoende spreiding geografisch en naar specifieke locaties worden aangeboden.

4.4 Risicomanagement

Onderdeel van het project is risicomanagement. Er is een risico dossier opgesteld en Maandelijks worden risicodialogen georganiseerd. Hieronder de top 3 risico's die op basis van de huidige inzichten aandacht vragen.

ID	Risico	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregelen
RIS-021	Realisatie van fysieke laadpleinen heeft een langere doorlooptijd dan verwacht waardoor eind 2024 onvoldoende gegevens zijn verkregen.	Vergunningen Aansluiting op elektriciteitsnetwerk Onvoldoende personeel. Financiering nog niet rond.	Onvoldoende data om eind 2024 conclusies te trekken.	1. Aansluiten bij lopende initiatieven 2. contracten flexibel opstellen 3. monitoren en afstemmen met opdrachtgever
RIS-014	Onduidelijkheid mbt samenwerking NKL / LOLA / NAL.	Geen/onduidelijke afspraken over samenwerking en verantwoordelijkheden	1. Politieke consternatie (waarom is 1 overheid langs elkaar aan het werken) 2. Inefficiency en faalkosten	1. Plan omgevingsmanagement 2. Samenwerkingsovereenkomsten
RIS-022	Onvoldoende interesse vanuit de markt.	Bijdrage vanuit livinglab te laag Bedrijven willen de gegevens voor zich zelf houden	Het project kan niet succesvol worden uitgevoerd waardoor het project zal worden gestopt.	1. Organiseren marktconsultatie 2. duidelijke go- no go momenten afspreken met opdrachtgever

4.5 Baselinebeheer

Binnen het documentmanagementsysteem worden de baseline documenten vastgelegd.

Het vertrekpunt is de offerte-uitvraag van I&W (getekend 9 september 2022 en ontvangen door RWS op 26 september 2022) en de documentatie die is opgeleverd in de kwartiermakersfase en die door de stuurgroep van de kwartiermakersfase op 26 november 2021 is vastgesteld. Het betreft hier het plan van aanpak livinglab, uitwerking kennisarrangement, minimale inkoopbehoefte en randvoorwaarden en het BOA-formulier Heavy Duty Laadinfra.

Daar wordt aan toegevoegd de offerte van RWS aan I&W, waar dit projectplan onderdeel van uit maakt.

Naar de toekomst toe komen hierin ook:

- Wijzigingen op de scope van het project vastgesteld door de opdrachtgever.
- De vastgestelde documenten zoals het innovatie- en kennisplan enz.
- Contracten, samenwerkingsovereenkomsten en/of geheimhoudingsverklaringen