

LoLa-Locatievisie en minimale vereisten voor logistieke laadlocaties

Achtergrond

De stevige ambities uit het Klimaatakkoord zijn aanleiding voor de verduurzaming van onze mobiliteit. Ook goederenvervoer wordt daardoor op korte termijn emissievrij. Het landelijke uitgangspunt daarbij is dat een groot deel van het toekomstige emissievrije goederenvervoer een batterij-elektrische aandrijving heeft. Om van die voertuigen gebruik te kunnen maken is laadinfrastructuur nodig. Niet alleen op bedrijventerreinen en private grond, maar ook juist op publiek toegankelijke locaties.

Er vinden al veel studies plaats over de elektrificatie van goederenvervoer (voertuigen over de weg < 3.500 kg) en de eerste pilots worden al gerealiseerd. Echter ontbreekt de stap naar realisatie en het voorbereiden naar opschaling. Dit creëert het risico dat zodra dergelijke voertuigen beschikbaar zijn de benodigde laadinfrastructuur ontbreekt, waardoor de bedrijfszekerheid van deze transporteurs in het geding komt. ACEA (branchevertegenwoordiger van de automotive fabrikanten) en ECTA (Europese transportorganisatie) roepen dan ook niet voor niets met regelmaat op om vaart te maken met de laadinfrastructuur.

Programma LoLa – “Logistiek Laden”

Elektrisch vervoer groeit snel, naast personenauto's worden ook vrachtauto's en zware voertuigen in een steeds hoger tempo elektrisch. Adequate laadinfrastructuur is een randvoorwaarde om over te stappen op elektrisch rijden. Het initiatief LoLa (Logistiek Laden) gaat de toekomstige elektrische rijders faciliteren door te zorgen voor een landelijk dekkend en publiek toegankelijk netwerk van snellaadlocaties voor logistiek.

LoLa werkt in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en ElaadNL (de samenwerkende netbeheerders) aan de totstandkoming van dit nationaal dekkend en publiek toegankelijk basisnetwerk voor logistieke voertuigen. De netbeheerders zijn betrokken bij LoLa om daarmee vroegtijdig inzicht te krijgen in de benodigde aansluitvermogens. De beoogde doelgroep van dit snellaadnetwerk zijn zware N2 en N3 vrachtvoertuigen. LoLa draagt bij aan de totstandkoming van zo'n 60 hoogvermogen laadpleinen op strategische locaties door heel Nederland, welke op termijn minimaal 4 Megawatt- en 3 CCS2-laadvoorzieningen ter beschikking kunnen stellen. De eerste fase is al gestart en betreft het aanbesteden en de realisatie van de eerste 5 laadlocaties.

In dit document wordt er stilgestaan bij de achtergrond van LoLa en de bijbehorende visie op de laadlocaties: hoe ziet een toekomstbestendige logistieke laadlocatie eruit en welke minimale eisen zijn hierop van toepassing.

De totstandkoming van deze locatievisie en de minimale eisen heeft plaatsgevonden in samenwerking met diverse stakeholders zoals vervoerders, overheden, truckimporteurs, netbeheerders, installateurs, exploitanten en fabrikanten.

Waarom LoLa?

Het initiatief voor LoLa kent de volgende uitgangspunten:

1. Zorgen dat de publiek toegankelijke laadinfrastructuur beschikbaar is voordat de voertuigen op grote schaal gebruikt worden en de inzet van Megawatt-laders garanderen;
2. Borging van een *level playing field*, interoperabiliteit en zoveel mogelijk uniformiteit (rekening houdend met EU-eisen) op logistieke snellaadlocaties;
3. Het financieren en ontzorgen van en samenwerken met betrokken partijen (netbeheerders en overheden) zodat eenieder tijdig kan voorbereiden.

Scope

Het voorstel voor het publiek nationaal basisnetwerk kent de volgende scope:

- De focus ligt op het ontwikkelen van een nationaal dekkend basisnetwerk. Onder nationaal dekkend netwerk wordt een netwerk verstaan waarbij binnen redelijke rijafstanden altijd een snellader voor een voertuig aanwezig is.
- Alleen voor vervoer over de weg en voertuigen > 3.500 kg (dus geen bestelbussen die gebruik kunnen maken van laadinfrastructuur voor personenvoertuigen)
- Alleen publiek toegankelijke snelladers (wel: truckparkings, verzorgingsplaatsen, collectieve voorziening op een bedrijventerrein en niet: laadpunten op eigen locaties van vervoerders en verladers). Een publiek toegankelijk terrein dient 24/7 toegankelijk zijn, al dan niet tegen betaling (zoals een truckparking).
- Laden gebeurt met hoge vermogens. Dit betekent dat er laadvoorzieningen geplaatst worden met vermogens van 350kW of hoger, welke op den duur opgeschaald worden naar Megawatt-laadvoorzieningen met vermogens van 1000kW of hoger.

Plan van aanpak

LoLa selecteert in samenwerking met de gemeenten geschikte locaties die aan de markt beschikbaar kunnen worden gesteld voor de realisatie van een hoogvermogen laadplein voor elektrisch vrachtvervoer. LoLa houdt hierbij zoveel mogelijk rekening met vergelijkbare initiatieven in de nabije omgeving door af te stemmen met provincies, NAL-regio's en waar mogelijk marktpartijen.

Als uitgangspunt gebruikt LoLa de studie van Enpuls (dochteronderneming van netbeheerder Enexis) waarbij eerder onderzoek is gedaan naar geschikte LoLa-locaties. In deze studie zijn zo'n 60 zoekgebieden weergegeven die samen onderdeel vormen van het LoLa-basisnetwerk. Om te komen tot definitieve locaties worden de zoekgebieden geanalyseerd en uitgewerkt tot concrete locatievoorstellen. Hierbij wordt in eerste instantie gezocht naar locaties waarbij het eigendom van de grond bij de gemeente ligt en wanneer dit niet mogelijk is, wordt onderzocht of een zogenaamde zoekgebiedaanpak past. Bij deze aanpak wordt een afgekaderd zoekgebied in de markt gezet waarbij iedereen zijn grond beschikbaar kan stellen tegen de voorwaarden vanuit LoLa en de betreffende gemeente.

Locatievisie

Vanuit LoLa zijn er al veel gesprekken gevoerd over de optimale inrichting van een publiek toegankelijk logistieke snellaadlocatie. Lokale overheden, CPO's, truckfabrikanten en logistieke partijen zijn hierbij betrokken geweest. Deze visie raakt de volgende aspecten van een locatie:

1. Techniek
2. Inrichting en gebruik

3. Opschaling

Deze visie is mede tot stand gekomen met behulp van het Green Transport Delta (GTD) project¹. Naast deze visie zijn ook, in samenwerking met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) en Stichting ElaadNL, minimale eisen opgezet voor het realiseren van een logistieke laadlocatie. Deze gaan breder dan bovengenoemde visie en borgen bijvoorbeeld dat locaties “Megawatt-charging ready” zijn. Deze minimale eisen zijn in Bijlage 1 te vinden.

Deze visie wordt gebruikt als vertrekpunt. In de praktijk zal elke locatie een bepaalde mate van maatwerk vereisen en dus mogelijk afwijken in het resultaat.

Techniek

Communicatieprotocollen

Om interoperabiliteit tussen laadobjecten en backofficesystemen te kunnen borgen dienen laadvoorzieningen compatibel te zijn met OCPP. Dit communicatieprotocol wordt voor huidige laadinfrastructuur al wereldwijd ingezet en is daarom een logische keuze.

Voor de communicatie tussen laadobjecten en voertuigen zetten we voor nu in op het ISO15118 communicatieprotocol, voor hoge vermogens vanaf 1MW gaan we uit van de Megawatt Charging Systems-standaard (MCS). Mocht er een andere standaard of protocol de norm worden dan gaan we dit landelijk toepassen.

Storingen & uptime

De logistieke sector werkt vaak met strakke planningen welke gevoelig zijn voor problemen onderweg. Daarom vormen storingen een vergroot risico voor deze doelgroep. Om dit risico zo klein mogelijk te houden verwachten we van elke locatie een minimale uptime van 99% per laadvoorziening, waarbij een strakke SLA hoort om dit te borgen. Uptime betekent tevens dat er daadwerkelijk geladen kan worden. Hiermee gaan we verder dan de DC basisset, waar een uptime van 98% voorgeschreven wordt. In deze SLA moeten ook responsetijden omschreven staan, bij voorkeur afhankelijk van de beoogde impact van een storing.

Minimale laadvermogen

Om een zekere garantie van laadsnelheid te kunnen geven stellen we eisen aan het minimale laadvermogen per laadpunt. Dit betekent dat er voor CCS2-laadvoorzieningen een minimaal beschikbaar laadvermogen van 225 kW geldt en voor Megawatt-laadvoorzieningen een minimaal beschikbaar laadvermogen van 800 kW. Zo is er ruimte voor enige mate van dynamic load balancing en is het mogelijk om alle laadpunten van stroom te voorzien binnen een netaansluiting van 5 MVA (uitgaande van 4 Megawatt- en 3 CCS2-laadvoorzieningen).

Inrichting en gebruik

Standaardiseren doen we niet alleen op het vlak van techniek, maar ook wanneer we het hebben over de inrichting van de laadlocatie. Zo wordt elke LoLa-locatie herkenbaar en weten gebruikers waar ze aan toe zijn.

¹ [Nadere omschrijving van het GTD project]

Herkenbare laadvakken

Om het voor chauffeurs snel inzichtelijk te maken wat voor laadplekken beschikbaar zijn zetten we in op herkenbare laadvakken. Dit kan op verschillende manieren, waar wij waar mogelijk gebruik zullen maken van gekleurde laadvakken. Dit betekent dat Megawatt-laadvakken een groene omlijning hebben en CCS2-laadvakken een blauwe omlijning. Zo weet eenieder die op locatie komt laden waar ze terecht kunnen en wat voor laadsnelheid daar verwacht kan worden.

Gebruik personenvervoer

De logistieke sector gaat de komende jaren grote stappen maken in het elektrificeren van hun fleet. Daarmee groeit ook de laadbehoefte, waardoor logistieke laadlocaties hard nodig zullen zijn. Daarom zijn we van mening dat dergelijke locaties niet toegankelijk moeten zijn voor personenvervoer. Deze zouden namelijk logistieke planningen in de war kunnen brengen en mogelijk voor onveilige situaties kunnen zorgen. Een uitzondering op deze regel zijn hulpdiensten.

Doorrijdlocaties

Logistieke laadlocaties kunnen vanzelfsprekend op verschillende manieren ingericht worden. Echter is niet elke inrichting even efficiënt, praktisch of veilig. Daarom stimuleren we het ontwerpen van doorrijdlocaties, waar logistiek vervoer zo min mogelijk manoeuvres hoeft te maken en simpelweg een laadvak in- en uit kan rijden zonder te hoeven steken. Voorbeelden van een dergelijke inrichting zijn in de bijlages te vinden.

Voorzieningen

Op of nabij elke laadlocatie wordt er gezorgd voor eet- en toiletvoorzieningen. Vanwege rij- en rusttijden van chauffeurs is het wenselijk om voorzieningen te faciliteren op locatie, iets wat eveneens wordt benadrukt door de brancheorganisaties van de vervoerders.

Opschaling

Uiteindelijk moet elke LoLa-locatie naar een opstelling met minimaal 4 Megawatt- en 3 CCS2-laadvoorzieningen. Dit zal echter op weinig plekken meteen haalbaar zijn door zowel investeringskosten als mogelijk gebrek aan netcapaciteit. Daarom is het per locatie van belang in kaart te brengen hoe er opgeschaald wordt naar eerder benoemd uitgangspunt.

Een goed begin is het halve werk

Om een sterke start te realiseren vindt LoLa het belangrijk dat alle locaties een default opstelling krijgen van 2 Megawatt- en 5 CCS2-laadvoorzieningen. Dit is natuurlijk afhankelijk van de (tijds) beschikbaarheid van de Megawatt-laadvoorzieningen, daarom zou het alternatief 7 CCS2-laadvoorzieningen zijn.

Opschalingsplan

De ambitie van 4 Megawatt- en 3 CCS2-laadvoorzieningen is wat LoLa betreft een vereiste. Daarom verwachten we op elke locatie een duidelijk opschalingsplan wat hiernaartoe werkt. Dit opschalingsplan moet rekening houden met verwachte laadbehoefte en de beschikbare netcapaciteit. Het is daarom van belang om de netbeheerders hier tijdig bij te betrekken, zodat de benodigde capaciteit op termijn geborgd kan worden. Daarnaast staat LoLa open voor innovatieve (laad)oplossingen die bijdragen aan het versneld opschalen. Hierbij kan gedacht worden aan het

toepassen van batterijen, flexibele contractvormen en directe koppelingen met opwek, echter zal er bij elke locatie sprake zijn van maatwerk.

Uitbreiding

De situatie gaat zich op termijn voordoen dat 4 Megawatt- & 3 CCS2-laadvoorzieningen niet voldoende zijn vergeleken met de laadbehoefte. Dit betekent dat een locatie, indien mogelijk, moet uitbreiden. Daarom zal er per locatie een passende afspraak gemaakt worden met betrekking tot uitbreiding, mits daar fysieke ruimte voor is. Afhankelijk van de locatie en de verwachte laadbehoefte in de toekomst is het van belang om rekening te houden met mogelijke uitbreidingen en dus zoveel mogelijk ruimte hiervoor te reserveren.

DRAFT

Bijlage 1. Eisen waaraan LoLa-locaties moeten voldoen

Ruimtelijke inrichting

Omschrijving

- 1 Standaard bewegwijzering voor typen e-laadstations en faciliteiten wordt gebruikt naar voorbeeld van bewegwijzering van huidige tank- en verzorgingsplaatsen.
- 2 Lengte en draaicirkels oprit en afritten van en naar e-laadlocaties zijn ingericht op LZV's (langere en zwaardere voertuigen), hiervoor kunnen CROW-ontwerprichtlijnen worden gehanteerd. Door LZV als maatgevend ontwerpelement te nemen, is de locatie voor minder lange vrachtwagens ook toegankelijk.
- 3 De ruimtelijke inrichting van een laadvak toegankelijk voor N3 vrachtverkeer (trekker met oplegger) en LZV voldoet aan de CROW-richtlijnen voor vormgeving parkeerruimte:
 - Rijstrookbreedte van 3,0-3,5 meter;
 - Hoogtebeperking op 5,5 meter;
 - Opstel- of wachtplaatsen van 25,5 meter lang (LZV).

Dimensie van laadvakken zijn minimaal 25,5 x 3,5 m (lengte x breedte meter).

Hierbij geldt dat er een afweging gemaakt kan worden op basis van het verwachte gebruik door LZV's en de beschikbare ruimte op een locatie om het aantal LZV-geschikte laadvakken te gepalen.
- 4 Bij meerdere laadvoorzieningen op een locatie is minstens de volgende informatie bij het betreden van de laadlocatie binnen één oogopslag duidelijk te zijn:
 - Splitsing van de verkeersstromen;
 - Eenduidige route aanduiding;
 - Toegangsroute met voldoende manoeuvreerruimte;
 - Aanduiding stekkerpunt 'links of rechts'
- 5 Middels bebording is aangegeven dat snellaadvoorzieningen (>150 kW) alleen gebruikt worden als er daadwerkelijk geladen wordt, en dat er niet geparkeerd mag worden zonder te laden.
- 6 Bij de laadvoorzieningen zijn maatregelen getroffen om mogelijke schade door aanrijding te beperken. Mogelijke maatregelen zijn als volgt:
 - Aanbrengen van wielblokkades op 60-80cm vanaf een laadvoorziening ;
 - Aanbrengen van aanrijdbeveiliging van minimaal 1.50 meter hoog en duidelijk waarneembaar voor chauffeurs (bollards; metalen palen met reflectie), kasten (power units) en kabelhouder en/of display (kiosks);
 - Plaatsing van laadinfrastructuur op eilanden met zichtbare rijstrookafscheidingsmiddelen middels trottoirbanden.
- 7 Lengte en draaicirkels van oprit en afritten van en naar e-laadlocaties inrichten op LZV volgens CROW-ontwerprichtlijnen. Door LZV als maatgevend ontwerpelement te nemen, is de locatie per definitie ook toegankelijk voor N2 en N3.
- 8 Locatie heeft aangegeven voetgangersgebieden (rondom de laadvoorziening zelf) om veilig uitstappen en bedienen laadinfra mogelijk te maken. Indien van toepassing moeten er ook veilige voetgangersoversteken zijn naar andere voorzieningen in de omgeving zoals wegrestrictants.
- 11 De locatie is zodanig ingericht dat gebruikers van de laadvoorzieningen geen hinder ondervinden van elkaar tijdens het aan- of wegrijden. Hierbij worden de principes van [Duurzaam Veilig](#) als uitgangspunt gehanteerd. Bij voorkeur wordt er gebruik gemaakt van doorrijd-locaties.
- 13 Op elke locatie dienen er (schone, ofwel onderhouden) toiletgelegenheden te zijn, voldoende prullenbakken (die

geleegd worden) en bij voorkeur zitvoorzieningen zoals bankjes en/ of picknicktafels.

- 14 Bij aanleg worden er minimaal 7 snellaadplekken ingericht, waarvan er maximaal 5 CCS2-laadvoorzieningen mogen zijn. De andere snellaadplekken moeten Megawatt-charging aanbieden.
- 15 Per laadlocatie is er een opschalingsplan om Megawatt-laadvoorzieningen te plaatsen waarin rekening gehouden wordt met de verwachte laadbehoefte en de beschikbare netcapaciteit welke in overleg met de netbeheerder vastgelegd is. Hierbij wordt er minimaal opgeschaald naar 4 Megawatt- en 3 CCS2- laadvoorzieningen.

Operatie

- 18 Indien laadpunten op het (parkeer)terrein van een private partij staan, staat het veiligheidsregiem van een bedrijf toegang tot derden toe.
- 19 De firmware-opbouw voor de correcte dataverbinding tussen laadvoorziening en backofficesysteem is opgebouwd conform het Open Charge Point Protocol (OCPP). In dit protocol staat beschreven hoe de communicatie tussen laadvoorziening en backofficesysteem moet plaatsvinden. De OCPP-specificatie en hulpmiddelen zijn te downloaden op www.openchargealliance.org. Ten aanzien van OCPP geldt dat bij een nieuwe release deze binnen een jaar geïnstalleerd dient te worden.
- 20 Beveiliging van laadvoorzieningen, voertuigen en lading tegen schade en diefstal is een vereiste. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van camera's.
- 21 Laadvoorzieningen zijn op jaarbasis tenminste 99% van de tijd beschikbaar voor het opladen van geschikte voertuigen.
- 22 Er is een duidelijk gedefinieerde SLA waardoor de beschreven uptime gehaald wordt. Hierbij is het van belang dat deze SLA transparant en makkelijk te handhaven is. Er kan bijvoorbeeld rekening gehouden worden met verschillende soorten storingen en de bijkomende impact, echter is het aan elke partij vrij om een effectieve SLA neer te zetten.
- 23 Opdrachtnemer voorziet in een eerstelijns storingsdienst (op afstand) met een storingsnummer in de Nederlandse taal (evenals al het overige klantcontact), dat 24/7 bereikbaar is. Als tweede taal is Engels beschikbaar. Er wordt (telefonisch) 24/7 direct (binnen 5 minuten) hulp geboden middels beheer op afstand. Als op afstand de storing niet kan worden opgelost, wordt de melding direct doorgezet naar een tweedelijns storingsdienst. Bij de eerstelijns storingsdienst kunnen eventuele klachten gemeld.

Bij voorkeur is het ook mogelijk om de laadsessie in deze context op afstand te herstarten.

Techniek

- 24 Load balancing mag toegepast worden om meer laadpunten te faciliteren. Daarbij is het uitgangspunt dat er voor elke laadvoorziening een minimaal beschikbaar vermogen moet zijn van 225 kW voor CCS2- en 800 kW voor MW-laders.
- 25 Bij aanleg worden er één of meerdere trafostations geplaatst welke gezamenlijk op zijn minst een netaansluiting van 5 MVA kunnen faciliteren.

Functionaliteit

- 26 Gebruikers moeten gemakkelijk kunnen betalen, zonder de noodzaak om een contract aan te gaan met de exploitant van de laadlocatie. Verder moet betalen mogelijk zijn op ad hoc basis, door het gebruik van elektronische kaartbetalingen of apparaten met een contactloze functionaliteit die in ieder geval betaalkaarten kunnen lezen. Indien mogelijk worden ook aanvullende betaalmethoden gefaciliteerd die veel worden gebruikt in de Europese Unie.
- 27 Wanneer ISO 15118 officieel wordt erkend in de markt, implementeert opdrachtnemer deze binnen een jaar na de officiële bekendmaking op de laadstations. Het moment waarop dit wordt beschouwd als marktstandaard wordt bepaald in afstemming met NAL-werkgroep Open protocollen & standaarden. Als de hardware van reeds geplaatste laadpalen deze implementatie niet toelaat, of er sprake is van andere onvoorziene omstandigheden die de implementatie mogelijk belemmeren, gaan opdrachtgever en opdrachtnemer hierover met elkaar in gesprek.
- 28 Personenauto's worden niet toegestaan op een logistieke laadlocatie, met uitzondering van hulpdiensten. Vanuit Lola is de voorkeur om alleen logistiek vervoer toe te laten op de locatie, de toegang voor andere bedrijfswagens of commerciële voertuigen wordt beperkt. Indien het terrein zich daarvoor leent staat het de opdrachtnemer vrij een aparte ruimte in te richten voor personenauto's of andere bedrijfswagens, waarbij deze fysiek gescheiden blijft van de inrichting voor het laden van logistieke voertuigen. Dit zowel met het oog op veiligheid alsook de prioriteit op beschikbaarheid van laadsystemen en laadvermogen voor de logistiek.

Data Governance

- 29 Naast statische informatie over beschikbare laadopties, laadsnelheden, aansluitmogelijkheden, openingstijden, identificatiewijzen en betaalmethoden, contactinformatie van de exploitant en de volledige ID-code van de laadvoorziening, worden de actuele bezettingsstatus, actuele beschikbaarheid, actueel laadtarief op de laadlocatie, real-time en kosteloos beschikbaar gesteld via het OCPI-protocol, voor:
- andere laaddienstverleners;
 - internetpagina's en apps;
 - opdrachtgever
- 30 Opdrachtnemer biedt een oplossing waarbij derden op eenvoudige wijze, en in een universeel format geschikt voor uitwisseling van actuele data (bijvoorbeeld XML, SOAP, HTTPS en TCP/IP), inzicht kunnen krijgen in actuele beschikbaarheid van alle afzonderlijke laadpunten
- 31 Opdrachtgever is eigenaar van de gegenereerde data. Data moet kunnen worden opgeleverd conform de CDR-tabel als opgenomen in het OCPI-protocol.
- 32 De actuele eisen voor cyber security van ElaadNL en ENCS dienen te zijn geïmplementeerd. Dit wordt aangetoond met een cyber security testrapport, waarin de laadvoorziening functioneel is getest a.d.h.v. de cyber security requirements.

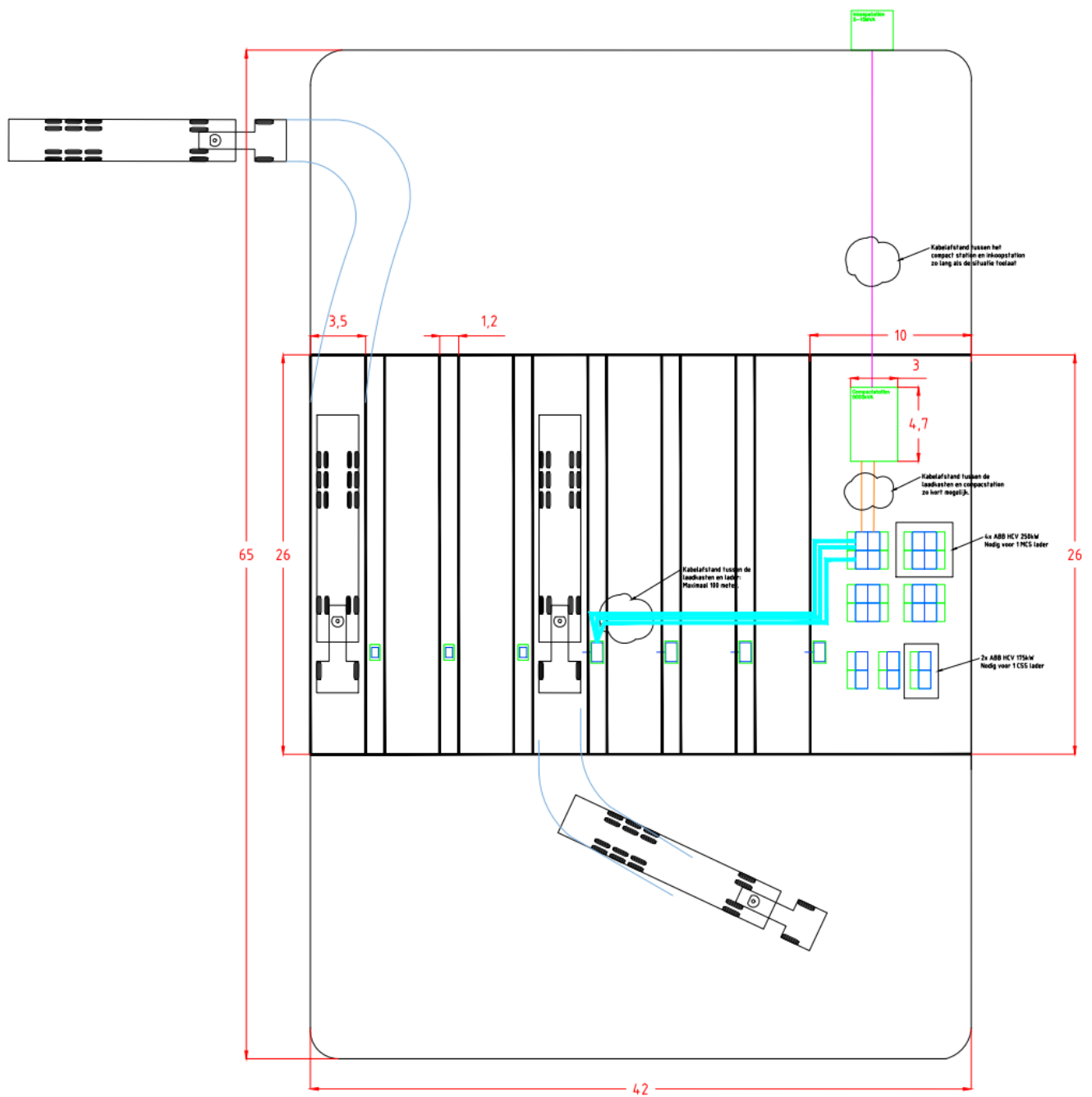
Afwegingen in het algemeen

- 33 Een reserveringssysteem kan vertrouwen wekken bij gebruikers doordat het de mogelijkheid biedt om laadplekken te garanderen en helpen bij een betere benutting van de laadcapaciteit.

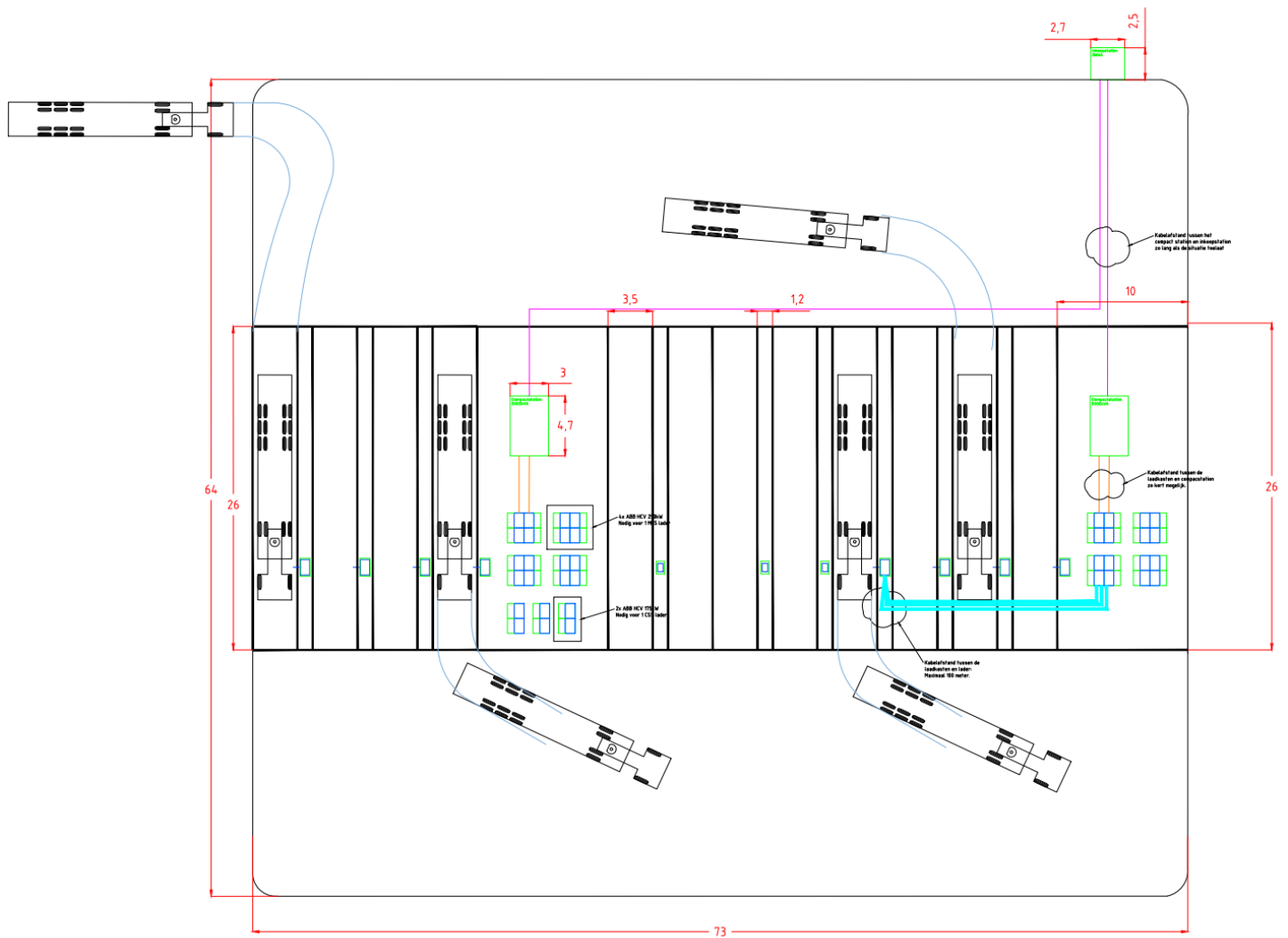
-
- 34 Het combineren van hoog vermogen laden overdag & laag vermogen laden voor 's nachts kan zorgen voor een efficiënt gebruik van de netaansluiting.
-
- 35 De logistieke sector is prijssensitief en moet voorafgaand aan de route de gehanteerde prijzen kunnen doorberekenen. Het is dus belangrijk om een hoge mate van zekerheid/ inzichtelijkheid te creëren wanneer het gaat om laadtarieven.
-
- 36 Lokale opslag of opwek kan interessant zijn bij een krappe netaansluiting om een hoger piekvermogen te faciliteren, bij het versterken van de business case (HBE's) en het goedkoper inkopen van stroom.
-
- 37 Veiligheid staat hoog in het vaandel. Maatregelen die de veiligheid op locaties verhogen zijn in iedere situatie wenselijk en worden toegejuicht bij het ontwerpen van locaties.
-

DRAFT

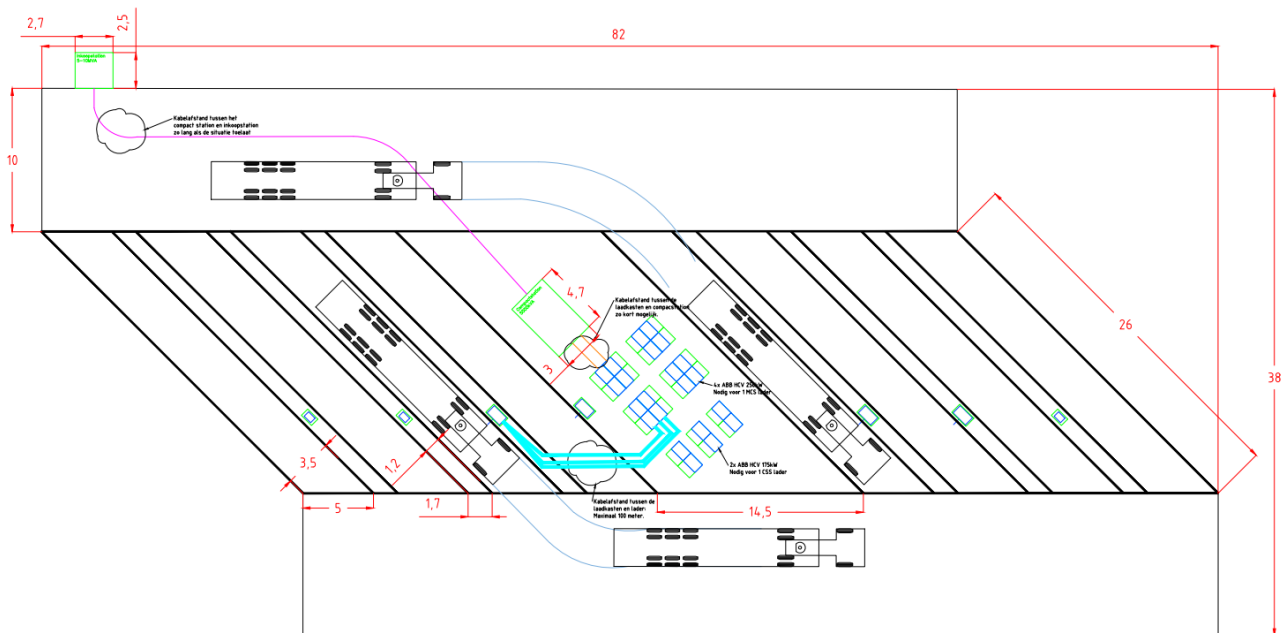
Bijlage 2. Een doorrijd-locatie met rechte laadvakken, uitgaande van 3 CCS2- en 4 Megawatt-laadvoorzieningen.



Bijlage 3. Een doorrijd-locatie met rechte laadvakken, uitgaande van 3 CCS2- en 8 Megawatt-laadvoorzieningen.



Bijlage 4. Een doorrijd-locatie met schuine laadvakken, uitgaande van 3 CCS2- en 4 Megawatt-laadvoorzieningen.



Bijlage 5. Een doorrijd-locatie met schuine laadvakken, uitgaande van 3 CCS2- en 8 Megawatt-laadvoorzieningen.

