

Nota van inlichtingen

Marktconsultatie Logistiek Laadplein BT A12 Ede



Versie	1.0
Datum	25 november 2024
Referentienummer	TN 495163
Zaaknummer	nvt

Nota van inlichtingen

Deze geanonimiseerde nota van inlichtingen behandelt de vragen van gegadigden en/of wijzigingen die nodig zijn ter verbetering en verduidelijking van de marktconsultatie.

Behandeling vragen en antwoorden

Hieronder treft u een overzicht van de gestelde vragen en gegeven antwoorden.

Nr.	Vraag	Antwoord
-----	-------	----------

1.-1.	Kunt u meer specificatie bieden over de methodologie of de uitgangspunten die zijn gebruikt om de prognose voor de vermogensvraag (in MW) te berekenen? Daarnaast, is er aanvullende informatie beschikbaar over de verwachte fasering of verdeling van de vermogensvraag over de verschillende typen voertuigen en gebruiksmomenten (zoals piek- en daluren)?	De prognoses voor de vermogensvraag zijn opgesteld aan de hand van de prognoses van ElaadNL aangevuld met lokale inzichten. De gegeven vermogensvraag dient enkel als eerste indicatie. Wij vernemen graag van de markt hoe deze de laadbehoefte op de locatie ziet. Op de locatie in Ede dient minimaal te worden voldaan aan de Europese AFIR-doelstellingen voor 2025, 2027 en 2030. Voor de locatie in Ede gelden de AFIR-eisen voor het uitgebreid netwerk en voor overnacht laden de minimale eisen voor truckparkings. Zie hiervoor onderstaande link. Per 2030 stelt de AFIR dat er 1500 kW aan vermogen beschikbaar dient te zijn met minimaal 1x 350 kW lader aangevuld met minimaal 4 x 100 kW voor overnacht laden. Dit komt neer op een uiteindelijke minimale AFIR-eis per 2030 van 1900 kW vermogen. Daarbij dient zo goed als mogelijk te worden voldaan aan de (snel)laadbehoefte op de locatie volgens de aangeleverde- of door de marktpartij zelf opgestelde prognose. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/22/bijlage-8-tno-2021-r12693-duiding-van-het-afir-voorstel-op-de-benodigde-opbouw-van-tank-en-laadinfrastructuur-in-nederland De lokale vermogensvraag is als volgt berekend. Enquêtes elektrificatie inventarisatie bij omliggende bedrijven met (zware) bedrijfsvoertuigen; - CBS kengetallen verdeeld naar type bedrijvigheid (SBI) aantal werknemers en bedrijfsvoertuigen; - Zichtjaren tot en met 2050 waarbij een jaarlijkse autonome groei is aangenomen van het aantal voertuigen per bedrijf. https://www.arcgis.com/apps/dashboards/13aa510f3c914fac96ef55cb26e74af2 Nadat het aantal elektrische voertuigen per voertuigtype en zichtjaar bepaald is, is de energiebehoefte berekend. Dit kan gebaseerd zijn op een jaarkilometrage dat een bedrijf zelf (via de enquête) heeft aangegeven of een kengetal per
-------	---	---

Nr.	Vraag	Antwoord
		voertuigtype. Deze energiebehoefte wordt per dag berekend en wordt verdeeld naar tijd en locatie: zo is onder meer aangenomen dat een deel van deze energiebehoefte in de nacht en bij het bedrijf zelf plaatsvindt en voor een deel elders. De desbetreffende energiebehoefte moet binnen een bepaalde tijd worden opgeladen. Dit levert een vermogenspiek op per bedrijf. Voor de snellaadbehoefte is gekeken naar de snellaadbehoefte van de nabijgelegen trajecten A12 en A30. Hierbij zijn de prognoses van ElaadNL leidend geweest en vervolgens toegepast op INWEVA verkeersdata van de A12 en A30. De geprognostiseerde vermogensvraag betreft de gemiddelde vraag per etmaal. Wij vernemen graag van de markt hoe deze de laadbehoefte op de locatie ziet. Hierin zijn geen laadprofielen toegepast in de berekening van de vermogensvraag en is uitsluitend gekeken naar de laadbehoefte van vrachtverkeer (N2 & N3 voertuigen). https://elaad.nl/wp-content/uploads/2022/05/20Q3_Elaad_Outlook_E-trucks_internationale_logistiek.pdf https://maps.rijkswaterstaat.nl/gwproj55/index.html?viewer=lnweva.Webviewer
1.-2.	In uw uitvraag hanteert u voor “Uiterste datum ontvangst ingevulde vragenlijst bijlage 1” als planning 6 januari, maar in TenderNed is dat 3 januari. Wat is de correcte datum?	De correcte datum voor ontvangst ingevulde vragenlijst is maandag 6 januari 2025. Dit passen we aan op TenderNed.
1.-3.	De prognose van het aantal laadpunten in deze marktconsultatie wijkt af van wat de LoLa-locatievisie als default voorschrijft (2-4x CCS2 (in 2030) tegenover 7x CCS2 (alternatief ipv MCS)). Is de prognose een behoeftewens dat als default van realisatie mag worden aangehouden of moet er worden voldaan aan de default aantallen vanuit de LoLa-locatievisie?	De LoLa locatievisie dient als een landelijke richtlijn voor de uiteindelijke inrichting van een logistiek snellaadplein. Hiervan mag worden afgeweken. Voor de minimale invulling op het laadplein in Ede zie het antwoord op vraag 1.-1.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-4.	Stel dat er vanuit de verkregen inzichten door deze marktconsultatie wordt besloten om over te gaan tot een aanbesteding, op welke termijn zou de aankondiging van deze eventuele aanbesteding kunnen worden verwacht? Kunnen wij hierbij rekening houden met bijvoorbeeld Q2 of Q3 2025?	Dit is nog niet bekend. Indien we besluiten over te gaan op een daadwerkelijke aanbesteding zal dit naar schatting op zijn vroegst 2 ^e helft 2025 zijn. Dit is een grove indicatie en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.
1.-5.	Wat is de eenheid van de prognose voor de vermogensvraag (MW) in tabel 2 en tabel 3? Is deze prognose weergegeven als een gemiddelde of piekvermogen per dag, week, maand, of jaar?	Zie antwoord op vraag 1.-1.
1.-6.	Is er meer duidelijkheid over de ambities van de Clean Energy HUB van Green Point. In hoeverre hebben zij ambities om hun laadfaciliteiten uit te breiden naar logistiek laden? Is hierover vanuit de Gemeente Ede of LoLa al afstemming over geweest?	De gemeente doet geen uitspraken over eventuele gesprekken met andere bedrijven.
1.-7.	In de Lola locatie visie mag loadbalancing worden toegepast met een minimum vermogen van 225kW ccs2 en 800kW voor MW-laden. Wordt deze norm gehandhaafd voor 's nachts laden? Als wij mogelijkheden zien om in de nacht langere laadtijden te faciliteren tegen lagere vermogens?	De LoLa locatievisie dient als een landelijke richtlijn voor de uiteindelijke inrichting van een logistiek snellaadplein. Hiervan mag worden afgeweken. Load balancing is hierbij toegestaan naar eigen inzicht mits de opstelling voldoet aan de gestelde minimale eisen uit het antwoord op vraag 1.-1. De gestelde eis van 2x 180 kW laadpunten komt te vervallen. In de plaats dient te worden voldaan aan de minimale AFIR-eis in 2030 als beschreven in vraag 1.-1. Voor overnacht laden komt dit per 2030 neer op 4x 100 kW laders.
1.-8.	Is in het bestemmingsplan van de locatie al rekening gehouden met eventuele toevoeging van restaurant en/of overnachtingsmogelijkheden op locatie?	Het huidige omgevingsplan staat deze functies niet toe. Nadat de planvorming een stap verder is zal bekeken worden welke wijzigingen aan het omgevingsplan nodig zijn om het uiteindelijke plan mogelijk te maken.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-9.	Kunt u toelichten hoe de prognose voor de vermogensvraag (MW) is opgebouwd? Welke factoren en aannames, zoals groeipercentages van elektrische vrachtwagens, piekgebruik, gemiddelde laadtijd, en laaddichtheid, zijn hierin meegenomen?	Zie antwoord op vraag 1.-1.
1.-10.	In Par. 4.1 wordt gesproken over 2x 350kW snellaadpunten en 2x 180kW laadpunten voor 's nachts laden: Ter zekerheid: wordt met laadpunt een stekker bedoeld?	Zie het antwoord op vraag 1.-1. en vraag 1.-7. ter verduidelijking van de gestelde minimale eisen.
1.-11.	In hoeverre is de latente laadbehoefte van de bedrijven uit de directe omgeving bekend geworden uit de gehouden enquête? En hoe verhoudt deze behoefte zich in de volumes die zijn meegenomen in de prognoses voor 2025 - 2024?	Op de enquête onder de bedrijven op bedrijventerrein BT A12 hebben in totaal 19 bedrijven gereageerd. Er is op dit moment behoefte aan openbare snellaadfaciliteiten voor 19 lichte bedrijfswagens (bestelwagens) en 4 zware bedrijfswagens. Dit neemt in 2030 naar verwachting toe tot 40 lichte bedrijfswagens en 4 zware bedrijfswagens.
1.-12.	Het totale vermogen van de aangegeven basisopstelling is $2 \times 350 + 2 \times 180 = 1060 \text{ kW}$. Ook wordt genoemd dat voldaan moet worden aan de AFIR-eis van 1400kW. Welke eis is leidend?	Zie het antwoord op vraag 1.-1. en 1.-7.
1.-13.	Heeft er ook onderzoek plaatsgevonden naar subsidiemogelijkheden vanuit de lokale of centrale overheden om dit plan realiseerbaar te maken?	Nee. Meer informatie over de huidige landelijke subsidie vindt u hier: https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/subsidieregelingen-laadinfrastructuur-sprila-en-spula/spula . Deze marktconsultatie dient mede om inzicht te krijgen of deze regeling voldoende is voor realisatie van de locatie Ede.
1.-14.	Op welke gronden/criteria gaat de opdrachtgever van deze marktconsultatie het besluit nemen om over te gaan tot het uitzetten van een aanbesteding voor dit plan?	Criteria zijn nog niet bekend; deze zijn afhankelijkheid van de technische en financiële haalbaarheid.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.-15.	In het document met de vragenlijst voor deze marktconsultatie worden ook een aantal gesloten vragen gesteld, volstaat hierbij een antwoord in de categorie ja/nee of dient hierbij ook direct de voorgestelde input mee aan te leveren?	We ontvangen bij voorkeur zoveel mogelijk informatie en ontvangen graag ook de voorgestelde input.
1.-16.	Zijn jullie bekend met plannen van mogelijke concurrerende truck charging initiatieven in de directe omgeving van Ede en omstreken?	Nee. Er zijn bij ons geen initiatieven bekend behalve de verzorgingsplaatsen, waar mogelijk snelladers geplaatst gaan worden. Dit is in afwachting van Rijksbeleid.
1.-17.	Waarom is gekozen voor 180kW voor 's nachts laden? 90kW is dan afdoende.	Zie het antwoord op vraag 1.-1. en 1.-7.
1.-18.	Is het toegestaan voor de toekomstige opdrachtnemer om bij het aanbieden van dubbelgebruik faciliteiten (lang parkeren/kantoor ruimte) hier een commerciële invulling aan te geven?	Dat is zeker bespreekbaar. Het aanbieden van laadfaciliteiten aan elektrische vrachtwagens is immers ook een commerciële activiteit. We zien graag uw ideeën tegemoet omtrent dubbelgebruik van de kavel.
1.-19.	Op welke criteria wordt uiteindelijk besloten om partijen wel of niet uit te nodigen voor de verdiepende gesprekken medio januari 2025?	Partijen die een goede onderbouwing over de technische en financiële haalbaarheid aanleveren worden uitgenodigd voor een verdiepend gesprek. Afhankelijk van het aantal reacties kan het aantal partijen dat wordt uitgenodigd gelimiteerd worden.
1.-20.	In de planning wordt bij het afronden van de marktconsultatie ook aangegeven dat er een verslag zal worden opgemaakt, wordt dit verslag enkel bekend gemaakt aan de betrokken partijen die hebben ingeschreven op deze marktconsultatie?	Dit verslag wordt openbaar gemaakt op TenderNed en is daarmee voor alle partijen in te zien. Het betreft een beknopt verslag dat de conclusies voor de aanbestedende dienst omtrent de verkregen inzichten in de haalbaarheid van het plan bevat en de aanknopingspunten om toe te werken naar een eventuele daadwerkelijke aanbesteding. Het verslag bevat nadrukkelijk geen inhoudelijke informatie over de door de marktpartijen aangeleverde ideeën voor de invulling van de kavel, businessmodellen en de verdiepende gesprekken.
1.-21.	Zijn er beperkingen tav het realiseren van een separate in- en uitrit naar het perceel, ivm een doorrijopstelling voor het laden?	De ontsluiting van de kavel moet via de zuidzijde van het perceel (Bonnetstraat) verlopen. Een andere optie is de oostzijde, maar omdat die weg niet in eigendom is van de gemeente kan dit alleen in overleg met de eigenaar van dit perceel.