Marktconsultatie publiek toegankelijk laadplein voor logistieke voertuigen

Bedrijventerrein BT A12, Ede



1. Aanleiding

De transitie naar elektrische logistieke mobiliteit is in volle gang. Een belangrijke vraag daarbij is hoe je onderweg altijd bent voorzien van voldoende stroom. Naar verwachting worden de meeste vrachtwagens geladen op het depot (eigen bedrijfskavel), al is het realiseren van laadinfrastructuur op de eigen kavel vaak lastig vanwege ruimtegebrek en gebrek aan netcapaciteit. Daarnaast is een publiek toegankelijk snellaadnetwerk nodig om altijd met voldoende stroom onderweg te blijven. Dit geeft bedrijven vertrouwen om de overstap naar elektrisch vervoer te kunnen maken.

Het landelijk programma Logistiek Laden (LoLa) werkt in opdracht van het ministerie van I&W als aanjager aan bestaande en nieuwe initiatieven voor logistieke laadpleinen. Einddoel is om samen met lokale overheden en marktpartijen een landelijk dekkend en publiek toegankelijk snellaadnetwerk voor vrachtvervoer te realiseren.

De locatie in Ede past goed in zo'n landelijk dekkend netwerk. De beoogde kavel op bedrijventerrein BT A12 is in eigendom van gemeente Ede en ligt vlakbij het knooppunt van de Rijkswegen A30 en A12 en op korte afstand van het centrum van Ede waar vanaf 2030 een ZE-zone voor stadslogistiek van kracht wordt.

LoLa, NAL-regio Oost en gemeente Ede werken samen aan de ontwikkeling van een logistiek laadplein op deze kavel. Onderdeel van het project is een marktconsultatie waarmee meer inzicht wordt verkregen in de technische en financiële haalbaarheid van de realisatie en exploitatie van een laadplein voor logistieke voertuigen, gezien vanuit het perspectief van de markt.

In voorliggend marktconsultatiedocument wordt nader ingegaan op de procedure en de planning (hoofdstuk 2), de locatiekenmerken (hoofdstuk 3), de plannen en eisen voor de inrichting van de kavel (hoofdstuk 4) en tot slot de marktconsultatievragen (hoofdstuk 5).

2. Procedure en planning

2.1 Doel marktconsultatie

Het doel van deze marktconsultatie is het verkrijgen van meer inzicht in de technische en financiële haalbaarheid van de realisatie en exploitatie van een laadplein voor logistieke voertuigen op kavel 41b van bedrijventerrein BT A12 in Ede, gezien vanuit het perspectief van de markt.

2.2 Openbaarheid marktconsultatie

Deze marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van een aanbestedingsprocedure en is voor alle partijen geheel vrijblijvend. De resultaten voortvloeiend uit de consultatie zijn openbaar met uitzondering van bedrijfsgevoelige gegevens. Deze zullen vertrouwelijk worden behandeld.

2.3 Procedure

De marktconsultatie bestaat onder andere uit een aantal schriftelijke vragen aan marktpartijen en optionele verdiepende gesprekken. Het doel van deze marktconsultatie is inzicht krijgen in de haalbaarheid van de plannen voor een logistiek laadplein op bedrijventerrein BT A12 alvorens deze locatie eventueel in de markt te zetten. Mede op basis van de reacties op deze marktconsultatie zullen keuzes worden gemaakt voor een eventuele uiteindelijke aanbesteding.

De procedure is als volgt:

1. Na de publicatie op TenderNed kunnen geïnteresseerde ondernemers dit document downloaden vanaf TenderNed.
2. Marktpartijen die het marktconsultatiedocument hebben gedownload, kunnen tot de in de planning genoemde datum schriftelijk vragen stellen over het marktconsultatiedocument en de procedure via de berichtenmodule op TenderNed.
3. Een Nota van inlichtingen met daarin de geanonimiseerde vragen en antwoorden wordt op de in de planning opgenomen datum gepubliceerd op TenderNed.
4. Uw reactie op de vragen dient u in te dienen voor de in de planning opgenomen datum via de berichtenmodule op TenderNed. Waarbij gebruik gemaakt wordt van bijlage 1 ‘Formulier antwoorden marktconsultatievragen’.
5. Op basis van de ingezonden reacties kan de gemeente Ede één of meerdere marktpartijen uitnodigen voor een verdiepend gesprek. Het staat de gemeente vrij om marktpartijen hier wel of niet voor uit te nodigen. U kunt zelf ook aangeven of u wenst deel te nemen aan een verdiepend gesprek.
6. Na afronding van eventuele verdiepende gesprekken zal een verslag worden opgesteld van de marktconsultatie. Deze wordt vervolgens gedeeld via TenderNed.

2.4 Planning

Tabel 1. Planning marktconsultatie

	Activiteit	Planning
1	Publicatie marktconsultatiedocumenten	4 november 2024
2	Uiterlijke inlevertermijn van vragen naar aanleiding van de marktconsultatiedocumenten	18 november 2024
3	Verzending nota van inlichtingen naar aanleiding van de vragen	25 november 2024
4	Uiterste datum ontvangst ingevulde vragenlijst bijlage 1	6 januari 2025
5	Uitnodiging verdiepend gesprek	13 januari 2025
6	Verdiepende gesprekken	20 en 21 januari 2025
7	Afronden marktconsultatie en verslaglegging	3 februari 2025

Marktpartijen kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontlenen. De gemeente Ede behoudt zich het recht voor om de planning te wijzigen of de marktconsultatie te staken.

3. Locatiekenmerken

3.1 Beschrijving van de beoogde locatie

Bedrijventerrein BT A12 is gelegen in de oksel van de Rijkswegen A12 en A30 ten westen van de kern Ede. Op een paar kavels na is het bedrijventerrein inmiddels volledig ontwikkeld. De laatste nog te ontwikkelen kavel in eigendom van de gemeente Ede is de kavel op de hoek van de Bonnetstraat/Boylestraat, vlak bij de rotonde Schuterweg (kavel 41b). De kavel beslaat 6.944 m^2 en grenst aan de noordzijde aan een Clean Energy Hub van Greenpoint en aan de oostzijde aan G. Vlastuin Transport B.V.. Door de ligging vlak bij de oprit van de A30, knooppunt Maanderbroek (A12/A30) en de Galvanistraat heeft de kavel een uitstekende bereikbaarheid voor zowel doorgaand verkeer als voor bestemmingsverkeer richting Ede centrum (via de Galvanistraat).

De ligging maakt kavel 41b bij uitstek geschikt voor een laadplein voor logistieke voertuigen gezien:

- De korte rijafstand tot de oprit naar de Rijkswegen A30 en A12: hierdoor kan doorgaand elektrisch vrachtverkeer zonder te hoeven omrijden in korte tijd bijladen en weer verder rijden;
- De centrale ligging op BT A12 en ten opzichte van omliggende bedrijventerreinen: het laadplein kan naast het bedienen van doorgaand verkeer ook als gedeelde laadhub voor de bedrijven die gevestigd zijn op BT A12 en omliggende bedrijventerreinen (Kievitsmeent, Frankeneng, Heestereng en De Vallei) fungeren;
- De ligging t.o.v. Ede Centrum: door invoering van de ZE-zone voor stadslogistek voor Ede-Centrum per 1 januari 2030 ontstaat een snellaadbehoefte bij vervoerders. Vanaf BT A12 kunnen stadslogistieke voertuigen gemakkelijk via de Galvanistraat richting Ede Centrum rijden om daar emissieloos goederen af te leveren.

In figuur 1 en 2 van bijlage 2 is de ligging van de kavel weergegeven.

3.2 Laadbehoefte

Doorgaand vrachtverkeer (corridorladen)

Tabel 2 op pagina 6 geeft de prognose weer van de benodigde snellaadinfrastructuur langs de A12 en A30 voor doorgaand vrachtverkeer in 2030. Deze aantallen zijn gebaseerd op de ingroeicijfers van elektrische vrachtwagens zoals gepubliceerd door ElaadNL.

In de regel wordt bij corridorladen gedacht aan kort en snel laden. Als de rij- en rusttijdenregelgeving wordt gevolgd is het ook logisch om langzaam laden langs de corridors te faciliteren. Dit omdat trucks met enige regelmaat ook 9 uur pauze moeten hebben. Op dat moment staat de truck stil en kan met lagere vermogens de truck worden opgeladen.

Vrachtwagens van nabij gevestigde bedrijven

Naast doorgaand vrachtverkeer moet het laadplein ook in de behoefte gaan voorzien als openbare laadvoorziening voor vrachtwagens en bestelwagens van de bedrijven op BT A12 en omliggende bedrijventerreinen. Deze prognose is weergegeven in Tabel 3 op pagina 6. Uit een onlangs gehouden enquête onder de bedrijven op BT A12 blijkt dat bij een aantal bedrijven nu al behoefte is aan een dergelijke voorziening. Vaak door ruimtegebrek op de eigen kavel dan wel gebrek aan capaciteit op de eigen stroomaansluiting.

Stadslogistiek

Tot slot ontstaat de komende jaren tot aan de invoeringsdatum van de ZES-zone voor Ede Centrum een toenemende laadbehoefte van stadslogistieke voertuigen waarmee het centrum emissieloos moet worden bevoorraad per 1 januari 2030.

Prognose laadbehoefte

In onderstaande tabellen 2 en 3 is een prognose weergegeven voor snellaadpunten en normale laadpunten voor een logistiek laadplein op bedrijventerrein BT A12 in Ede. De aantallen voor snellaadpunten (tabel 2) zijn gebaseerd op de ingroeicijfers van elektrische vrachtwagens van ElaadNL aangevuld met onderzoek naar corridor laden voor vrachtwagens door BCI. De aantallen snellaadpunten gaan uit van doorgaand verkeer van de A30 en A12. Voor de prognoses voor collectieve laadbehoefte van omliggende bedrijventerrein is onderzoek uitgevoerd door NAL-regio Oost. Hierin worden aantallen meegenomen van de omliggende bedrijventerreinen: BT A12 Noord, BT A12 Zuid, Kievietsmeent, Heestereng, Frankeneng en Bedrijvenpark de Vallei. Aan deze prognoses kunnen geen rechten worden ontleend en zijn uitsluitend indicatief voor de locatie. De prognoses zijn een eerste basis prognose voor NAL-regio Oost en gemeente Ede en het is aan marktpartijen welke prognoses zij hanteren.

Tabel 2. Prognose snellaadpunten

Jaar	Prognose snellaadpunten 350 kW	Prognose snellaadpunten 1 MW	Prognose vermogensvraag (MW)
2025	2-4	0	0.7 MW – 1.4 MW
2030	3-6	1-2	2.1 MW – 4.1 MW
2040	9-12	4-6	7.2 MW – 10.2 MW

Tabel 3. Prognose collectieve laadbehoefte omliggende bedrijventerreinen

	2030	2040	2050
Collectieve laadbehoefte	0.7 MW	3.6 MW	3.8 MW

4. Plannen en eisen voor de inrichting van de kavel

Op dit moment is het aantal elektrische vrachtwagens in Nederland nog beperkt. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren snel zal toenemen (prognoses ingroeicijfers elektrisch vrachtverkeer ElaadNL). Het ligt dan ook voor de hand om het logistieke laadplein schaalbaar te maken. In de tussentijd is optimaal gebruik maken van de kavel van belang om zo langdurig braakliggen te voorkomen. Ook in de eindsituatie is dubbelgebruik van de kavel een belangrijke randvoorwaarde om zo de schaarse grond optimaal te benuten.

4.1 Inrichting van de kavel

De eisen voor de invulling van de kavel zijn als volgt:

- De kavel dient zo efficiënt mogelijk ingericht en gebruikt te worden (zie ook paragraaf 4.2: Dubbelgebruik van de kavel);
- Het laadplein dient zo ingericht te worden dat het gebruikt kan worden door de volgende doelgroepen waardoor het plein zowel overdag als 's nachts gebruikt kan worden:
    - Snelladen van doorgaand elektrisch vrachtverkeer;
    - Laden van elektrische- vrachtwagens en bestelvoertuigen van de bedrijven op BT A12 en omliggende bedrijventerreinen Kievitsmeent, Frankeneng en Heestereng;
    - Laadvoorziening t.b.v. stadslogistieke voertuigen i.v.m. de invoering van de ZES-zone in Ede per 2030.
    - Optioneel ook voor het laden van zero-emissie bouwvoertuigen en daarbij behorende (uitneembare) batterijen.
- Voor de kavel geldt een realisatieplicht voor een logistiek laadplein, met het streven om de eerste basisopstelling te realiseren binnen afzienbare tijd (zie vraag 22);
- De initiële basisopstelling dient over minimaal twee snellaadpunten van tenminste 350 kW te beschikken evenals twee laadpunten voor overnacht laden van minimaal 180 kW. Daarbij dient te worden voldaan aan de AFIR-eis van een vermogenspool van 1400 kW;
- De kavel dient ingericht te zijn om te voorzien in het snelladen van trekker-trailer combinaties (N3+O4) d.m.v. parkeervakken van minimaal 18 x 3,5 meter;
- Alle parkeervakken dienen ingericht te worden als doorrijlocaties;
- Lengte en draaicirkels en oprit en afriten worden ingericht conform CROW-ontwerprichtlijnen;
- Op of in de directe omgeving zijn eet- en toiletvoorziening beschikbaar voor chauffeurs. Vanwege rij- en rust tijden van chauffeurs is het wenselijk om voorzieningen te faciliteren op locatie, iets wat eveneens wordt benadrukt door de brancheorganisaties van de vervoerders.

4.2 Dubbelgebruik van de kavel

De mogelijkheden voor dubbelgebruik van de kavel moeten worden onderzocht. We denken bijvoorbeeld aan truck-parking en/of bedrijfsbebouwing in combinatie met het laadplein, overnachtingsvoorzieningen voor chauffeurs, tijdelijke zonne-opwek of een logistieke overslaghub t.b.v. ZE-bevoorrading van winkels in Ede Centrum, zowel in de beginfase waarin de omvang van het laadplein beperkt zal zijn als in de eindsituatie. Gezien beperkte netcapaciteit zal in de beginfase van het laadplein het dubbelgebruik een prominentere rol spelen op de kavel. Waarna met uiteindelijke uitbreiding van de netcapaciteit de laadfunctie op de kavel verder kan worden opgeschaald. Zodoende

vragen we de markt om met creatieve ideeën te komen voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de kavel, duidelijk uiteengezet in een begin- en eindfase.

Parkeren

Naast de eerdergenoemde behoefte aan lang parkeren zijn er nu al plekken in Ede waar wordt geparkeerd, maar die eigenlijk onwenselijk zijn voor deze functie. Dit betreft circa 19 plekken. Dit wordt ondersteund op basis van de resultaten van een enquête die gehouden is onder de bedrijven die gevestigd zijn op BT A12 waarin een aantal ondernemers aangeeft te weinig ruimte te hebben op hun eigen locatie om hun vrachtwagens te stallen.

Daarbij is de verwachting dat RWS gaat handhaven op de 4 uurs verblijfstermijn op verzorgingsplaatsen. Dat betekent dat circa 60-70% van de trucks op de verzorgingsplaatsen elders moeten gaan parkeren. Hiervoor zijn nog onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het gaat dan om circa 20 parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik is belangrijk bij de beschikbare locatie en de behoefte aan plekken om lang te parkeren zijn aanzienlijk. Voor nu kan rekening worden gehouden met een parkeerbehoefte van in totaal circa 39 plekken voor lang parkeren rondom Ede.

4.3 Netcapaciteit

Net als op veel andere locaties in Nederland heeft Ede te maken met netcongestie. Dit betekent dat op dit moment geen grootverbruiksaansluiting gerealiseerd kan worden voor de kavel. Een kleinverbruiksaansluiting (maximaal 3 x 80 A) is op dit moment nog wel mogelijk. Het is op dit moment niet duidelijk op welke termijn wel een grootverbruiksaansluiting kan worden gerealiseerd. Ook is er nog geen grootverbruiksaansluiting aangevraagd voor de kavel. Om het laadplein van stroom te voorzien zijn dus in ieder geval de eerste jaren alternatieve oplossingen nodig. Te denken valt aan:

- Het oprichten van een energiehub met omliggende bedrijven c.q. netaansluitingen;
- Het direct aansluiten op een of meerdere lokale duurzame opwekbronnen;
- Het direct aansluiten op een netaansluiting van een nabijgelegen bedrijf;
- Het toepassen van een biogasgenerator;
- Alternatieve contractvormen met de netbeheerder;
- Een combinatie met batterij-opslag.

We dagen de markt uit om met oplossingen te komen voor de netcongestieproblematiek voor deze locatie.

4.4 Financiën en marktmodel

Uitgangspunt is dat de kavel beschikbaar komt voor de markt tegen een marktconforme grondprijs dan wel huurprijs (erfpacht). Gemeente Ede faciliteert eventuele benodigde aanpassingen van het Omgevingsplan.

5. Vragen marktconsultatie

Voor het op de markt brengen van de potentële logistieke laadlocatie op bedrijventerrein BT A12, en de technische en financiële haalbaarheid hiervan, is de gemeente Ede benieuwd hoe de markt aankijkt tegen de mogelijkheden zoals verwoord in onderstaande vragen (23 stuks).

Locatie en doelgroep

1. Welke potentie ziet u in de voorgestelde locatie voor het realiseren en exploiteren van een logistiek laadplein?
2. Hoe kijkt u aan tegen het bedienen van verschillende doelgroepen (doorgaand vrachtverkeer, bedrijfsvoertuigen van bedrijven op het bedrijventerrein, stadslogistieke voertuigen en zero-emissie bouwvoertuigen)?
3. Welke mogelijkheden ziet u om slim gebruik te maken van of samen te werken met al bestaande voorzieningen op het bedrijventerrein?
4. Hoe ziet u de ontwikkeling naar de gewenste eindsituatie en welke stappen zijn hiervoor nodig? Schets het tijdspad en groeimodel dat u voor ogen heeft.
5. Kunt u een eerste ontwerptekening van de invulling van de kavel aanleveren van de begin- en eindsituatie rekening houdend met de richtlijnen uit de bijgeleverde LoLa locatievisie en de aanvullende eisen vanuit de gemeente?
6. Hoe kijkt u aan tegen de voorgestelde voorzieningen in de LoLa-locatievisie?
7. Welke mogelijkheden ziet u voor het bedienen van LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties) en zero-emissie bouwvoertuigen op het logistieke laadplein?

Stroomvoorziening

8. Welke oplossing ziet u voor het ontbreken van een reguliere grootverbruiksaansluiting op de kavel?
    a. In de beginsituatie waarin een beperkt aantal laders aanwezig zijn.
    b. In de eindsituatie waarin het laadplein volledig is ontwikkeld.
9. Hoe kijkt u aan tegen het nu al aanvragen van een grootverbruiksaansluiting? En welk vermogen zou deze aansluiting volgens u minimaal moeten hebben?
10. Welke mogelijkheden ziet u voor samenwerking met en directe aansluiting op een lokale opwekbron?
11. Staat u open voor samenwerking in een energy hub met andere bedrijven op het bedrijventerrein?

Financiën en marktmodel

12. Heeft aankoop van de kavel, uitgifte via erfpacht of een ander marktmodel uw voorkeur voor de exploitatie van het laadplein, en waarom?
13. Wat voor exploitatietermijn acht u realistisch?
14. Hoe voorziet u in de dekking van kosten voor aanschaf van de laders en toebehoren en de eventuele aanvraag van een netaansluiting?
15. Voorziet u een behoefte aan financiële steun om de locatie inclusief gestelde randvoorwaarden te kunnen realiseren?
16. Welke mogelijkheden ziet u in differentatie op laadtarief tussen bedrijven op BT A12 en doorgaand vrachtvervoer om laden op de locatie financieel aantrekkelijk te houden voor lokale ondernemers?
17. Welke 'huurprijs' acht u haalbaar binnen uw businesscase op de laadlocatie?
18. Kunt u een bandbreedte meegeven van uw verwachte laadtarief op de laadlocatie?

Efficiënt gebruik van de kavel

19. Hoe kijkt u aan tegen de eis voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de kavel, inclusief de eis voor dubbelgebruik, ook in de beginfase?
20. Welke nevenfuncties (dubbelgebruik) acht u haalbaar en wenselijk op de kavel, naast het opladen van voertuigen (zie ook paragraaf 4.2).
21. Welke mogelijkheden ziet u voor het op de kavel realiseren van duurzame opwek van energie?

Tot slot

22. Binnen welke tijdspan acht u het mogelijk om de realisatie na gunning te realiseren conform de gestelde basisopstelling?
23. Welke verdere opmerkingen of aandachtspunten heef u voor ons?

Bijlage 1: Formulier antwoorden marktconsultatievragen

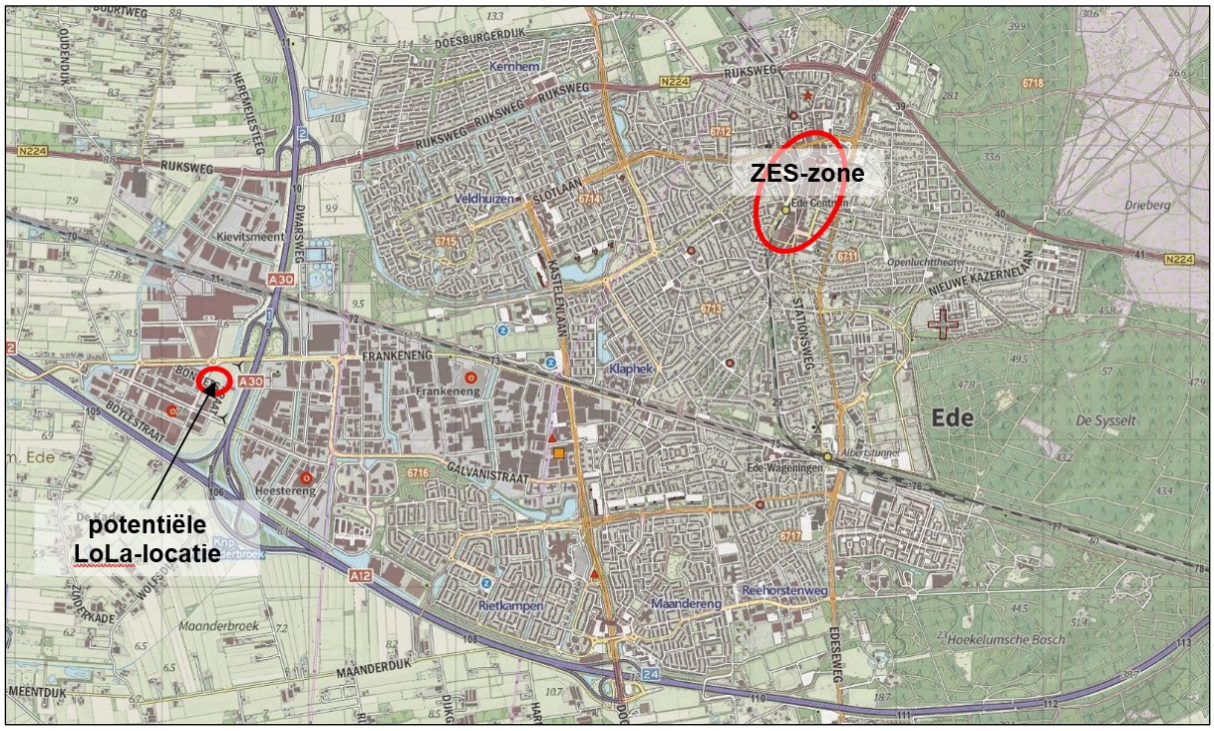
Bedrijfsgegevens:	
Naam	
Adres	
Plaats	
Contactpersoon	
Functie	
Telefoonnummer	
E-mailadres	
Website	

Vragen marktconsultatie		
Locatie en doelgroep		
1	Welke potentie ziet u in de voorgestelde locatie voor het realiseren en exploiteren van een logistiek laadplein?	
2	Hoe kijkt u aan tegen het bedienen van verschillende doelgroepen (doorgaand vrachtverkeer, bedrijfsvoertuigen van bedrijven op het bedrijventerrein, stadslogistieke voertuigen en zero-emissie bouwvoertuigen)?	
3	Welke mogelijkheden ziet u om slim gebruik te maken van of samen te werken met al bestaande voorzieningen op het bedrijventerrein?	
4	Hoe ziet u de ontwikkeling naar de gewenste eindsituatie en welke stappen zijn hiervoor nodig? Schets het tijdspad en groeimodel dat u voor ogen heeft.	
5	Kunt u een eerste ontwerptekening van de kavel aanleveren van de begin- en eindsituatie rekening houdend met de richtlijnen uit de bijgeleverde LoLa locatievisie en de aanvullende eisen vanuit de gemeente?	
6	Hoe kijkt u naar de voorgestelde voorzieningen in de LoLa-locatievisie?	

7	Welke mogelijkheden ziet u voor het bedienen van LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties) en zero-emissie bouwvoertuigen op het logistieke laadplein?	
Stroomvoorziening		
8	Welke oplossing ziet u voor het ontbreken van een reguliere grootverbruiksaansluiting op de kavel?	
8a	In de beginsituatie waarin een beperkt aantal laders aanwezig zijn.	
8b	In de eindsituatie waarin het laadplein volledig is ontwikkeld.	
9	Hoe kijkt u aan tegen het nu al aanvragen van een grootverbruiksaansluiting? En welk vermogen zou deze aansluiting volgens u minimaal moeten hebben?	
10	Welke mogelijkheden ziet u voor samenwerking met en directe aansluiting op een lokale opwekbron?	
11	Staat u open voor samenwerking in een energy hub met andere bedrijven op het bedrijventerrein?	
Financiën en marktmodel		
12	Heeft aankoop van de kavel, uitgifte via erfpacht of een ander marktmodel uw voorkeur voor de exploitatie van het laadplein, en waarom?	
13	Wat voor exploitatietermijn acht u realistisch?	
14	Hoe voorziet u in de dekking van kosten voor aanschaf van de laders en toebehoren en de eventuele aanvraag van een netaansluiting?	
15	Voorziet u een behoefte aan financiële steun om de locatie inclusief gestelde randvoorwaarden te kunnen realiseren?	
16	Welke mogelijkheden ziet u in differentatie op laadtarief tussen bedrijven op BTA12 en doorgaand vrachtvervoer om laden op de locatie financieel aantrekkelijk te maken voor lokale ondernemers?	
17	Welke 'huurprijs' acht u haalbaar binnen uw businesscase op de laadlocatie?	
18	Kunt u een bandbreedte meegeven van uw verwachte laadtarief op de laadlocatie?	
Efficiënt gebruik van de kavel		

19	Hoe kijkt u aan tegen de eis voor een zo e f ciënt mogelijk gebruik van de kavel, inclusief de eis voor dubbelgebruik, ook in de beginfase?	
20	Welke nevenfunc t es (dubbelgebruik) acht u haalbaar en wenselijk op de kavel, naast het opladen van voertuigen.	
21	Welke mogelijkheden ziet u voor het op de kavel realiseren van duurzame opwek van energie?	
Tot slot		
22	Binnen welke t jdspan acht u het mogelijk om de realisa t e na gunning te realiseren conform de gestelde basisopstelling?	
23	Welke verdere opmerkingen of aandachtspunten hee f u voor ons?	

Bijlage 2: Ligging kavel en prognose benodigde laadinfrastructuur



Figuur 1: Ligging ZES-zone Ede Centrum (per 1 januari 2030) en potentiële LoLa-locatie op BTA12



Figuur 2: Ligging potentële locatie logistiek laadplein op BT A12