

#	Vraag	Antwoord
1	Binnen welk tijdsbestek wordt er verwacht een eerste aanbesteding te starten? Zijn er al beschikbare locaties?	De ambitie is om begin 2024 de eerste aanbesteding te publiceren.
2	Binnen hoeveel tijd op locatie bij niet werken van laders? Of is dit afhankelijk van de SLA van opdrachtnemer?	Dit is nog niet bepaald. We zijn benieuwd naar suggesties hiervoor. Van belang is betrouwbare en goed werkende infrastructuur. Wel streven wij dat dit proces transparant is voor de gebruiker zodat hij weet waar hij aan toe is (bijv. bij een storing).
3	Wat als de 99% uptime niet gerealiseerd wordt door opdrachtnemer? Hangen daar consequenties aan?	Dat is nog niet bepaald. Wij ontvangen in deze marktverkenning daar graag voorstellen voor.
4	Staat de laadpaal leverancier al vast? Ik zie op de locatievisie dat er gesproken wordt over ABB laders.	Nee, er is geen leverancier gekozen en ook geen enkele voorkeur voor een leverancier. We stellen functionele eisen om meerdere leveranciers een kans te geven. De laders in de locatievisie zijn enkel ter illustratie.
5	Voor welke partijen is deze marktverkenning voornamelijk bedoeld? Exploitanten en grondbezitters of ook de installatie partner?	Voor alle partijen die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van publiek toegankelijke laadlocaties.
6	In alle toegezonden documentatie wordt slechts één keer het woord truckparking gebruikt, in eerdere presentaties lag de nadruk op de potentie van dergelijke parkings gezien de reeds aanwezige infrastructuur (ruimte, rust- en sanitaire voorzieningen, toezicht, toegangcontrole) en ideale ligging ervan (direct aan hoofd transport routes); wat is de reden voor de wijziging van de scope door LoLa nu het aankomt op versnellen van de aanleg van laadinfra?	De scope is niet gewijzigd. Truckparkings worden nog steeds als kansrijke locaties gezien, mits voldaan wordt aan de eisen van het LoLa programma en een level playing field gegarandeerd wordt.
7	De aanname dat LoLa de ontwikkeling van het publieke laadnetwerk moet aanjagen totdat de markt het zelf oppakt lijkt voorbij te gaan aan de initiatieven die nu reeds worden ontwikkeld door de markt. Op basis van welke studie/analyse komt Lola tot de conclusie dat de markt niets doet en geholpen moet worden?	LoLa heeft als doel aan te jagen waar nog geen locaties worden ontwikkeld en te zorgen dat alle initiatieven een landelijk dekkend netwerk vormen. Tot nu toe zijn er nog geen laadlocaties met hoogvermogenladers (1 MW+).
8	Wanneer denkt LoLa dat de markt zelf kan zorgen voor de benodigde laadinfra (en er geen noodzaak meer is tot publiek aanjagen)?	LoLa heeft als doel zich in te zetten totdat er voldoende laadzekerheid is. Wanneer dit het geval is, is nu nog niet duidelijk. Deze marktverkenning is bedoeld om zicht te krijgen op de ontwikkelingen in de markt en verdere aanscherping van het aanjaagprogramma LoLa. Wij zijn ook hiervoor benieuwd naar uw suggesties.
9	Hoe zeker is LoLa er van dat het plan om, met (deels) publiek geld (lees: gesubsidieerd) 60 locaties te gaan realiseren buiten de markt om, niet juist leidt tot vertraging? Het risico bestaat immers dat bestaande initiatieven door deze aanpak/publicatie in de kiem worden gesmoord; enerzijds omdat oneerlijke concurrentie dreigt (privaat kapitaal versus publiek geld; impliciet ontbreekt dan een level playing field?) danwel omdat marktpartijen denken door bestaande plannen verdraagd in gang te zetten (meer) kans te maken op een publieke financiële bijdrage uit dit LoLa plan en duidelijkheid te verkrijgen over de ruimte die het LoLa programma in de markt aan hen laat. Daarnaast ligt het voor de hand dat de maturiteit van plannen van marktpartijen thans groter is dan die van publieke greenfield ontwikkelingen.	Op het moment dat die plannen er zijn dan neemt LoLa daar graag kennis van. LoLa heeft geen enkele reden om een belemmering te zijn in de groei van het aantal laadlocaties. We horen graag hoe u denkt dat uw locatie in aanmerking komen als LoLa-locatie, wellicht via de zoekgebiedaanpak waarin een level playing field gegarandeerd wordt.
10	LoLa streeft naar een snellaadnetwerk van 60 locaties die elk minimaal 4 keer een MW en 3 keer een CCS2 aan vermogen ter beschikking hebben. Welk marktaandeel verwacht LoLa dat dit beoogde netwerk heeft in de komende 5 a 10 jaar op het totaal aan onderweg laden? En hoe ziet het (publiek geïnitieerd) marktaandeel er uit op het moment dat naar het oordeel van LoLa de markt het kan overnemen?	De marktontwikkelingen zijn nog te vroeg om hier al een uitspraak over te kunnen doen. Op het moment dat de eerste 60 locaties zijn gerealiseerd met behulp van LoLa, zal dat een aanzienlijk aandeel in de markt zijn. Echter: deze locaties zullen altijd in beheer van een marktpartij zijn. Daarmee is er geen sprake van een LoLa marktaandeel.
11	Wordt er vanuit het programma ook gekeken naar de positie van de locatie t.o.v. de onderverdeelstations van de netbeheerders?	Nee, hier wordt geen rekening mee gehouden.
12	Wordt er vanuit het programma ook gekeken naar een combinatie van dienstverleners op één locatie met alternatieve brandstoffen (zoals waterstof)?	Nee. Wel zijn we in goed contact met Clean Energy Hubs (zie pagina 3 van de Marktverkenningssleidraad).
13	Kan de locatie ook gebruikt worden om licht transport en personen auto's te voorzien van energie?	Nee, dit is in eerste instantie niet de bedoeling. Enerzijds omdat dit een veiligheidskwestie met zich meebrengt, anderzijds omdat de business case voor het snelladen van personenauto's positief is. De aanjaagrol vanuit LoLa is enkel bedoeld om een basisnetwerk van snellaadinfrastructuur voor logistiek vervoer op gang te helpen.
14	Houdt het programma ook rekening met het scenario dat er in aanvang alleen een kleine hoeveelheid vermogen beschikbaar komt en er slechts met een kleinere setup kan worden gestart?	Dit is nog niet bepaald, we staan wel open voor suggesties.
15	Ten behoeve van een rendabele businesscase is een minimale exploitatieperiode van 15 jaar vanaf datum operationeel gewenst (hogere exploitatiekosten in vergelijking tot car charge). Is dit voor het programma ook een valide optie?	We horen graag vanuit de markt welke termijnen realistisch worden geacht en met welke argumentatie.
16	Er wordt gesproken over laders. Wordt hier een laadpunt mee bedoeld (in carcharge praten we over een lader = 2 laadpunten, dit gaat voor trucks in de regel niet op bij zelfde rijrichting)?	Klopt, een lader wordt gezien als één laadpunt.
17	Er wordt niet gesproken over de herkomst van energie (bijv. groen). Dit past wel in een dergelijk programma. Is dit een te overwegen criterium voor het programma?	Ja, dat is een randvoorwaarde.
18	wij zijn een leverancier van slimme batterijsystemen en hebben niet de wens om een locatie te exploiteren. Onze ervaring is dat met de huidige congestieproblematiek in Nederland, een batterij in veel gevallen noodzakelijk is wanneer een partij aan de slag gaat met DC laders voor het laden van eTrucks. Wat zou de rol van zo'n partij zijn binnen deze marktverkenning? Zouden jullie ook al verdiepende gesprekken willen voeren met leveranciers van de hardware&software op locatie?	Ja, wij zijn ook benieuwd naar de bijdrage van deze oplossingen.
19	Er wordt in het document verwezen naar aantallen CCS laders. Wordt hier het aantal stations of aantal connectoren bedoeld?	Eén lader wordt hier gezien als één laadpunt. Zie ook vraag 16.
20	Enpuls heeft een analyse gemaakt naar geschikte Lola-locaties. Wat zijn de uitgangspunten die hierbij zijn gebruikt? Is het mogelijk om een lijst van deze locaties te krijgen?	Deze analyse is in samenwerking met diverse stakeholders die op dat moment actief waren opgesteld. Hierbij is onder andere gekeken naar landelijke dekking, nabijheid van doorgaande routes en ZE-zones. Deze locaties waren zoekgebieden en worden op dit moment nog niet gedeeld.
21	Lola spreekt van een opschalingsplan. Mag de marktpartij een ander voorstel voor opschaling voorstellen, waarbij de minimale eisen van 2 MW en 5 CCS laders is geborgd, net als opschaling naar minimaal 4 MW en 3 CCS laders?	Ja, dit is opgenomen in de mogelijke gunningscriteria. Wij zijn benieuwd naar suggesties daarvoor.
22	Ruimtelijke inrichting #5: wat is de visie van LoLa mbt de rust- en rijtijdenwet en het niet mogen verplaatsen van een voertuig door de chauffeur, versus het volmaken van de rusttijd waarbij een deel niet geladen wordt omdat de accu al vol is?	Hier hebben wij nog geen uitspraak over gedaan. Wij zijn benieuwd naar suggesties hiervoor.
23	Op de schetsen van de locatie-indelingen is te zien dat er een breedte van 1.2 m is gereserveerd voor het laden. Wat is de visie van LoLa mbt ruimte vrijhouden voor noodsituaties, conform bouwbesluit. Welke elementen voorziet LoLa die binnen deze 1.2 m worden geplaatst? En voorziet LoLa dat deze elementen op een verhoogd eiland worden geplaatst?	Op dit moment houden we rekening met 1.2m voor de dispensers, maar dit is nog niet definitief bepaald. We staan open voor suggesties.

24	Hoe respecteert Lola de branding en identiteit van marktpartijen? Mag de marktpartij eigen branding of elementen daarvan toepassen op een LoLa locatie? Moet bijvoorbeeld de groene en blauwe belijning worden nagestreefd aangezien deze kunnen constrasteren met de branding van de marktpartij?	Hier is nog geen uitspraak over gedaan. Wij zijn benieuwd naar suggesties hiervoor en behoeften van marktpartijen hierin.
25	Heeft LoLa er bezwaar tegen als de locatie wordt uitgerust als safe and secure parking, inclusief hekken, toegangspoorten en camera-toezicht?	Nee, zolang de locatie publiek toegankelijk is.
26	Lola heeft de ambitie om aan te sluiten bij de ontwikkelingen en ambities van marktpartijen. Hoe wordt dat concreet ingevuld? Hoe wordt vermeden dat het de marktontwikkelingen vertraagt eerder dan aanjaagt? Hoe gaat Lola ervoor zorgen dat er geen direct conflict ontstaat tussen het in de markt stellen van bepaalde locaties en naburige eigen initiatieven van marktspelers? Indien er vanuit de markt voldoende locaties worden ontwikkeld, gaat Lola dan nog steeds 60 locaties nastreven?	Op het moment dat die plannen er zijn dan neemt LoLa daar graag kennis van. LoLa heeft geen enkele reden om een belemmering te zijn in de groei van het aantal laadlocaties.
27	Hoe bindend zijn de minimale eisen? Is er ruimte voor (geargumenteerde) afwijking?	We houden zoveel mogelijk vast aan de minimale eisen, deze vormen voor LoLa het uitgangspunt. Uiteraard staan we wel open voor suggesties.
28	Is er een garantie van minimale beschikbare netcapaciteit afgesproken met de netbeheerder alvorens de lola-locatie wordt aanbesteed?	Nee.
29	Zoekt u specifiek naar aanbieders met bewezen ervaring/referenties op gebied van laag- en middenspanning? Wij adviseren een concessiehouder te kiezen, die beide in huis/consortium heeft.	Nee. Wij stellen daar geen minimale eisen aan.
30	Zoekt u specifiek naar aanbieders met een gezonde financiële situatie, zodat de concessiehouder weet dat de aanbieder de gehele termijn kwaliteit blijft leveren?	Ja.
31	Is het mogelijk voor aanbieders om als consortium in te schrijven? Gezien de complexiteit van de installaties zouden wij die mogelijkheid adviseren.	Ja.