

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-IBL

**Onderwerp**

concessie laadpalen 2022

1- Notagegegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-002476	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	21-09-2021
Datum	09-09-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
04a Milieu en duurzaamheid		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder Weth. Verhaar		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
Weth. Rorink		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	21-09-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager Leefomgeving	10-09-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Programmamanager Milieu en Duurzaamheid	13-09-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	15-09-2021
Portefeuillehouder leefomgeving	15-09-2021	BIS Openbaar	
Portefeuillehouder Milieu en Duurzaamheid	15-09-2021	Status Definitief 2021-09-23	

Bijlagen

Samenwerkingsovereenkomst provincie Overijssel en gemeente  
 Bijlage I Begrippenlijst  
 Bijlage II Mandaat- en volmachtbesluit  
 Bijlage III Beschrijvend document  
 Bijlage IV Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente  
 Samenvatting van het Beschrijvend document  
 Q en A met antwoord op veel gestelde vragen  
 Aanbiedingsbrief aan college B&W

B & W d.d.: 21-09-2021

Besloten wordt:

- 1 Bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst, inclusief het bijgevoegde mandaat-en volmachtbesluit, aan te gaan met de provincie Overijssel op gebied van openbare laadinfrastructuur, waarin de volgende afspraken zijn vastgelegd.
- 2 Provincie Overijssel te machtigen en mandaat te verlenen om namens de gemeente een openbare Europese aanbesteding te organiseren ten behoeve van alle deelnemende gemeenten, inclusief alle daarvoor te nemen besluiten, en de Concessieovereenkomst te ondertekenen. In deze concessie wordt vastgelegd dat de marktpartij gedurende de plaatsingstermijn (3 jaar met eenmaal verlengingsmogelijkheid van 2 maal 1 jaar) het exclusieve recht en de verplichting heeft voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte op grondgebied in eigendom van de gemeente.
- 3 Provincie Overijssel te machtigen en mandaat te verlenen namens de gemeente het contractmanagement met de concessiehouder te voeren gedurende de looptijd van de concessieovereenkomst.
- 4 Provincie Overijssel te machtigen en mandaat te verlenen om namens de gemeente de plaatsings- en exploitatietermijn te verlengen, conform de verlengingsopties in het beschrijvend document (Bijlage I van de samenwerkingsovereenkomst). De provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het aflopen van de plaatsings- en exploitatietermijn in overleg met de gemeente.

- 5 Provincie Overijssel te machtigen en mandaat te verlenen voor het lichten van de optie om een concessievergoeding te innen bij concessiehouder. De concessievergoeding wordt gebruikt voor het beheer en onderhoud van de plankaarten, het aanvraagportaal en contractmanagement voor de periode na 2023 door de Provincie. De provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het invoeren van de concessievergoeding in overleg met de gemeente.
- 6 Provincie Overijssel te machtigen en mandaat te verlenen om namens de gemeente het contractmanagement te voeren met EVnetNL B.V. gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.
- 7 De raadsmededeling vast te stellen aan te bieden aan de raad.
- 8 De nota en het besluit openbaar te maken.

#### Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Ja
Begrotingswijziging	Nee
Financiële gevolgen opvangen	
binnen programma's Leefomgeving en Milieu en Duurzaamheid	

#### Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

#### Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

#### ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?	Nee
---	-----

## Toelichting

### Inleiding

In het kader van de Gelders Overijsselse Regionale Agenda Laadinfrastructuur (GORAL) bereiden we een nieuwe concessie voor ten behoeve van het exclusief plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. De concessie geldt voor geïnteresseerde gemeenten in Gelderland en Overijssel. De plaatsingsperiode van de huidige concessie loopt af op 1 juli 2022. Aan de gemeenten ligt de vraag voor om deel te nemen en de samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen.

Parallel aan de nieuwe concessie vindt voorbereiding plaats van een gemeentelijke laadvisie, een actueel plaatsingsbeleid en tot slot een uitvoeringsplan. De hiervoor opgestelde startnotitie is op 6 april 2021 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Vaststelling van de beleidsdocumenten is voorzien in het najaar van 2021. De inhoud van de samenwerkingsovereenkomst sluit aan bij de startnotitie en zal tevens input zijn voor genoemde beleidsdocumenten.

De samenwerkingsovereenkomst bevat mandaat en volmacht aan de provincie Overijssel voor het organiseren van een Europese aanbesteding, het nemen van een gunningsbesluit, het tekenen van een concessieovereenkomst en het uitvoeren van contractmanagement met de nieuwe concessiehouder. Deze mandatering en volmacht gelden ook voor het contractmanagement van de negen locaties met openbare laadpalen van EVnetNL B.V. in de gemeente Deventer.

## Beoogd resultaat

Bereiken van een versnelling in de plaatsing van laadpalen, passend in de openbare ruimte, en daarmee in de pas blijven lopen met de naar verwachting sterk toenemende vraag naar elektrisch aangedreven voertuigen.

## Kader

*Huidige beleid:*

- De EV-laadstrategie van 1 juli 2015;
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020, vastgesteld 31 maart 2020
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit het Klimaatakkoord, waarin onder andere opgenomen:

*Beleid in ontwikkeling:*

- Integrale Laadvisie;
- Plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- Uitvoeringsplan.

## Argumenten voor en tegen

### Voor

- De provincie Overijssel voert het contractmanagement uit en stelt kosteloos ondersteunende instrumenten beschikbaar, zoals een plankaart, aanvraagportaal en monitoringssysteem. Uit een marktverkenning blijkt zonder bijdrage van de gemeente het plaatsen van reguliere openbare laadpalen in deze concessie mogelijk, echter zonder vergoeding aan de gemeente vanuit de concessiehouder. Ook is het laadtarief naar verwachting lager dan bij een zogenaamd open-marktmodel. Het laadtarief is waarschijnlijk concurrerend met het tarief van benzine/diesel.
- Deelname aan de concessie creëert schaalgrootte, waardoor plaatsing van vrijwel alle laadpalen (ook proactieve op basis van prognoses) kosteloos is. 30% van de jaarlijkse prognose voor openbare laadpale wordt in de concessie proactief gerealiseerd (35 laadpalen per jaar). De concessiehouder kan de goed rendabele locaties voor laadpalen namelijk tegen de minder rendabele locaties wegstrepen. Ook geeft de schaalgrootte voordelen met betrekking tot de kwaliteit van de laadinfrastructuur, laadprijs en locatiekeuz
- Processen zijn eenduidig en efficiënt ingericht en er zijn ondersteunende instrumenten beschikbaar, waardoor zoveel mogelijk ontzorging van de gemeente plaatsvindt.
- Deelname aan de concessie geeft zekerheid, dat de komende 3 tot 5 jaar plaatsing van laadpalen gebeu tegen gunstige voorwaarden en strenge eisen ten aanzien van o.a. digitale veiligheid, privacy en prijstransparantie. De laadpalen zijn ook geschikt voor slim laden.
- De concessie betreft de reguliere aansluitingen van laadpalen alleen in de openbare ruimte. Buiten de concessie is er ruimte voor het stimuleren van privé-laadpalen en andere oplossingen, zoals voor parkeergarages, snellaad-palen, innovatieve pilots, grote laadpleinen.
- Met het toevoegen van contractmanagent voor EVnetNL B.V. aan de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de provincie Overijssel, vindt bundeling plaats van het contractmanagement voor de meeste laadpalen in de gemeente Deventer.
- \* Er vindt bundeling van kennis en expertise plaats door inzet van E-laadconsulenten. De concept overeenkomsten zijn door juristen van de provincies en een aantal gemeenten juridisch beoordeeld

### Tegen

- De concessie heeft tot gevolg dat we één marktpartij het exclusieve recht en de plicht geven om reguliere laadpalen te plaatsen in de publieke ruimte. Deelname aan de concessie betekent daarmee ook het inleveren van ruimte voor maatwerk.
- Een risico is de niet tijdige plaatsing van laadpalen. Dat ligt voor een belangrijk deel bij een beperkt aantel (onder)aannemers dat de netaansluiting verzorgt. De concessie verkleint dat risico door ten dele proactie te plaatsen. Daarmee start de procedure op basis van prognoses nog voor de e-rijder een aanvraag heef ingediend en voorkomen we lange wachttijden. Ook werken de provincies nauw samen met de netbeheerders om te zorgen dat voldoende aannemers beschikbaar zijn voor het werk en ziet het contactmanagement erop toe dat de doorlooptijden worden gehaald.
- Deelname aan een grote concessie betekent ook het scheppen van verwachtingen en afspraken, waar gemeenten zich aan dienen te houden.
- De afspraken in de samenwerkingsovereenkomst hebben impact op het plaatsingsbeleid van de

### Extern draagvlak (partners)

Naar verwachting participeert een groot deel van de gemeenten in Gelderland en Overijssel in de nieuwe laadconcessie. Zowel de provincies als de gemeenten communiceren op de gebruikelijke kanalen bij het definitief zijn van een (nieuw) contract. Verder informeren wij inwoners op de website over de manier waarop zij een aanvraag voor een openbare laadpaal kunnen doen.

In het huidige laadbeleid krijgen omwonenden met een brief per aangevraagde locatie de gelegenheid te reageren. In de nieuwe werkwijze krijgen bewoners de gelegenheid om te reageren op een zogenaamde plankaart met daarop alle, in de gemeente voorgestelde, laadplekken op openbaar terrein. Het is de verwachting dat het gebruik van plankarten de benodigde versnelling teweeg brengen in de realisatie van laadpunten in de gemeente.

### Financiële consequenties

Binnen de nieuwe concessie vallen proactieve laadpalen (35 per jaar), paal-volgt-auto laadpalen en laadpalen op basis van gebruikscijfers (incl. bijbehorende bebording), Hiervoor is géén financiële investeringsbijdrage van de gemeente nodig. Dit betreft vrijwel alle nieuwe laadpalen. Voor strategische laadpalen op aanvraag van de gemeente is een eenmalige bijdrage voorzien van ca. €1.500,- per laadpaal (aanbod van concessiehouder kan lager zijn). Het is de verwachting dat met de optie 'proactieve' laadpalen al grotendeels is voorzien in strategische plaatsingen en dat het aantal strategische laadpalen beperkt zal zijn. Een deel van het bedrag kan mogelijk ten laste komen van gebruikers die gebruik willen maken van een strategische laadpaal.

Voor het valideren van een plankaart en het verwerken van reacties van bewoners is extra capaciteit nodig van november 2021 t/m april 2022 ter grootte van 200 uur, waarvan 100 uur vanuit het programma Leefomgeving en 100 uur vanuit het programma Milieu en Duurzaamheid. Dekking is voorzien binnen de huidige begroting (programma's Leefomgeving en Milieu en Duurzaamheid). Het is de verwachting, dat daarna de benodigde capaciteit vergelijkbaar is met de huidige inzet voor de afhandeling van laadpaal-aanvragen (incl. opstellen en afhandelen van verkeersbesluiten).

Noot:

De provincies hebben budget vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur(NAL) voor het contractmanagement en beheer van de ondersteunende instrumenten tot en met 2023, zoals een aanvraagportaal. Voor de periode na 2023 is de NAL-financiering onzeker. Daarom bouwen de provincies de mogelijkheid in, dat zij een concessievergoeding van de concessiehouder kunnen vragen als dekking voor genoemde kosten. De concessiehouder mag deze bijdrage verrekenen in het laadtarief. Wat ook het geval is als de concessiehouder een aanvraagportaal beschikbaar stelt. De provincie gaat hierover vooraf in overleg met de gemeente, wanneer blijkt dat deze optie nodig is. Dit moment biedt ook voor de gemeente ruimte om de markt opnieuw te verkennen wat betreft eventuele vergoedingen van concessiehouders.

### Aanpak/uitvoering

#### *Tijdpad nieuwe concessie laadpalen*

In september worden op basis van een selectieleidraad in een concurrentiegericht dialogoog de aanbestedingsstukken afgerond. Uiterlijk 30 september 2021 is akkoord vereist door de deelnemende gemeenten. Publicatie van de Europese aanbesteding is voorzien in oktober 2021, waarna de gunning medio maart 2022 volgt. Op dat moment start ook het in behandeling nemen van aanvragen voor laadpalen, waarna de (eerste) fase van plaatsing start vanaf 1 juli 2022.

#### *Tijdpad plankaart*

Parallel aan het aanbestedingstraject voor de openbare laadpalen zetten de provincies vanaf november 2021 een externe partij in voor het op basis van prognoses ontwikkelen van een plankaart met potentiële laadlocaties. De gemeente valideert deze locaties voor laadpalen op basis van locatiecriteria, waarna bewoners (digitaal) kunnen reageren op locatievoorstellen. Vervolgens vindt verwerking van de reacties plaats, waarna uiterlijk in april 2022 vaststelling van de plankaart plaatsvindt.

#### *Tijdpad proactieve laadpalen*

Voor 35 proactieve laadpalen per jaar (of de helft per half jaar), op voorstel van de gemeente, neemt de gemeente in april 2022 een verzamelverkeersbesluit. Op basis hiervan gaat de concessiehouder al aan de slag met de planning en kan zij vanaf 1 juli 2022 deze laadpalen plaatsen.

#### *Overige (proces)afspraken*

Naast de proactieve laadpalen zijn ook laadpalen in de concessie opgenomen op basis van een aanvraag door een E-rijder, ook voor nieuwbouw. Dit kunnen ook personenvoertuigen en bestelvoertuigen zijn die na het werk naar huis worden meegenomen. Bij toename van het gebruik wordt een tweede laadplek (> 1750 kwh /jaar) aangewezen of een extra laadpaal (> 4500 kwh/jaar) in de buurt gerealiseerd. Tot bijvoorbeeld maximaal 3 laadpalen op een laadpleintje.

Verder zijn strategische laadpalen mogelijk op afwijkende locaties van de plankaart en met 1 laadplek voor een deelauto op aanvraag van de gemeente. Voor deze categorieën laadpalen nemen we per locatie een verkeersbesluit en krijgen de omwonenden de gelegenheid te reageren op locatievoorstellen die afwijkingen van de plankaart.

#### *Plaatsingsperiode en exploitatieperiode*

De plaatsingsperiode in de concessie is 3 jaar met de mogelijkheid om voor 2 x 1 jaar te verlengen. De exploitatieperiode is 10 jaar vanaf 1 juli 2022 en wordt ook verlengd met 1 of 2 jaar bij verlenging van de plaatsingsperiode. Na afloop van de lopende concessie en contractperioden met marktpartijen EVnetNL B.V. en Allego binnen de 10 -12 jaar ontstaat een keuze moment voor het laten overnemen door een nieuwe concessiehouder of laten verwijderen door de concessiehouder.

#### *Regie gemeente op locaties*

Als gemeente houden we de regie op de locaties van de laadpalen. Daarmee bewaken we bijvoorbeeld ook een grote inbreuk op de kwaliteit van de openbare ruimte.

#### *Stroomvoorziening*

We hebben de mogelijkheid om voor de energie die de laadpalen leveren, te kiezen voor een lokale energiecoöperatie. In alle gevallen is de stroom groen en van Nederlandse oorsprong.

#### *Contractmanagement bestaande laadpalen EVnetNL B.V.*

Onderdeel van het aanbod is, dat Provincie Overijssel ook het contractmanagement kan uitvoeren voor bestaande laadpalen van EVnetNL B.V. De exploitatietermijn van deze laadpalen loopt eind 2021 af. Het advies is om, vanwege het kleine aantal van negen laadpalen, te kiezen voor een nieuwe periode met contractmanagement bij de provincie Overijssel en daarmee de gemeente ook te ontzorgen.

## RAADSMEDEDELING

Onderwerp concessie laadpalen 2022

Mededelingennr	2021-002476	Portef.houder	Weth. Verhaar
Team	DEV-IBL	BenW-besluit d.d.:	21 september 2021

### 1. Inleiding: waarom deze mededeling

De huidige concessie voor openbare laadpalen loopt af op 1 juli 2022. De provincies Overijssel en Gelderland hebben het voorstel gedaan aan de gemeenten om deel te nemen aan een nieuwe concessie. Het college heeft besloten hieraan deel te nemen door het tekenen van een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Overijssel. De provincie Overijssel krijgt machtiging en mandaat voor het organiseren van een Europese aanbesteding, het nemen van een gunningsbesluit, het tekenen van een concessieovereenkomst en het uitvoeren van contractmanagement met de nieuwe concessiehouder.

Genoemde mandatering en volmacht gelden ook voor het contractmanagement van de negen locaties met openbare laadpalen van EVnetNL B.V. in Deventer.

Parallel aan de nieuwe concessie vindt voorbereiding plaats van een gemeentelijke laadvisie, een actueel plaatsingsbeleid en tot slot een uitvoeringsplan. De hiervoor opgestelde startnotitie is op 6 april 2021 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en aangeboden aan de gemeenteraad. Vaststelling van de beleidsdocumenten is voorzien in het najaar van 2021. De inhoud van de samenwerkingsovereenkomst sluit aan bij de startnotitie en zal tevens input zijn voor genoemde beleidsdocumenten

### 2. Kader

#### *Huidige beleid:*

- De EV-laadstrategie van 1 juli 2015;
- Beleidsregels oplaadpalen Deventer 2020, vastgesteld 31 maart 2020
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) uit het Klimaatakkoord, waarin onder andere opgenomen:

#### *Beleid in ontwikkeling:*

- Integrale Laadvisie;
- Plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- Uitvoeringsplan.

### 3. Kern van de boodschap

De huidige concessie voor openbare laadpalen loopt af. De prognoses zijn dat het elektrisch rijden fors gaat toenemen. De concessie maakt het mogelijk mee te groeien met de realisatie van openbare laadpalen op basis van prognoses (proactief 35 per jaar), het verbruik op de bestaande laadpalen en op aanvraag van een elektrische autorijder of gemeente. Een grote concessie maakt het mogelijk dat vrijwel alle openbare de laadpalen zonder investeringskosten voor de gemeente gerealiseerd kunnen worden tegen een zo laag mogelijk verbruikstarief voor de elektrische autorijder. Het college beoogt met de deelname aan de concessie het bereiken van een versnelling in de plaatsing van laadpalen, passend in de openbare ruimte, en daarmee in de pas blijven lopen met de naar verwachting sterk toenemende vraag naar elektrisch aangedreven voertuigen.

### 4. Nadere toelichting

#### Deelname concessie

Deelname aan een deze grote de concessie geeft zekerheid voor de komende 3 tot 5 jaar, is gunstig voor de kosten van gemeente (voor vrijwel alle laadpalen geen investeringskosten) en voor het laadtarief. Door de schaalgroter is realisatie van minder rendabele laadpalen op basis van prognoses

mogelijk, waardoor een versnelling mogelijk is. 30% van de jaarlijkse prognose voor openbare laadpalen wordt in de concessie proactief gerealiseerd (35 laadpalen per jaar).

In deze concessie krijgt één marktpartij het exclusieve recht en de plicht om reguliere laadpalen te plaatsen in de publieke ruimte. Deelname aan de concessie betekent daarmee ook het inleveren van ruimte voor maatwerk, verwachtingen en afspraken waar gemeenten zich aan dienen te houden. Verder hebben de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst impact op het plaatsingsbeleid van de gemeente.

De provincie ontzorgt de gemeenten met inzet van E-consulenten voor de aanbesteding, het contractmanagement en ondersteunende instrumenten, zoals plankaart, aanvraagportaal en monitoring. Ook kan met inzet van deze expertise de aanbesteding voldoen aan de strengste eisen ten aanzien van digitale veiligheid, privacy en prijstransparantie en zijn de laadpalen geschikt voor slim laden.

De concessie betreft de reguliere aansluitingen van laadpalen alleen in de openbare ruimte. Buiten de concessie is er ruimte voor het stimuleren van privé-laadpalen en andere oplossingen, zoals voor parkeergarages, snellaad-palen, innovatieve pilots, grote laadpleinen.

De concessie biedt de mogelijkheid om voor de energie die de laadpalen leveren, te kiezen voor een lokale energiecoöperatie. In alle gevallen is de stroom groen en van Nederlandse oorsprong.

#### Plankaart

Als gemeente houden we de regie op de locaties van de laadpalen. Daarmee bewaken we bijvoorbeeld ook een te grote inbreuk op de kwaliteit van de openbare ruimte. Op basis van prognoses worden mogelijke locaties op een plankaart aangegeven. De gemeente valideert deze locaties op basis van locatiecriteria en bewoners krijgen de gelegenheid op deze locaties te reageren.

#### Kosten

Binnen de nieuwe concessie vallen proactieve laadpalen (35 per jaar op voorstel van de gemeente), paal-volgt-auto laadpalen en laadpalen op basis van gebruikscijfers (incl. bijbehorende bebording). Hiervoor is géén financiële bijdrage van de gemeente nodig. Verder zijn strategische laadpalen mogelijk op afwijkende locaties van de plankaart en met 1 laadplek voor een deelauto op aanvraag van de gemeente. Voor strategische laadpalen op aanvraag van de gemeente is een eenmalige bijdrage voorzien van ca. €1.500,- per laadpaal (aanbod van concessiehouder kan lager zijn). Het is de verwachting dat met de optie 'proactieve' laadpalen al grotendeels is voorzien in strategische plaatsingen. En dat het aantal strategische laadpalen beperkt zal zijn. Een deel van het bedrag kan mogelijk ten laste komen van gebruikers die gebruik willen maken van een strategische laadpaal.

Voor het valideren van een plankaart en het verwerken van reacties van bewoners is extra capaciteit nodig van november 2021 t/m april 2022 ter grootte van 200 uur, waarvan 100 uur vanuit het programma Leefomgeving en 100 uur vanuit het programma Milieu en Duurzaamheid. Dekking is voorzien binnen de huidige begroting (programma's Leefomgeving en Milieu en Duurzaamheid). Het is de verwachting, dat daarna de benodigde capaciteit vergelijkbaar is met de huidige inzet voor de afhandeling van laadpaal-aanvragen (incl. opstellen en afhandelen van verkeersbesluiten).

#### Bestaande laadpalen EvnetNL B.V.

Besloten is gebruik te maken van het aanbod van de provincie Overijssel ook het contractmanagement uit te voeren voor bestaande laadpalen van EVnetNL B.V. De exploitatietermijn van deze laadpalen loopt eind 2021 af. Dit betreft een klein aantal van negen laadpalen. De gemeente wordt hiermee ontzorgt.

#### Plaatsingsperiode en exploitatieperiode

De plaatsingsperiode in de concessie is 3 jaar met de mogelijkheid om voor 2 x 1 jaar te verlengen. De exploitatieperiode is 10 jaar vanaf 1 juli 2022 en wordt ook verlengd met 1 of 2 jaar bij verlenging van de plaatsingsperiode. Na afloop van de lopende concessie en contractperioden met marktpartijen EVnetNL B.V. en Allego binnen de 10 -12 jaar ontstaat een keuze moment voor het laten overnemen door de nieuwe concessiehouder off laten verwijderen door de concessiehouder

## **Vervolg**

### *Nieuwe concessie*

In september worden op basis van een selectieleidraad in een concurrentiegerichte dialoog de aanbestedingsstukken afgerond.

Uiterlijk 30 september 2021 is akkoord vereist door de deelnemende gemeenten op deelname aan de nieuwe laadconcessie en het mandateren aan de provincie voor het aanbesteden van deze concessie. Publicatie van de Europese aanbesteding is voorzien in oktober 2021, waarna de gunning medio maart 2022 volgt. Op dat moment start ook het in behandeling nemen van aanvragen voor laadpalen, waarna de (eerste) fase van plaatsing start vanaf 1 juli 2022.

### *Plankaart – validatie locaties door gemeente en betrekken bewoners*

Parallel aan het aanbestedingstraject voor de openbare laadpalen zetten de provincies vanaf november 2021 een externe partij in voor het op basis van prognoses ontwikkelen van een plankaart met potentiële laadlocaties. De gemeente valideert deze locaties voor laadpalen op basis van locatiecriteria.

In het huidige laadbeleid krijgen omwonenden met een brief per aangevraagde locatie de gelegenheid te reageren. In de nieuwe werkwijze krijgen bewoners de gelegenheid om (digitaal) te reageren op een zogenaamde plankaart met daarop alle, in de gemeente voorgestelde, laadplekken op openbaar terrein. Vervolgens vindt verwerking van de reacties plaats, waarna uiterlijk in april 2022 vaststelling van de plankaart. Het is de verwachting dat het gebruik van een plankaart de benodigde versnelling teweeg brengt in de realisatie van laadpunten in de gemeente

### *Proactieve laadpalen*

Voor 35 proactieve laadpalen per jaar (of de helft per half jaar), op voorstel van de gemeente, neemt de gemeente in april 2022 een verzamelverkeersbesluit. Op basis hiervan gaat de concessiehouder aan de slag met de planning en kan zij vanaf 1 juli 2022 laadpalen plaatsen.

### *Overige procesafspraken*

Naast de proactieve laadpalen zijn ook laadpalen in de concessie opgenomen op basis van aanvraag door een E-rijder (ook voor nieuwbouw), op basis van het verbruik van bestaande laadpalen en eventueel op aanvraag van de gemeente voor afwijkende locaties van de plankaart of een laadpaal met 1 laadplek voor een deelauto. Voor deze categorieën laadpalen nemen we per locatie een verkeersbesluit en krijgen de omwonenden de gelegenheid te reageren op locatievoorstellen die afwijkingen van de plankaart.



**Provincie Overijssel**

Luttenbergstraat 2  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle  
Telefoon 038 499 88 99  
Fax 088 118 86 71  
overijssel.nl  
postbus@overijssel.nl

De colleges van Burgemeester en Wethouders  
in de gemeenten in Gelderland en Overijssel

KvK 51048329  
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

**Inlichtingen bij**

Dhr. G.H. Fidom  
Telefoon 06-21524732  
gh.fidom@overijssel.nl

<b>Datum</b>	<b>Kenmerk</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>Uw brief</b>	<b>Uw kenmerk</b>
14.09.2021	2021/0202346	div.		

Onderwerp: deelnemen aan de Gelders-Overijsselse aanbesteding voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van openbare laadpalen voor elektrische voertuigen.

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Graag nodigen wij uw gemeente mede namens provincie Gelderland uit om deel te nemen aan de Gelders-Overijsselse aanbesteding voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van openbare laadpalen voor elektrische voertuigen.

Provincies en gemeenten hebben zich via het Klimaatakkoord gecommitteerd aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De transitie naar elektrisch vervoer is een belangrijk middel om de klimaatdoelen te halen en kan alleen slagen als er voldoende mogelijkheden zijn om te laden. De provincies Gelderland en Overijssel werken samen als NAL-regio Oost, GO-RAL genaamd, in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Samen met gemeenten, netbeheerders en bedrijven in de regio werken we aan een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk, dat meegroeit met het aantal elektrische voertuigen. Om dit laadnetwerk te kunnen realiseren ondersteunen we gemeenten met bijvoorbeeld laadconsulenten, informatie-uitwisseling en formats en organiseren we een nieuwe aanbesteding waarmee gemeenten eenvoudig laadpalen kunnen inkopen. Op die manier bouwen we samen aan een klimaatneutrale regio én aan een schone en gezonde leefomgeving.

**Waarom een Gelders-Overijsselse aanbesteding?**

De gemeente heeft een belangrijke rol om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld voor e-rijders zonder eigen oprit. Belangrijk is dat de laadinfrastructuur tijdig beschikbaar is en tegen een laadprijs waarmee elektrisch rijden kan concurreren met het rijden op fossiele brandstoffen. Om dit mogelijk te maken organiseert GO-RAL een aanbesteding voor het plaatsen, beheren en exploiteren van een openbare laadinfrastructuur waar gemeenten aan kunnen deelnemen. Met een gezamenlijke aanbesteding (concessie) creëren we schaalgrootte voor de concessiehouder zodat ook op minder rendabele locaties laadpalen tegen gunstige voorwaarden kunnen worden geplaatst. Door de schaalgrootte wordt het ook mogelijk om laadpalen kosteloos te plaatsen en deels voor de vraag uit (pro-actief). De uitgevoerde marktconsultatie en de ervaring met vergelijkbare recente aanbestedingen laten zien dat door een aanbesteding de kosten voor overheden en e-rijders afnemen.

## **Klaar voor de groei**

Gemeenten hebben de eerste stappen gezet met het plaatsen van openbare laadpunten. Maar we staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. Vanaf 2030 moeten alle nieuw verkochte voertuigen emissieloos zijn. Met de komst van zero-emissie zones in een aantal steden in 2025 groeit op korte termijn het aantal elektrische bestelbussen, die deels 's avonds meegaan naar huis en in de wijk worden opgeladen. Met deze aanbesteding zetten we een belangrijke stap richting de benodigde opschaling van het aantal laadpalen. Door laadpalen deels pro-actief te plaatsen verkorten we de tijd dat de e-rijder moet wachten tot de laadpaal is geplaatst. Ook bieden we instrumenten aan om het werkproces te verbeteren en waarmee gemeenten regie kunnen nemen op de opgave. We gaan bijvoorbeeld werken met plankaarten, waar de verwachte laadinfrastructuur vooraf wordt ingetekend, een aanvraagportaal en een monitoringssysteem waarmee we ook het gebruik en de voortgang goed kunnen bijhouden.

## **Wat we bieden**

Het aanbod van de provincies Overijssel en Gelderland bestaat uit het organiseren van een Europese aanbesteding voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van openbare laadpalen waar gemeenten aan kunnen deelnemen. Provincie Overijssel is de aanbestedende dienst en verzorgt het contractmanagement. De hoofdpunten van het aanbod zijn:

1. *Het realiseren, beheren, onderhouden en exploiteren van een toekomstbestendige laadinfrastructuur*  
Voor 3 jaar (met optionele verlenging van 2 keer 1 jaar) wordt één marktpartij, de concessiehouder, verantwoordelijk voor het plaatsen van nieuwe laadpalen. De concessiehouder is vanaf de startdatum van het contract voor een periode van 10 jaar ook verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en exploitatie van de laadpalen.

De laadinfrastructuur die wordt gerealiseerd voldoet aan alle landelijke normen en eisen voor bijvoorbeeld interoperabiliteit, smart charging en (digitale) veiligheid. Op die manier zijn de laadpalen softwarematig geschikt voor smart charging en Vehicle-to-Grid (laden en ontladen).

2. *Plaatsingsstrategie: Proactief, paal-volgt-auto, op basis van gebruikscijfers en op aanvraag van de gemeente*

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën voor de plaatsing van laadpalen. In alle gevallen houdt de gemeente regie op de locatiekeuze:

- Proactieve laadpalen: Een deel van de laadpalen wordt voor de vraag uit (pro-actief) geplaatst. De concessiehouder plaatst deze laadpalen kosteloos. Alleen voor deze laadpalen geldt een afnameverplichting voor de gemeente.
- Paal-volgt-auto laadpalen: Laadpalen die op basis van een aanvraag van de e-rijder worden geplaatst. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de concessiehouder.
- Laadpalen op basis van gebruikscijfers: Als het gebruik van een bestaande laadpaal hoger is dan  $4.500kWh^1$  wordt door de concessiehouder kosteloos een laadpaal bijgeplaatst.
- Laadpaal op aanvraag van gemeente: Mocht blijken dat in aanvulling op bovenstaande categorieën nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente, dan kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor het plaatsen van een laadpaal. De gemeente betaalt de concessiehouder hiervoor eenmalig een vergoeding van €1.500,-<sup>2</sup> per laadpaal, ongeacht het verbruik.

3. *Laadpalen voor elektrische bestelbussen en deelauto's, in nieuwbouwwijken en ruimte voor innovatie*  
Onderdeel van de uitvraag is dat ook eigenaren van bestelvoertuigen een laadpaal kunnen aanvragen. Voor elektrische deelauto's kan de gemeente een laadpaal aanvragen (onder voorwaarden 'Laadpaal op aanvraag van gemeente') en een parkeervak reserveren. Daarnaast hebben we extra aandacht voor laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken zodat ook hier tijdig laadpalen worden geplaatst. Voor gemeenten die aan de slag willen met innovaties rondom laadpalen is er ruimte om van de exclusiviteit af te wijken. Per provincie is dit voor 200 laadpalen toegestaan.

<sup>1</sup> Dit getal is nog onder voorbehoud. Tijdens de dialoofase van de aanbesteding leggen we dit nog voor aan de marktpartijen.

<sup>2</sup> Dit getal is nog onder voorbehoud. Tijdens de dialoofase van de aanbesteding leggen we dit nog voor aan de marktpartijen.

#### 4. Nederlandse (of zelfs lokale) groene stroom

De geplaatste laadpalen leveren standaard Nederlandse groene stroom. Een gemeente of groep van gemeenten kan ook kiezen voor groene stroom van een lokale energiecoöperatie.

#### 5. Plankaart, aanvraagportaal, monitoringssysteem en contractmanagement

We bieden alle (ook niet-concessie-) gemeenten een plankaart aan en het gebruik van een aanvraagportaal en monitoringssysteem. De provincie Overijssel verzorgt hiervoor het contractmanagement. Optioneel kunnen gemeenten ook kiezen om het contractmanagement van bestaande laadpalen van EVnetNL B.V. onder te brengen bij provincie Overijssel. Dit kan de gemeente aangeven door de optionele artikelen in de samenwerkingsovereenkomst op te nemen.

#### 6. Concessievergoeding

De provincies financieren de ondersteunende instrumenten en het contractmanagement en gaan daarmee een lange termijn verplichting aan. Voor het contractmanagement zelfs voor een periode van 10 tot 12 jaar. Omdat voor de periode na 2023 er nog geen budget is geregeld, nemen we in de uitvraag een optie op om een concessievergoeding te mogen heffen bij de concessiehouder. Een concessievergoeding is een opslag op het laadtarief die gebruikt wordt om de werkzaamheden van het beheer en onderhoud van de plankaarten, aanvraagportaal en het contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. Deze optie zetten we alleen in als we geen nieuwe financieringsafspraken kunnen maken voor de periode na 2023 en we doen dit in overleg met de gemeenten. Uitgangspunt blijft een laadtarief waarmee elektrisch rijden concurrerend is met het rijden van een fossiele auto.

#### **Meedoen?**

Voor deelname aan de Gelders/Overijsselse aanbesteding vragen wij een collegebesluit van uw gemeente met daarin de onderstaande punten:

1. Provincie Overijssel mandaat en volmacht te verlenen om namens de gemeente een openbare Europese aanbesteding te organiseren ten behoeve van alle deelnemende gemeenten, inclusief alle daarvoor te nemen besluiten. Tevens wordt provincie Overijssel gemachtigd tot het ondertekenen van de concessieovereenkomst.
2. Provincie Overijssel mandaat en volmacht te verlenen om namens de gemeente het contractmanagement met de concessiehouder te voeren gedurende de looptijd van de concessieovereenkomst.
3. Provincie Overijssel mandaat en volmacht te verlenen om namens de gemeente de plaatsings- en exploitatietermijn te verlengen, conform de verlengingsopties in het Beschrijvend Document (Bijlage III). De provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het aflopen van de plaatsings- en exploitatietermijn in overleg met de gemeente.
4. Provincie Overijssel mandaat en volmacht te verlenen voor indien nodig het inzetten van de optie om een concessievergoeding te innen bij concessiehouder. De concessievergoeding wordt gebruikt voor het beheer en onderhoud van de plankaarten, aanvraagportaal, monitoringssysteem en contractmanagement voor de periode na 2023 door de provincie Overijssel. De provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het invoeren van de concessievergoeding in overleg met de gemeente.
5. *Optioneel, weghalen wanneer de gemeente er geen gebruik van wil maken:* provincie Overijssel mandaat en volmacht te verlenen om namens de gemeente het contract met EVnetNL B.V. te ondertekenen en contractmanagement hierover te voeren gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.

We ontvangen de getekende samenwerkingsovereenkomst en het bijbehorende mandaat- en volmachtbesluit graag uiterlijk 1 oktober 2021 retour.

### **Planning**

We kiezen voor de aanbestedingsmethodiek 'concurrentiegerichte dialoog'. De planning daarbij ziet er als volgt uit:

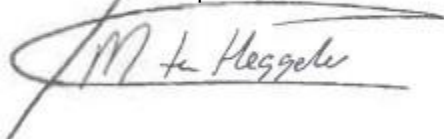
- Begin september 2021 publiceren we de selectieleidraad (is gebeurd op 3 september). Met de partijen die volgens de selectiecriteria het meest geschikt worden bevonden gaan we de dialoog aan. Op basis van deze dialoog kunnen de aanbestedingsstukken op details nog worden aangepast.
- Uiterlijk 1 oktober 2021 moet de gemeente de ondertekende samenwerkingsovereenkomst bij de provincie Overijssel aanleveren om deel te kunnen nemen aan de concessie.
- Medio oktober 2021 publiceren we de definitieve aanbestedingsdocumenten. De inschrijvers krijgen dan de tijd om een inschrijving te doen die wordt beoordeeld door het beoordelingsteam.
- Begin februari 2022 voorzien we voorlopige gunning. Mits hier geen bezwaren op komen gaan we over tot ondertekenen van het contract.
- 1 maart 2022 wordt het contract met de concessiehouder ondertekend.
- Vanaf half maart worden aanvragen voor laadpalen in behandeling genomen en vanaf 1 juli 2022 worden laadpalen geplaatst.

### **Informatiepakket**

Bij deze brief is een aantal documenten bijgevoegd met informatie over het aanbod van provincies Gelderland en Overijssel:

- Samenwerkingsovereenkomst provincie Overijssel en gemeente;
  - Bijlage I Begrippenlijst;
  - Bijlage II Mandaat- en volmachtbesluit
  - Bijlage III Beschrijvend document
  - Bijlage IV Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente;
- Samenvatting van het Beschrijvend document;
- Q & A met antwoord op veel gestelde vragen;
- Format voor het te nemen collegebesluit;

Met vriendelijke groet,  
namens Gedeputeerde Staten van Overijssel,



K. ten Heggeler  
Teamleider RBM

## Samenvatting concessie publieke laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel

*Disclaimer: Voor het in de markt zetten van deze concessie kiezen we voor de concurrentiegerichtede dialoog. Hierbij leggen we een aantal onderwerpen nog voor aan de inschrijvers. Op basis van deze gesprekken kunnen de uitgangspunten op details aangepast worden. De cijfers in deze memo zijn richtgetallen.*

### Plaatsings- en exploitatietermijn

De plaatsingstermijn van de concessie is 3 jaar met een mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. De provincie Overijssel zal, na een consultatie onder de deelnemende gemeenten, een uniforme keuze maken voor het al dan niet verlengen van de plaatsingstermijn. Daarnaast is er een exploitatietermijn van 10 jaar, die mee zal groeien bij eventuele verlenging van de plaatsingstermijn. De concessiehouder is gedurende de exploitatietermijn verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen in de plaatsingstermijn.

### Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen (bestaande uit twee laadpunten) gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte op een aansluiting tot en met 3x35A. De exclusiviteit geldt niet voor de locaties buiten de openbare ruimte, snellaadpunten, laadpleinen op grotere aansluitingen dan 3x35A, verlengd private aansluitingen, logistieke hubs en laadpalen waarbij 2 sockets gereserveerd zijn (bijvoorbeeld voor deelauto's). Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de gemeente opnieuw in de markt zetten (aldanniet in regionaal verband).

### Plaatsingsstrategie

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën voor de plaatsing van laadpalen:

- **Proactieve laadpalen.** Laadpalen geplaatst voor de vraag uit (proactief) waarbij de locaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart. In deze categorie wordt een deel van de jaarlijkse prognose kosteloos geplaatst door de concessiehouder. In de samenwerkingsovereenkomst wordt het aantal laadpalen per gemeenten in deze categorie vastgelegd. De aantallen per gemeente zijn als bijlage IV bij de samenwerkingsovereenkomst gevoegd.
  - **Optioneel extra proactieve laadpalen.** Het aanbieden van het realiseren van extra proactief te plaatsen laadpalen wordt als gunningscriterium meegenomen. Concessiehouder wordt dus nadrukkelijk uitgedaagd om meer laadpalen proactief te plaatsen. Dit kan concessiehouder enkel doen op basis van behoefte bij de gemeente.
- **Paal-volgt-auto laadpalen.** Laadpalen die op basis van aanvraag van de e-rijder worden geplaatst. Hierbij wordt waar mogelijk gezocht naar een locatie op de plankaart. Mocht die niet voorzien zijn, dan wordt er in overleg met de concessiehouder een locatie gezocht. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de concessiehouder.
- **Laadpalen op basis van gebruikscijfers.** Als op basis van de gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt is concessiehouder verplicht om hier kosteloos een laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik verstaan we een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een

periode van één jaar. De locatie wordt op basis van de plankaart in overleg met de gemeente geselecteerd.

- **Laadpaal op aanvraag van gemeente.** Mocht blijken dat in aanvulling op bovenstaande categorieën nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente, dan kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal. De concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een eenmalige vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik.

### **Proactief plaatsen o.b.v. Plankaarten**

Om de groei van EV te kunnen faciliteren en er voor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperkende factor is voor de groei van EV, gaan we deels proactief (vóór de vraag uit) plaatsen. Daarbij zoeken we naar een balans tussen vraag en voldoende aanbod zonder een disproportioneel beslag te leggen op de openbare ruimte. Om te komen tot een realistisch aantal proactieve laadpalen voor zowel concessiehouder als gemeente, hebben we een berekening uitgevoerd op basis van de prognoses van ElaadNL. Op basis van deze cijfers komen we bij deelname van alle 77 gemeenten uit op ongeveer 1.000 laadpalen (ca 30%) die jaarlijks proactief worden geplaatst in het concessiegebied. Dit aangevuld met paal-volgt-auto, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van de gemeente, zorgt voor een belangrijke stap in de richting van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

De plankaart is een belangrijk onderdeel van de nieuwe aanpak en het werkproces binnen de concessie en is daarom verplicht voor gemeenten die deelnemen aan de concessie. In de plankaart staat het aantal verwachte laadpalen en elke gemeente geeft aan welke laadpalen jaarlijks proactief worden geplaatst. Op basis daarvan maakt de concessiehouder zijn planning en neem je als gemeente een (verzamel)verkeersbesluit. Ook kun je de plankaart benutten om inwoners te betrekken bij de uitrol van laadpalen.

De provincies bieden elke gemeente een plankaart aan, ook als je niet deelneemt aan de concessie. Er zijn geen kosten voor de gemeente. Wel vraagt het opstellen en de validatie van de plankaart inzet van de gemeente. Afhankelijk van de grootte van de gemeente is de inschatting dat het elke gemeente 60 tot 100 uur kost. De planning is dat vanaf november 2021 de plankaarten worden opgesteld en dat elke gemeente in april 2022 een door de gemeente gevalideerde plankaart heeft.

### **Tarieven**

Het totale laadtarief (het tarief dat de e-rijder aan de laadpaal betaalt), mag niet lager zijn dan € 0,22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0,36 per kWh exclusief BTW.

Concessiehouder levert Nederlandse groene stroom op de laadpalen. Een gemeente of groep van gemeenten kan een “eigen” energieleverancier selecteren. Hierbij moet het gaan om groene energie van een lokale energiecoöperatie. Eventuele prijsverschillen hiervan komen voor rekening van de e-rijder en/of de gemeente.

Provincies hebben de mogelijkheid een concessievergoeding in rekening te brengen t.b.v. de kosten van contractmanagement en het beheer van de plankaarten, het aanvraagportaal en het monitoringssysteem voor de periode na 2023. Concessiehouder mag deze kosten boven op de genoemde tarieven doorberekenen aan de EV-rijder.

### **Plaatsing door concessiehouder**

Voor de plaatsing van de laadinfrastructuur sluiten we aan bij de aansluitspecificaties en de standardeisen uit de NKL Basisset. Aanvullend hierop worden o.a. de volgende afspraken met de concessiehouder gemaakt.

- Concessiehouder dient zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording. Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient Concessiehouder zorg te dragen voor bebording.
- Het staat gemeenten vrij om ook markeringen toe te passen. Markeringen zijn geen onderdeel van de opdracht.
- Concessiehouder volgt bestaande richtlijnen voor het realiseren van een standaardoplossing ten aanzien van aanrijbeveiliging. Zijn er op verzoek van gemeente extra maatregelen noodzakelijk dan zijn de kosten voor de gemeente.
- Concessiehouder plaatst de laadpaal en bebording in één arbeidsgang.

### **Verantwoordelijkheid gemeenten**

Ook als gemeente committeer je je aan de afspraken die in de concessieovereenkomst gemaakt worden. Daarbij is het vooral van belang dat iedere gemeente zich inzet om de procedure tot plaatsing van de laadinfrastructuur zo soepel mogelijk te laten verlopen. Om dat voor elkaar te krijgen hebben we in de concessiedocumenten een aantal taken en verantwoordelijkheden voor de gemeenten opgenomen.

- Gemeenten conformeren zich aan de doelstelling om eind april 2022 te komen tot een gevalideerde plankaart.
- Op basis van de gevalideerde plankaart wijst elke gemeente ieder half jaar een x aantal (zie bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst voor de aantallen voor uw gemeente) proactieve laadlocaties aan. De gemeente is verplicht het afgesproken aantal proactief te plaatsen laadpalen per jaar af te nemen.
- Voor de realisatie van deze laadlocaties neemt de gemeente een verzamelverkeersbesluit voor het 'laden van elektrische voertuigen'. De gemeente doet dit minimaal jaarlijks maar kan er ook voor kiezen per halfjaar een batch aan te wijzen.
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met bijvoorbeeld parkeerdruk niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).
- De gemeente conformeert zich aan de in de workflow (zie bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie) opgenomen termijnen voor het doorlopen van de stappen in het proces om te komen tot realisatie van een laadpaal.
- De gemeente brengt geen legeskosten in rekening bij de concessiehouder voor eventuele vergunningen. De gemeente stelt de locaties voor laadinfrastructuur om niet beschikbaar en heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.

- De kosten voor het verplaatsen (het (tijdelijk) verwijderen en herplaatsen) van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente.
- De gemeente is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. De provincie Overijssel is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

### **Deelonderwerpen**

Een aantal deelonderwerpen vallen binnen deze concessie:

- Smart charging & Vehicle 2 Grid (V2G): we sluiten aan bij de landelijke normen en eisen. Op die manier is de laadinfrastructuur softwarematig geschikt voor smart charging en V2G. Het daadwerkelijk toepassen van smart charging nemen we op in de innovatieparagraaf. Of we ook hardwarematige voorbereiding uit gaan vragen is onderdeel van de dialoofase.
- De laadinfrastructuur is ook beschikbaar/aan te vragen door gebruikers van bestelvoertuigen en plug-in hybriden (PHEV). Dit geldt ook voor buurtbussen en doelgroepenvervoer.
- Grotere laadpleinen op een zwaardere aansluiting vallen buiten de concessie. De concessiehouder doet hiervoor een prijsvoorstel. Gemeente kan vervolgens van dit prijsvoorstel gebruik maken maar mag ook voor een andere partij kiezen.
- Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken wordt meegenomen in de plankaartensystematiek. Daarnaast zijn er duidelijke werkafspraken opgenomen in de concessiestukken voor de afstemming tussen concessiehouder en gemeente over de plaatsing hiervan.
- Laadinfrastructuur voor deelvervoer is mogelijk binnen de concessie. Als één parkeervak wordt gereserveerd voor deelvervoer valt het binnen de exclusiviteit van de concessie. Worden beide parkeervakken door de gemeente gereserveerd voor laden van bijvoorbeeld deelauto's dan valt dit buiten de exclusiviteit van de concessie.
- Laadpaalkleven: Concessiehouder beschrijft in het plan van aanpak op welke manier zij hieraan mee zal werken. Hierbij worden nadrukkelijk ook opties bedoelt anders dan prijsprikkels. Gemeenten die hiervan gebruik willen maken moeten hierover separate en aanvullende afspraken maken met de concessiehouder over de kosten die hiermee gepaard gaan.

### **Planning**

We kiezen voor de aanbestedingsmethodiek 'concurrentiegericht dialog'. De planning daarbij ziet er als volgt uit:

- Begin september 2021 publiceren we de selectieleidraad. Met de partijen die aan de hand van de selectiecriteria het meest geschikt worden bevonden gaan we de dialoog aan. Op basis van deze dialoog kunnen de aanbestedingsstukken op details nog aangepast worden.
- Medio oktober 2021 publiceren we de definitieve aanbestedingsdocumenten. De inschrijvers krijgen dan de tijd om een inschrijving te doen welke beoordeeld wordt door het beoordelingsteam.
- Begin februari 2022 voorzien we voorlopige gunning. Mits hier geen bezwaren op komen gaan we over tot ondertekening van het contract
- 1 maart 2022 wordt het contract met de concessiehouder ondertekend.



## **Overeenkomst voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte**

De ondergetekenden:

### **De publiekrechtelijke rechtspersoon de PROVINCIE OVERIJSSSEL**

Ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 51048329 en zetelende aan de Luttenbergstraat 2 te (8012EE) Zwolle, voor deze aangelegenheid op grond van artikel 176, tweede lid Provinciewet krachtens volmacht van de Commissaris van de Koning d.d. .... - ..... - 2021 te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door Gedeputeerde De Bree, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel d.d. .... - ..... - 2021, hierna ook te noemen: Provincie;

En

### **De publiekrechtelijke rechtspersoon de Gemeente Deventer**

zetelende te Deventer, aan de Grote Kerkhof 1, te dezen ingevolge het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R.C. König, in zijn hoedanigheid van burgemeester, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van gemeente Deventer, hierna te noemen: Gemeente;

Gezamenlijk te noemen: Partijen.

### **Overwegende dat:**

- Het bezit en gebruik van elektrische voertuigen snel groeit en er hierdoor een toenemende behoefte is aan laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- Elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder energieverbruik en een grotere onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen;
- Elektrisch rijden hiermee bijdraagt aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van energie, klimaat en duurzaamheid;
- Als uitwerking van het Landelijke Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgesteld, waarin is opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden;
- De provincies Overijssel en Gelderland gezamenlijk de NAL-Regio Oost vormen en afspraken hebben gemaakt met het Rijk over de uitvoering van de NAL;
- De Provincie ter uitvoering van die afspraken gemeenten in Gelderland (inclusief gemeente Veenendaal) en Overijssel wil faciliteren voor de verdere uitbreiding van de publieke laadinfrastructuur in Gelderland en Overijssel door het door middel van een openbare Europese aanbesteding aangaan van een samenwerking met een concessiehouder die in Gelderse (inclusief Veenendaal) en Overijsselse gemeenten Laadpalen kan realiseren en exploiteren;
- Gemeenten verantwoordelijk zijn voor de inrichting en beheer van de openbare ruimte;
- Elektrisch rijden door netbeheerders Coteq, Liander, Rendo, Stedin en Enexis wordt gestimuleerd;
- De Gemeente door ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst deel gaat nemen aan deze aanbesteding;
- Wanneer er binnen de Gemeente bestaande publieke laadinfrastructuur aanwezig is van EVnetNL B.V., de Provincie hiervan het Contractmanagement op zich kan nemen.
- Voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en deelname aan deze aanbesteding is een plankaart en een aanvraagportaal (inclusief monitoringssysteem) noodzakelijk. De provincies Gelderland en Overijssel laten deze tools ontwikkelen, zodat de Gemeente hier gebruik van kan maken.

**Partijen zijn het volgende overeengekomen:**

**Artikel 1. Begripsomschrijvingen**

Zie Bijlage I Begrippenlijst

**Artikel 2. Doel overeenkomst**

- 2.1** Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie namens de Gemeenten uitvoeren van een aanbesteding met als doel selectie en contracteren van een Concessiehouder ten behoeve van het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte van de Gemeente voor rekening en risico van de Concessiehouder.
- 2.2** Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie mede namens de Gemeente uitvoeren van Contractmanagement op de af te sluiten Concessieovereenkomst.
- 2.3** Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie uitvoeren van het contractmanagement ten behoeve van de Publieke laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.
- 2.4** Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie contracteren danwel uitvoeren van een aanbesteding en het contractmanagement ten behoeve van het realiseren en beheren van een Aanvraagportaal, Monitoringssysteem en Plankaart.

**Artikel 3. Machtiging voor Europese aanbesteding**

- 3.1** De Gemeente verplicht zich door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht te verlenen om namens de Gemeente een openbare Europese aanbesteding te organiseren ten behoeve van alle deelnemende gemeenten, inclusief alle daarvoor te nemen besluiten. Tevens wordt de Provincie gemachtigd tot het ondertekenen van de Concessieovereenkomst. De ingevolge dit artikellid in mandaat en volmacht te verlenen bevoegdheden zijn vastgelegd in Bijlage II
- 3.2** De Gemeente verplicht zich door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht te verlenen om namens de Gemeente het contractmanagement met de Concessiehouder te voeren gedurende de looptijd van de Concessieovereenkomst. De ingevolge dit artikellid in mandaat en volmacht te verlenen bevoegdheden zijn vastgelegd in Bijlage II.
- 3.3** De Gemeente verplicht zich door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht te verlenen om namens de Gemeente de Plaatsings- en Exploitatietermijn te verlengen, conform de verlengingsopties in het Beschrijvend Document (Bijlage III). De Provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het aflopen van de Plaatsings- en Exploitatietermijn in overleg met de Gemeente. De ingevolge dit artikellid in mandaat en volmacht te verlenen bevoegdheden zijn vastgelegd in Bijlage II.

- 3.4** De Gemeente verplicht zich door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht te verlenen voor indien nodig het inzetten van de optie om een Concessievergoeding te innen bij Concessiehouder. De Concessievergoeding wordt gebruikt voor het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal, Monitoringssysteem en Contractmanagement voor de periode na 2023 door de Provincie. De Provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het invoeren van de Concessievergoeding in overleg met de Gemeente. De ingevolge dit artikellid in mandaat en volmacht te verlenen bevoegdheden zijn vastgelegd in Bijlage II.
- 3.5** De Gemeente verplicht zich door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht te verlenen om namens de Gemeente het contract met EVnetNL B.V. te ondertekenen en Contractmanagement hierover te voeren gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V. De ingevolge dit artikellid in mandaat en volmacht te verlenen bevoegdheden zijn vastgelegd in Bijlage II.

#### **Artikel 4. Taken en verantwoordelijkheden van de Provincie**

De Provincie draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 4.1** Het uitvoeren van een Europese aanbesteding voor het selecteren van één Concessiehouder voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen binnen Overijsselse en Gelderse gemeenten (inclusief Veenedaal). Hierbij spant de Provincie zich in voor een start van de Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn op 1 Juli 2022.
- 4.2** Het informeren van de Gemeente over het resultaat van de Europese aanbesteding, de definitieve datum van de start en looptijd van de Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn.
- 4.3** Het opstellen en na definitieve gunning namens de Gemeente ondertekenen van een Concessieovereenkomst, conform het Beschrijvend Document, welke als Bijlage III is bijgevoegd.
- 4.4** Het voeren van het Contractmanagement namens de Gemeente met de Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessieovereenkomst.
- 4.5** Het contracteren danwel uitvoeren van een aanbesteding t.b.v. het tijdig realiseren van Plankaarten, een Aanvraagportaal en Monitoringssysteem.
- 4.6** Het kosteloos ondersteunen van de Gemeente bij het opstellen van een Plankaart en de inrichting van het Aanvraagportaal en het Monitoringssysteem.
- 4.7** Het informeren van en afstemmen met de Gemeente over de voortgang tijdens de aanbestedingsprocedure en het Contractmanagement met de Concessiehouder gedurende de Exploitatietermijn.
- 4.8** Het vastleggen in de aanbestedingsstukken dat er een beroeps- en bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering door Concessiehouder wordt afgesloten waarmee Concessiehouder verzekerd is voor 1 miljoen Euro per gebeurtenis met een maximum van 3 miljoen Euro per contractjaar.

- 4.9** Het voeren van het Contractmanagement met EVnetNL B.V. gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.
- 4.10** Het vastleggen in de aanbestedingsstukken dat Concessiehouder op verzoek van de Gemeente verplicht is om op kosten van de Concessiehouder binnen 3 maanden na afloop van Exploitatietermijn de Laadpaal te verwijderen en de Laadlocatie in de originele staat te herstellen, mits er voldaan wordt aan de volgende twee criteria: (1) De Laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

#### **Artikel 5. Taken en verantwoordelijkheden van de Gemeente**

De Gemeente draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 5.1** Het naleven van hetgeen is beschreven in het Beschrijvend Document, dat is opgenomen als Bijlage III en een inhoudelijke beschrijving bevat van de opdracht. Dit betreft een conceptversie, die mede op basis van de uit te voeren dialoogronde op onderdelen aangepast kan worden.
- 5.2** Het om niet beschikbaar stellen van de Laadlocaties met inachtneming van de voorwaarden, zoals opgenomen in Bijlage III. De Gemeente heft geen precario en brengt geen kosten en/of leges in rekening voor het doorlopen van de aanvraagprocedure van een Laadpaal en de procedure voor het (Verzamel)verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.
- 5.3** Het beoordelen van de Laadlocaties, conform het Beschrijvend Document zoals opgenomen in Bijlage III.
- 5.4** Het verlenen van toestemming aan de Concessiehouder voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen op de door de Gemeente goedgekeurde Laadlocaties.
- 5.5** Het tijdig nemen van een (Verzamel)verkeersbesluit waarbij de Gemeente ten minste twee parkeerplaatsen op de Laadlocatie bestemt voor het uitsluitend opladen van Elektrische voertuigen. Tenzij de in het Beschrijvend Document beschreven uitzondering van toepassing is.
- 5.6** Concessiehouder is verantwoordelijk voor plaatsing van het verkeersbord, tenzij de Gemeente ervoor kiest om dit zelf te doen. Indien de Gemeente hiervoor kiest dan zorgt de Gemeente binnen 5 werkdagen nadat de Concessiehouder een Laadpaal heeft opgeleverd bij parkeerplaatsen op de Laadlocatie voor het plaatsen van het juridisch correcte verkeersbord (E4) met onderbord waarop is aangegeven dat de parkeerplaatsen zijn bestemd voor het 'Alleen opladen Elektrische voertuigen'.
- 5.7** Het toegankelijk houden en onderhouden van de Laadlocaties.
- 5.8** Het verzorgen van toezicht en parkeerbeheer volgens het op de betreffende Laadlocatie geldende regime. Daarnaast zal de Gemeente bevorderen dat toezichthoudende, beherende en handhavende instanties op een constructieve wijze reageren indien er op een niet correcte wijze gebruik gemaakt wordt van een Laadlocatie.

- 5.9 Het actief meewerken aan het opstellen en het valideren van de Plankaart en deze gebruiken bij de uitrol van Laadpalen.
- 5.10 Het aanstellen van een eerste aanspreekpunt voor de operationele uitvoering van de Concessieovereenkomst.
- 5.11 Het bij voorkeur nemen van een Verzamelverkeersbesluit voor de realisatie van Proactieve laadpalen.
- 5.12 Het gebruiken van het Aanvraagportaal en Monitoringssysteem dat ter beschikking wordt gesteld door de Provincie.
- 5.13 Het jaarlijks op de Plankaart aanwijzen van minimaal vijftig locaties voor de plaatsing van Proactieve laadpalen (zie ook Bijlage IV Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente). De Gemeente neemt uiterlijk 4 maanden voor plaatsing voor deze Laadlocaties een (Verzamel)verkeersbesluit.
- 5.14 Indien beschikbaar het aanleveren van data van reeds geplaatste Publieke laadpalen vanuit andere contracten, ten behoeve van het Monitoringssysteem dat door de Provincie ter beschikking wordt gesteld.
- 5.15 Het verlenen van inspanning zodat Concessiehouder de contractuele verplichtingen kan nakomen voor het plaatsen van laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken. Gemeente is hierbij verantwoordelijk voor de (contractuele) afspraken met projectontwikkelaars.

## **Artikel 6. Eigendom en overdracht**

- 6.1 Partijen onderkennen dat de door de Concessiehouder gerealiseerde Laadpalen door natrekking juridisch eigendom van de Gemeente worden. Partijen zullen in hun onderlinge rechtsverhoudingen - gedurende de looptijd van deze overeenkomst - de Laadpalen echter beschouwen en behandelen als het eigendom van de Concessiehouder.

## **Artikel 7. Looptijd en beëindiging**

- 7.1 Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door Partijen en werkt terug tot het moment waarop de aanbesteding is begonnen, zijnde de datum van de publicatie van de aanbesteding. Zij eindigt na het verstrijken van de Exploitatietermijn van de Concessieovereenkomst. De Provincie informeert de Gemeente over de publicatiedatum van de aanbesteding. De overeenkomst eindigt zonder dat een nadere schriftelijke opzegging of een andere handeling nodig is. Stilzwijgende verlenging van de overeenkomst is uitgesloten.
- 7.2 De Gemeente en de Provincie monitoren en evalueren ten minste eens per jaar de onderlinge samenwerking.

## **Artikel 8. Tussentijdse wijzigingen**

- 8.1 Wijzigingen zijn alleen van kracht indien zij schriftelijk door Partijen zijn overeengekomen.

- 8.2** Indien de omstandigheden waaronder deze overeenkomst is afgesloten zodanig wijzigen, dat in redelijkheid niet van één of van beide Partijen gevergd kan worden dat de overeenkomst ongewijzigd in stand blijft, treden Partijen met elkaar in overleg om in de geest van de bestaande overeenkomst nadere afspraken te maken.

## **Artikel 9. Geschillen en toepasselijk recht**

- 9.1** Op de overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.
- 9.2** Alle geschillen in verband met deze overeenkomst worden beslecht door de bevoegde rechter te Zwolle. Een partij kan zich pas tot de rechter wenden als het geschil niet volgens de procedure van het derde lid tot en met het vijfde lid binnen acht weken is opgelost.
- 9.3** Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partij mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
- 9.4** Binnen 10 werkdagen na de dagtekening van de in het derde lid bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partij.
- 9.5** Binnen 10 werkdagen na afloop van de in het vierde lid genoemde termijn overleggen Partijen over een oplossing van het geschil. Elke Partij kan zich door deskundigen laten bijstaan. Als een van de Partijen binnen drie werkdagen na afloop van de in het vierde lid genoemde termijn de wens daartoe kenbaar maakt, kunnen Partijen besluiten dat het overleg wordt voorgezeten door een door Partijen gezamenlijk aan te wijzen voorzitter.
- 9.6** Elke Partij draagt zijn eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het derde tot en met het vijfde lid. De kostenverdeling van de in het vijfde lid bedoelde voorzitter wordt door beide Partijen gezamenlijk gedragen, ieder voor de helft.

**Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te:**

Zwolle, d.d. .... - ..... - 2021  
Provincie Overijssel,

Deventer, d.d. .... - ..... - 2021  
Gemeente Deventer

.....  
Naam:  
Functie:

.....  
Naam: R.C. König  
Functie: burgemeester

**Bijlage I Begrippenlijst**

**Bijlage II Mandaat- en volmachtbesluit**

**Bijlage III Beschrijvend Document**

**Bijlage IV Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente**



## Bijlage 1 Begrippenlijst Concessie publieke laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel

Aanmelding:	Het verzoek van een ondernemer om toegelaten te worden tot de niet-openbare aanbestedingsprocedure.
Aanvraag:	Verzoek aan de Concessiehouder voor het plaatsen van een Laadpaal waarmee Elektrische voertuigen in de openbare ruimte kunnen opladen.
Aanvraagportaal:	Digitaal instrument waarmee aanvragen kunnen worden gedaan en de voortgang van plaatsing en status van de Laadpalen inzichtelijk wordt gemaakt.
Afwijking:	Het niet voldoen aan één of meerdere eisen.
Beschikbaarheid	Het volgens alle wet-, regelgeving en PvE gestelde eisen functioneren van de Laadinfrastructuur met een beschikbaarheid van 95% per jaar.
Bijlage SOK Overijssel-gemeente	De samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte.
Bijlage Mandaat- en Volmachtbesluit	Document behorende bij de SOK Overijssel – Gemeente waarin diverse entiteiten van de Gemeente het mandaat en volmacht aan de Provincie Overijssel verlenen.
Bijlage Beschrijvend Document	Het document met beschrijving van de te verlenen opdracht, behorende bij de SOK Overijssel-gemeente.
Bijlage Aantallen proactief te plaatsen laadpalen per gemeente	Een overzicht van het aantal jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente, behorende bij de SOK Overijssel-gemeente.
Combinatie:	Een samenwerkingsverband tussen twee of meer rechtspersonen waarbij de leden zich zowel gezamenlijk als hoofdelijk aansprakelijk stellen.
Concessie:	Vergunning van een overheidsorgaan die andere partijen uitsluit. De Concessiehouder krijg daarmee een alleenrecht.
Concessiehouder:	De partij of het consortium van partijen aan wie de Concessieovereenkomst wordt gegund en die verantwoordelijk is voor het realiseren en exploiteren van één of meerdere Laadpalen voor haar eigen rekening en risico.
Concessieovereenkomst:	De overeenkomst die de Provincie namens de Gemeente aangaat met één Concessiehouder waarin de condities en voorwaarden voor het plaatsen en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte zijn opgenomen.
Concessievergoeding:	Een opslag op het Laadtarief die de Provincie gebruikt om de werkzaamheden van o.a. het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal, Monitoringssysteem en Contractmanagement voor de periode ná 2023 te financieren.
Concessieverlener	Het overheidsorgaan dat de Concessie voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen opstelt en gunt aan een Concessiehouder.

Concurrentiegerichte dialoog	Een aanbestedingsprocedure waarin een dialoog wordt aangegaan met geschikte partijen om gezamenlijk verschillende oplossingen te bespreken voor de beschreven opdracht
Connector:	De fysieke verbinding tussen het laadpunt en het voertuig bestemd voor de overbrenging van elektrische energie.
Contractmanagement:	Het proces waarbij, op basis van verkregen input, getekende contracten en wijzigingen hierop eenduidig worden vastgelegd, beheerd en bewaakt, met als doel het faciliteren van de volledige benutting van contracten en het genereren van managementrapportages.
Cyber Security:	Digitale veiligheid van de Laadpalen die geborgd wordt door de implementatie van onder meer de juiste communicatieprotocollen.
Deelnemer:	Een natuurlijke- en/of rechtspersoon die deel uitmaakt van een Samenwerkingsverband.
Derde:	Derde is een extern persoon of partij die een dienst of service aanlevert.
Dialoofase:	De fase in de aanbestedingsprocedure waarin drie (of meer) deelnemers samen met de aanbesteder tot een optimalisatie van vraag en aanbod komen waarbij de vraagstukken door de deelnemers verder worden uitgewerkt die bijdragen aan de projectdoelstellingen.
Eigen verklaring:	De eigen verklaring zoals genoemd in artikel 4.22 van het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)).
Elektrisch voertuig:	Een voertuig dat geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig.
E-rijder:	De gebruiker van een Elektrisch Voertuig.
Exclusiviteit:	De Concessiehouder heeft tijdens de Plaatsingstermijn het alleenrecht én de plicht één of meerdere Laadpalen te plaatsen volgens de voorwaarden zoals afgesproken in de Concessieovereenkomst en bijbehorende stukken.
Exploitatie	Gedurende de Exploitatietermijn de gehele Laadinfrastructuur zowel economisch als technisch beheren en onderhouden zodat de Laadpalen blijvend voldoen aan de gestelde functionele en technische eisen zoals deze zijn gesteld in de diverse contractdocumenten.
Exploitatietermijn:	De termijn waarin de Concessiehouder het recht en de verplichting heeft om te voorzien in de Exploitatie van Laadpalen.
Geschiktheidseisen:	De eisen waaraan de Gegadigde en/of inschrijver dient te voldoen om in aanmerking te komen voor het ontvangen van een uitnodiging tot het doen van een inschrijving en/of verlening van de opdracht.

Gegadigde:	Marktpartij die gezamenlijk of zelfstandig een Aanmelding indient.
Geselecteerde Gegadigde:	De Gegadigde die na toepassing van de uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen en selectiecriteria door de aanbesteder is/zal worden uitgenodigd tot deelname aan de Dialoofase.
Gunningsbeslissing:	Het beoordelingsresultaat van de Inschrijvingen die aan alle Inschrijvers bekend wordt gemaakt met een inhoudelijk gemotiveerde reden indien sprake is van een afwijzing.
Gunningscriteria:	De criteria waarop de Inschrijving wordt beoordeeld om de economisch meest voordelige inschrijving vast te stellen op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding
Gunningsfase:	De fase waarin drie (of meer) Inschrijvers hun definitieve Inschrijving indienen welke beoordeeld worden op basis van EMVI criteria met als doel het opleveren van een winnende partij die de concessieovereenkomst gegund krijgt.
Gunningsleidraad	Uitwerking van de Dialoofase met informatie over de wijze van beoordeling.
Innovatie:	Een vernieuwend product, dienst, proces of businessmodel.
Inschrijver:	Marktpartij die gezamenlijk of zelfstandig een Inschrijving indient.
Inschrijving:	De schriftelijke aanbieding (offerte) van een Inschrijver op de opdracht na afloop van de Dialoofase.
Inschrijvingsleidraad:	Document(en) waarin de aanbesteder informatie heeft opgenomen die relevant is ten behoeve van het indienen van een Inschrijving.
Klantreis:	Het volledige proces van aanvraag tot realisatie en gebruik dat een klant doormaakt wanneer gebruik wordt gemaakt van de aangeboden service.
Laadinfrastructuur:	Dit omvat de volledige technische inrichting van de laadlocatie inclusief bovengrondse en ondergrondse infrastructuur.
Laadlocatie:	Locatie in de openbare ruimte waar de Concessiehouder de Laadpaal of Laadpalen plaatst, aangevuld met één of meer parkeerplaatsen bestemd en ingericht voor het opladen van Elektrische voertuigen. Tot de Laadlocatie behoort ook de aanwezige bebording.
Laadpaal:	Een fysiek object met twee Laadpunten waar Elektrische voertuigen kunnen opladen, conform de nationale en internationale standaarden voor stekkers en betaalsystemen voor interoperabel laden, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties.
Laadpaalkleven:	Het onnodig / ongewenst lang verbonden zijn van een Elektrisch voertuig met de Laadpaal terwijl het laadproces al voltooid is.
Laadpaal op aanvraag van gemeente:	Laadpalen die worden geplaatst op basis van een aanvraag van een gemeente. Deze werden in de vorige concessie "strategische locaties" genoemd.

Laadpalen op basis van gebruikscijfers	Laadpalen die worden bijgeplaatst wanneer het gebruik van bestaande Laadpalen boven een van tevoren bepaald gebruik komen.
Laadplein:	Een Laadplein bestaat uit meer dan twee Laadpalen voor Elektrische voertuigen die één netaansluiting hebben.
Laadpunt:	De elektrische aansluiting op een Laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Binnen de concessie is elke Laadpaal uitgerust met 2 Laadpunten.
Laadtarief	De kosten voor de EV-rijder voor het laden van een Elektrisch voertuig, opgebouwd uit een installatievergoeding, de energieprijis en een eventuele opslag voor de Concessievergoeding.
Marktpartij	Een in de Opdracht geïnteresseerde onderneming of belegger.
Mobility Service Provider (MSP):	De organisatie waarmee de EV-rijder een contract heeft voor alle services rond elektrisch laden.
Monitoringssysteem	Digitaal instrument waarmee de status en het gebruik van Laadpalen inzichtelijk worden gemaakt en gemonitord kunnen worden.
Nota van Inlichtingen	Document waarin antwoorden op de geanonimiseerde vragen van Inschrijvers worden gegeven.
Onderaannemer	De Inschrijver (hoofdaannemer) maakt gebruik van een onderaannemer voor bepaalde delen van de Opdracht.
Outlooks	De door ElaadNL in 2019 opgestelde prognoses voor de toekomstige benodigde laadinfrastructuur op buurtniveau.
Paal-volgt-auto laadpalen:	Laadpalen die op basis van Aanvraag van de EV-rijder worden geplaatst.
Plaatsingstermijn:	De termijn waarbinnen de Concessiehouder de plicht heeft om Aanvragen in behandeling te nemen en de Exclusiviteit heeft om Proactieve laadpalen, Paal-volgt-auto laadpalen, Laadpalen op basis van gebruikscijfers en Laadpalen op aanvraag van gemeenten te plaatsen in de openbare ruimte.
Plankaart:	Kaart van de gemeente waarop mogelijke Laadlocaties zijn aangewezen.
Proactieve laadpalen:	Laadpalen geplaatst vóór de vraag uit (proactief) waarbij de Laadlocaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de Plankaart.
Publieke laadpalen:	Laadpalen in de openbare ruimte ten behoeve van de E rijder. Onder openbare ruimte wordt verstaan alle ruimten waar de gemeente verantwoordelijk voor is als wegbeheerder, incl de daarbij behorende reguleringen en parkeerregimes.
Samenwerkingsverband:	Natuurlijke- en/of rechtspersonen die zich gezamenlijk als Gegadigde aanmelden en/of gezamenlijk een Inschrijving doen.
Selectiecommissie	Een samenstelling van personen met relevante kennis en ervaring om tot een goede beoordeling van de Aanmelding te komen.

Selectiecriteria:	Criteria op basis waarvan de aanbesteder de niet-uitgesloten of niet-afgewezen Gegadigden beoordeelt en bepaalt welke Gegadigden in aanmerking komen om een uitnodiging tot deelname aan de dialoog te ontvangen.
Selectiefase	De periode zoals uitgewerkt in de Selectieleidraad.
Selectieleidraad:	Document(en) waarin de aanbesteder informatie heeft opgenomen die relevant is ten behoeve van het indienen van een Aanmelding.
Smart Charging:	Verzamelnaam voor alle technieken die het laden van een voertuig 'slim' maken. Daar valt o.a. load balancing en het toepassen van capaciteitsprofielen onder.
Vehicle to Grid (V2G):	Bij V2G levert het voertuig terug aan het elektriciteitsnetwerk. V2G-technologie maakt het mogelijk dat de batterij van een Elektrisch voertuig (tijdelijk) als buffercapaciteit in het elektriciteitsnetwerk kan functioneren en zo (lokale) piekbelastingen in het elektriciteitsnetwerk kan opvangen.
Verzamelverkeersbesluit:	Eén verkeersbesluit voor meerdere Laadlocaties tegelijk.
Wachtkamerovereenkomst	De schaduw-overeenkomst die met de tweede partij uit de Inschrijving wordt afgesloten onder opschortende voorwaarden.

**BIJLAGE 2 MANDAAT- EN VOLMACHTBESLUIT  
TERZAKE VAN CONCESSIEOVEREENKOMST VOOR HET REALISEREN EN EXPLOITEREN VAN  
LAADPALEN IN DE OPENBARE RUIMTE 2022-2025**

**DE ONDERGETEKENDEN:**

- 1) College van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer, met inachtneming van het bepaalde in artikel 160 van de Gemeentewet en de afdeling 10.1.1. van de Algemene wet bestuursrecht, hierna te noemen: "**B&W**"; en
- 2) De burgemeester van de gemeente Deventer, met inachtneming van het bepaalde in artikel 171 van de Gemeentewet en de afdeling 10.1.1. van de Algemene wet bestuursrecht, hierna te noemen: "**burgemeester**";

**OVERWEGENDE DAT:**

- A. Provincies Gelderland en Overijssel met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vereniging Netbeheer Nederland een samenwerkingsovereenkomst hebben gesloten in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), met als doel de snelle ingroei van Elektrische voertuigen te faciliteren door een dekkend netwerk van Laadpunten te realiseren.
- B. Provincies Overijssel en Gelderland de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur hebben vastgesteld waarin is beschreven hoe ze als NAL-regio Oost voor de periode tot en met 2025 gemeenten ondersteunen bij de uitrol van de publieke laadinfrastructuur door:
  1. via een openbare Europese aanbesteding namens de deelnemende Overijsselse en Gelderse gemeenten (inclusief Veenendaal) een concessieovereenkomst (hierna: Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025) met een Concessiehouder aan te gaan, die laadpalen zal realiseren en exploiteren; en
  2. het voeren van het Contractmanagement namens voornoemde gemeenten.  
Provincie Overijssel zal optreden als penvoerder in de aanbesteding en als contractbeheerder van de Concessie.
- C. Provincie Overijssel en de Gemeente de "Overeenkomst voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte" sluiten. In deze overeenkomst leggen de provincie Overijssel en de Gemeente vast welke ondersteuning Overijssel zal bieden bij de aanbesteding van Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025 en op welke wijze zij het Contractmanagement van deze overeenkomst zal uitvoeren. Onder Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025 wordt verstaan de concessieovereenkomst die wordt aanbesteed op basis van het Beschrijvend Document dat als bijlage aan de Overeenkomst voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte is gehecht.
- D. De provincie Overijssel de aanbesteding en het contractbeheer zal verrichten voor de deelnemende Overijsselse en Gelderse gemeenten (inclusief Veenendaal). Voor een succesvolle aanbesteding en effectief contractbeheer van de Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025 dient de provincie Overijssel te beschikken over een gelijkloidend mandaat en volmacht van de deelnemende gemeenten ten aanzien van de bevoegdheden die de gemeenten in het kader van de aanbesteding en het Contractmanagement kunnen uitoefenen.
- E. De wijze waarop de provincie Overijssel de aanbesteding en het beheer van de Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025 uitvoert, is geregeld in de Overeenkomst voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte hebben gesloten.

## **BESLUITEN B&W HIERBIJ TOT:**

**1. verlening van mandaat**, binnen de grenzen van de toepasselijke wetgeving, inhoudende de bevoegdheid om:

- a. namens de Gemeente alle besluiten te nemen die nodig zijn in het kader van de Europese aanbesteding van de Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025, waaronder besluiten die moeten worden genomen in het kader van de voorbereiding en het doorlopen van de procedure, het nemen van een Gunningsbeslissing, het uitsluiten van partijen, het aangaan van een Wachtkamerovereenkomst, het beëindigen van de aanbestedingsprocedure, het aangaan (ondertekenen) van de Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025 en het voeren van bestuurlijke en gerechtelijke procedures;
- b. namens de Gemeente alle besluiten te nemen tot uitoefening van de bevoegdheden en rechten die de Gemeente toekomen uit hoofde van en in verband met de Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025, waaronder de bevoegdheid tot verlenging van de overeenkomst, het innen van de Concessievergoeding, het sturen van in gebrekestellingen, het opleggen van boetes, het vorderen van schadevergoeding, (partiële) ontbinding en het voeren van gerechtelijke procedures;
- c. om namens de gemeente de besluiten te nemen die nodig zijn ten behoeve van het Contractmanagement voor de met EVnetNL B.V. gesloten overeenkomst voor de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.

**2. verlening machtiging**, binnen de grenzen van de toepasselijke wetgeving, tot het verrichten van handelingen die noch een besluit, noch een privaatrechtelijke rechtshandeling inhouden (feitelijke handelingen), die zijn vereist in het kader van de aanbesteding en het contractbeheer van Concessieovereenkomst laadpalen openbare ruimte 2022-2025;

## **BESLUIT DE BURGEMEESTER HIERBIJ TOT:**

verlening van volmacht, binnen de grenzen van de toepasselijke wetgeving, om namens de Gemeente alle privaatrechtelijke rechtshandelingen te verrichten die uitgeoefend kunnen ter uitvoering van een in mandaat genomen besluit als hierboven bedoeld onder 1a en b;

### **AAN:**

de Contractmanager in dienst bij provincie Overijssel:

Deze functionaris kan de aan hen in het mandaat en de volmacht verleende bevoegdheden voor een individueel geval in ondermandaat en ondervolmacht verlenen;

Getekend voor het verlenen van het mandaat:

te \_\_\_\_\_ op \_\_\_\_\_.

Burgemeester

Secretaris

Getekend voor het verlenen van volmacht:

te \_\_\_\_\_ op \_\_\_\_\_.

Burgemeester

**BIJLAGE 10 Beschrijvend Document**

**Beschrijvend Document Europese aanbesteding publieke  
laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel**

Versie: 1.0 d.d. 31-08-2021

Dit document is onderdeel van de dialoofase gedurende de concurrentiegerichte dialoog. Aan de hand van de dialoofase en nadere inzichten van het aanbestedingsteam, kunnen hier nog wijzigingen in aangebracht worden.



## Inhoud

1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling	3
<b>2</b>	<b>De opdracht</b>	<b>4</b>
2.1	Deelnemende gemeenten	4
2.2	Plaatsings- en Exploitatietermijn	4
2.3	Uitrolstrategie- en planning	5
2.4	Eisen plaatsing, installatie en exploitatie laadpalen	9
2.5	Exclusiviteit	10
2.6	Verkeersbesluit en bebording	11
2.7	Tarieven en splitsing van installatie en levering en overige tarieven	11
2.8	Levering van groene stroom	13
2.9	Deelonderwerpen	13
2.10	Onderwerpen Dialoogronde	20
2.11	Innovatieparagraaf	20
2.12	Communicatie, klachten en meldingen	21
2.13	Data, monitoring en managementinformatie	21
2.14	Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen	22
2.15	Contractmanagement en operationele uitvoering	23

## 1.1 Aanleiding

Het aantal Elektrische voertuigen neemt sterk toe. Naar schatting rijden er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, d.m.v. batterij-elektrisch, rijden op waterstof of zonnecellen. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord is in 2030 de laadbehoefte van elektrische personenauto's 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 42.000 in 2020, ruim 125.000 in 2025 en 300.000 in 2030.

De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er zal ook een toename komen van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en Light Electric Vehicles (LEV's), met elk hun laadbehoefte.

Dit vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een enorme opgave die ook een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Daarom heeft de rijksoverheid samen met decentrale overheden (IPO en VNG), marktpartijen en netbeheerders een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is onderdeel van het Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal Elektrische voertuigen. In het Klimaatakkoord staat dat mobiliteit schoner, slimmer en anders wordt dan in het verleden. De maatregelen uit het Klimaatakkoord richten zich daarom naast elektrisch vervoer (schoner) ook op fiets, OV, deelmobiliteit, thuiswerken, etc.

Om deze doelstellingen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig. In 2018 is door de provincies Gelderland en Overijssel namens 40 gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal) een Concessie uitgegeven voor de plaatsing en Exploitatie van Publieke laadinfrastructuur. Er is voor gekozen om deze op te volgen met een nieuwe Concessie.

## 1.2 Doelstelling

De provincies Gelderland en Overijssel en de deelnemende gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal) willen met deze collectieve Concessie voor Publieke laadpalen de afspraken uit het Klimaatakkoord en specifiek de NAL voor elektrisch vervoer vormgeven. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

De provincies Gelderland en Overijssel faciliteren namens deelnemende gemeenten een nieuwe Concessie voor de plaatsing, het beheer, onderhoud en Exploitatie van publieke laadinfrastructuur. De focus van deze Concessie ligt op de versnelling van de uitrol van Publieke laadpalen om zo te komen tot een dekkend netwerk en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's. Deze versnelling willen de provincies bereiken door de plaatsing van:

- Proactieve laadpalen: Een deel van de Laadpalen wordt voor de vraag uit (proactief) geplaatst.
- Paal-volgt-auto laadpalen: Laadpalen die op basis van een aanvraag van de E-rijder worden geplaatst.
- Laadpalen op basis van gebruikscijfers: Als het gebruik van een bestaande Laadpaal hoger is dan 4.500kWh wordt door de Concessiehouder een Laadpaal bijgeplaatst.
- Laadpalen op aanvraag van gemeente: In aanvulling op bovenstaande categorieën kan de Gemeente een Laadpaal aanvragen. Hiervoor betaalt de Gemeente per Laadpaal een eenmalige aan de Concessiehouder.

## 2 De opdracht

In 2018 heeft de provincie Overijssel samen met de provincie Gelderland een Europese aanbesteding georganiseerd waar 21 Gelderse, 1 Utrechtse, en 18 Overijsselse gemeenten aan deelnemen. Deze aanbesteding in 2018 heeft geresulteerd in een Concessie voor de plaatsing en Exploitatie van maximaal 2.250 Publieke laadpalen. Vanaf <<maart 2022>> vervalt de mogelijkheid voor het aanvragen van nieuwe Laadpalen binnen de lopende Concessie met Ecotap/Allego. Vanaf dat moment neemt de nieuwe Concessiehouder aanvragen in behandeling. De tot <<maart 2022>> aangevraagde Laadpalen worden binnen de huidige afspraken geplaatst door Ecotap/Allego, waarna op 30 juni 2022 de Plaatsingstermijn van de lopende Concessie formeel afloopt. De nieuwe Concessiehouder gedoogd de plaatsing van Laadpalen na 1 juli 2022 door Ecotap/Allego voor zover die voor <<maart 2022>> zijn aangevraagd.

Vanaf <<maart 2022>> dient de nieuwe Concessiehouder de nieuwe aanvragen in behandeling te nemen. Vanaf 1 juli 2022 start de Plaatsingstermijn voor de nieuwe aanbesteding en start de Concessiehouder met het plaatsen van Laadpalen die vanaf <<maart 2022>> zijn aangevraagd.

Gehanteerde begrippen zijn uitgewerkt in de begrippenlijst, zie hiervoor Bijlage 10.1.

### 2.1 Deelnemende gemeenten

De provincies Gelderland en Overijssel zetten deze Concessie in de markt namens de deelnemende gemeenten in Gelderland en Overijssel (inclusief gemeente Veenendaal). Provincie Overijssel treedt op als aanbestedende dienst. De deelnemende gemeenten hebben daartoe een samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de aanbestedende dienst getekend. De aanbestedende dienst sluit een overeenkomst namens alle deelnemende gemeenten en is daarmee zelf geen contractpartij. De aanbestedende dienst coördineert de benodigde werkzaamheden en treedt op als overall projectleider, penvoerder van de Concessie en bewaakt als contractmanager de contractuele afspraken.

Door 56 gemeenten is nadrukkelijk op ambtelijk niveau de intentie uitgesproken om deel te nemen aan de collectieve concessie. Het besluit dient binnenkort nog geformaliseerd te worden. Grotere gemeenten die hier tussen zitten zijn; Arnhem, Ede, Deventer, Nijmegen en Zwolle.

Gemeenten die niet tijdig een besluit nemen, hebben de mogelijkheid om na 6 of 18 maanden (dus vanaf 1-12-2022 of 1-12-2023) alsnog deel te nemen aan de collectieve Concessie indien zij hiertoe een besluit nemen. Dit geldt ook voor gemeenten die op moment van publicatie nog geen ambtelijke intentie hebben uitgesproken. Voorwaarde voor deelname voor deze gemeenten is dat door hen wel een Plankaart is vastgesteld.

### 2.2 Plaatsings- en Exploitatietermijn

De Concessie kent een Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn. Gedurende de gehele Plaatsingstermijn worden nieuwe laadpalen door Concessiehouder geplaatst en aanvragen voor laadpalen in behandeling genomen. Dit betekent dat realisatie van een aangevraagde Laadpaal buiten de Plaatsingstermijn kan vallen, mits de aanvraag voor de sluiting van de Plaatsingstermijn is ingediend. De Plaatsingstermijn heeft een looptijd van drie jaar vanaf de ondertekening van het contract, met de mogelijkheid deze termijn eenzijdig door de aanbestedende dienst tweemaal met 1 jaar te verlengen.

De Exploitatietermijn heeft een looptijd van 10 jaar vanaf de ondertekening van het contract. De Exploitatietermijn loopt dus voor alle laadpalen gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de Plaatsingstermijn de Laadpaal is geplaatst. Indien de Plaatsingstermijn wordt verlengd, wordt de Exploitatietermijn automatisch met dezelfde periode verlengd (1 of 2 jaar). Gedurende de

Exploitatietermijn is Concessiehouder verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de Exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

Concessiehouder sluit een beroeps- en bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering af waarmee Concessiehouder verzekerd is voor 1 miljoen Euro per gebeurtenis met een maximum van 3 miljoen Euro per contractjaar.

De Provincie Overijssel besluit namens de deelnemende gemeenten over de verlengingsoptie. Hiertoe consulteert de provincie Overijssel de deelnemende gemeenten en de provincie Gelderland, waarna de provincie Overijssel namens alle gemeenten besluit tot gebruikmaking van de verlengingsoptie.

Na het aflopen van de Exploitatietermijn zijn de laadpalen eigendom van de Concessieverlener. De intentie is dat de laadpalen blijven staan en dat gemeenten (eventueel in regionaal verband) de Exploitatie van de laadpalen opnieuw aanbesteden. Concessieverlener heeft echter de mogelijkheid om na het aflopen van de Exploitatietermijn (enkele) Laadpalen te laten verwijderen. Op verzoek van de Concessieverlener is Concessiehouder verplicht om op eigen kosten binnen 3 maanden na afloop van de Exploitatietermijn de Laadpaal te verwijderen en de Laadlocatie in originele staat te herstellen, mits er wordt voldaan aan de volgende twee criteria: (1) De Laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

### **2.3 Uitrolstrategie- en planning**

Om invulling te geven aan de doelstellingen van de NAL en de steeds groter wordende behoefte aan publieke laadinfrastructuur is gekozen voor een proactieve en planmatige uitrol van laadpalen. Een Laadpaal bestaat binnen deze Concessie uit twee laadpunten en een Laadpunt maakt altijd onderdeel uit van een Laadpaal. Laadpalen worden geplaatst op basis van Plankaarten die Provincies Gelderland en Overijssel tijdig beschikbaar stellen aan Concessieverlener. De uitrolstrategie bestaat uit vijf onderdelen:

1. Uitrol op basis van Plankaarten
2. Proactieve laadpaal;
3. Paal-volgt-auto laadpaal;
4. Laadpaal op basis van gebruikscijfers;
5. Laadpaal op aanvraag van gemeente;

De procedure voor de plaatsing van Laadpalen is beschreven in Bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie. Concessiehouder en Concessieverlener conformeren zich aan de in Bijlage 10.2 beschreven procedure.

#### 2.3.1 Uitrol op basis van Plankaarten

Voorafgaand aan de collectieve Concessie wordt er door de provincie Gelderland een partij geselecteerd voor het opstellen van Plankaarten voor de deelnemende gemeenten. De Plankaarten geven, gebaseerd op prognoses, inzicht in de behoefte aan laadinfrastructuur. De Plankaart bevat geschikte locaties voor laadpalen. De selectie van deze locaties gebeurt in afstemming tussen de Gemeente en opsteller van de Plankaarten.

De netbeheerders worden gevraagd de plankaart jaarlijks te valideren op beschikbare netcapaciteit. Jaarlijks wordt per netbeheerder bekeken of er een validatie kan worden uitgevoerd. Het streven is om deze validatie gelijktijdig uit te voeren met de validatie door de gemeenten. Met de uitkomsten hiervan dient de Concessiehouder rekening te houden bij het opstellen van de

uitvoeringsplanning. De jaarlijkse validatie van de Plankaarten is een momentopname en daarom voeren alle netbeheerders vóór de uitvoering op elke individuele aansluiting nog een netcheck uit.

Op basis van de Plankaarten voert de Concessiehouder een check uit op de haalbaarheid van deze locaties. Indien een locatie niet haalbaar is, gaat de Concessiehouder in overleg met de Gemeente voor een alternatieve locatie. Er wordt altijd een vervangende locatie gezocht, waardoor het aantal te plaatsen laadpalen gelijk blijft. Mocht blijken dat er onvoldoende netcapaciteit is, dan kan de Concessiehouder niet verantwoordelijk gehouden worden voor opgelopen vertraging. Bij plaatsing verder dan 25 meter van het laagspanningsnet zijn de meerkosten voor rekening van de Gemeente. Deze kosten worden vooraf met de Gemeente gecommuniceerd, zodat naar een alternatieve locatie gezocht worden. De ligging van het laagspanningsnet wordt meegenomen bij het opstellen van de Plankaarten waardoor we dit risico beperkt houden.

Tot slot zullen er Plankaarten opgesteld worden, waarbij mogelijk meer, andere of nieuwe databronnen toegepast worden. De totaal verwachte aantallen laadpalen per gemeente, die worden ingetekend op de Plankaart, kunnen daardoor iets afwijken van de Outlooks. Voor het aantal te plaatsen Proactieve laadpalen heeft dit geen consequenties. De aantallen die in Bijlage 10.3 'Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente' is daarvoor leidend.

### 2.3.2 Proactieve laadpaal

Laadpalen in deze categorie worden proactief (voor de vraag uit) geplaatst, waarbij de locaties vooraf door de Gemeente worden geselecteerd op basis van de opgestelde Plankaart. Van het totaal aantal geschikte locaties op de Plankaart wordt er binnen iedere gemeente een vaststaand aantal laadpalen aangewezen dat proactief geplaatst gaat worden binnen deze Concessie. Het uitgangspunt is dat er 1.000 laadpalen proactief geplaatst worden. In Bijlage 10.3 is een overzicht opgenomen van het aantal jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per Gemeente. Deze locaties worden per half jaar door de gemeenten aangewezen, door het nemen van het Verzamelverkeersbesluit.

Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van het aantal proactieve laadpalen per gemeente zoals opgenomen in Bijlage 10.3 Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente. Aan de plaatsing van Proactieve laadpalen zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst de Proactieve laadpalen voor eigen rekening en risico.

De Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van de aantallen proactieve Laadpalen. Om dit mogelijk te maken zijn in de samenwerkingsovereenkomst met gemeenten afspraken gemaakt over het aantal jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente en de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente.

Uitgangspunt is de plaatsing van 1.000 Proactieve laadpalen per jaar bij deelname van alle 77 gemeenten. Indien het aantal deelnemende gemeenten lager is, zal dit aantal verhoudingsgewijs worden aangepast. Dit heeft dan ook consequenties voor de hieronder genoemde aantallen.

De optelsom van het aantal laadpalen (bij 77 deelnemende gemeenten) dat met individuele gemeenten in de samenwerkingsovereenkomsten wordt afgesproken, is niet per definitie gelijk aan het genoemde aantal van 1.000. Vanwege mogelijke fluctuaties, dient Concessiehouder rekening te houden met een bandbreedte van 10%. Bij 77 deelnemende gemeenten en 1.000 te plaatsen laadpalen, dient daarom uitgegaan te worden van een bandbreedte 900 – 1.100 laadpalen per jaar. Het aantal van 900 te plaatsen laadpalen wordt door Concessieverlener gegarandeerd. Concessiehouder kan echter gehouden worden aan het plaatsen van 1.100 laadpalen binnen deze categorie bij de deelname van 77 deelnemende gemeenten. Het aantal te plaatsen laadpalen en

de range wordt op basis van het daadwerkelijke aantal deelnemende gemeenten, verhoudingsgewijs bepaald.

Daarnaast wordt Concessiehouder in de gunningscriteria uitgedaagd om meer laadpalen proactief te plaatsen.

De genoemde en opgenomen aantallen laadpalen zijn gebaseerd op twee informatiebronnen. Ten eerste is er gekeken naar het aantal laadpalen dat in de huidige Concessie geplaatst wordt. Daarnaast is er een analyse gemaakt van de cijfers uit de ElaadNL Outlook, versie 2019. Door deze twee databronnen naast elkaar te leggen komen we tot de conclusie dat het haalbaar en rendabel zou moeten zijn om proactief 1.000 laadpalen per jaar, verdeeld over de deelnemende gemeenten (bij deelname van alle 77 gemeenten), te plaatsen. Concessiehouder is zich bewust van de gebruikte prognoses.

Voor de geselecteerde locaties wordt binnen afzienbare tijd voldoende gebruik verwacht om de plaatsing van een laadpaal rendabel te maken. De laadpalen binnen deze categorie worden kosteloos geplaatst door de Concessiehouder.

Voor de geselecteerde locaties die de gemeente per jaar aanwijst als Proactieve laadpalen' neemt de gemeente Verzamelverkeersbesluiten of verkeersbesluiten worden batchgewijs genomen. Dit betreft losse verkeersbesluiten, welke gelijktijdig worden genomen. Deze verkeersbesluiten worden genomen voor de Proactieve laadpalen die in de zes maanden daarop gerealiseerd dienen te worden. Op basis van deze verkeersbesluiten wordt door de Concessiehouder een uitvoeringsplanning opgesteld, om de Proactieve laadpalen binnen de genoemde zes maanden te realiseren. De uitvoeringsplanning bevat een concrete tijdsplanning waarin duidelijk staat wanneer de Laadpaal geplaatst wordt. Deze tijdsplanning wordt afgestemd met netbeheerders, haar aannemers en gemeenten, zodat er duidelijkheid is over de realisatie en partijen hierop kunnen anticiperen en acteren. Tenminste 20 weken voor het begin van de nieuwe uitvoeringsperiode dient de Gemeente de locaties voor de Proactieve laadpalen op de plankaart te hebben aangewezen. Op die wijze kan plaatsing in de volgende uitvoeringsperiode plaatsvinden.

De Concessiehouder moet aantonen dat zij afspraken heeft gemaakt met de netbeheerders en de door hen gecertificeerde en/of gecontracteerde aannemers en dat deze aannemers in staat zijn om de gevraagde aantallen te plaatsen en zich te conformeren aan de opgestelde planning.

De gecertificeerde aannemers van de netbeheerders, waarmee de Concessiehouder afspraken dient te maken voor de uitvoering in één arbeidsgang zijn opgenomen in Bijlage 10.4. (Deze bijlage wordt bij de definitieve versie beschikbaar gesteld) De Concessiehouder dient met de aannemers tenminste afspraken te maken over de aanvoer en uitvoering van batches met bij voorkeur vaste aantallen opdrachten per maand en/of week voor de plaatsing van laadpalen, zodat de aannemers hun resources hierop kunnen reserveren.

De proactieve uitrol en de plaatsing vanuit de andere categorieën mogen niet ten koste van elkaar gaan. Concessiehouder zal dus voldoende capaciteit hiervoor moeten inzetten.

De uitrolplanning bevat tenminste:

- Locatie van de laadpaal (met minimaal adresgegevens en GPS-coördinaat).
- Duidelijke tijdsperioden (bv middels een voorkeurs- of wensweek) waarop de plaatsing van de laadpalen wordt voorzien (rekening houdend met bestaande procedures);

Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van de Proactieve laadpalen op de locaties zoals opgenomen in de Plankaart. Indien een Laadpaal wordt aangevraagd vanuit een andere categorie,

in de omgeving van een locatie voor een Proactieve laadpaal die reeds in de uitrolplanning/plankaart is opgenomen, zal de Concessiehouder deze laadpaal binnen de eerstvolgende planningsperiode realiseren. In dat geval telt de laadpaal mee voor de doelstelling van 1.000 laadpalen per jaar vanuit de proactieve uitrolstrategie. De bijgevoegde workflow is hierbij leidend, zoals opgenomen in Bijlage 10.2. Wanneer de aangevraagde locatie niet op 250 meter loopafstand ligt van een locatie die op de plankaart is aangegeven voor een Proactieve laadpaal, wordt deze conform de procedures van de andere categorieën behandeld.

Voor dit traject dient Concessiehouder gebruik te maken van de Aanvraagportaal die de provincies beschikbaar stellen. Correspondentie met de Concessieverlener dient via dit Aanvraagportaal plaats te vinden.

Concessiehouder beschrijft in een Plan van Aanpak hoe hij nadere invulling geeft aan de uitrol van Proactieve laadpalen. Hierin dient ook opgenomen te worden met welke aannemers zij welke afspraken heeft gemaakt om de gevraagde aantallen binnen de gestelde termijnen te realiseren.

### 2.3.3 Paal-volgt-auto laadpaal

Om te borgen dat een E-rijder (zonder parkeergelegenheid op eigen terrein) toegang heeft tot laadinfrastructuur, wordt aanvullend op de categorie van 'Proactieve laadpalen' de categorie 'Paal-Volgt-auto' toegepast. Indien er geen Publieke laadpaal aanwezig is binnen een reële loopafstand van 250 meter vanaf het woonadres van de E-rijder, dient de Concessiehouder mee te werken aan het plaatsen van een Publieke laadpaal. Als er wel een Publieke laadpaal aanwezig is maar deze intensief gebruikt wordt dan plaatst Concessiehouder een Laadpaal volgens de voorwaarden van de plaatsingscategorie Laadpaal op basis van gebruiksdata. Onder intensief verbruik wordt verstaan meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.

Wanneer op 250 meter loopafstand van het woonadres van de E-rijder een Proactieve laadpaal is gepland dan gaat de aanvraag mee in de uitrolplanning voor Proactieve laadpalen, mits de doorlooptijd daarmee niet hoger uitkomt dan <<x>> weken.

Aan de plaatsing van een laadpaal op basis van 'Paal-volgt-auto' zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst een Laadpaal voor eigen rekening en risico.

Een verzoek voor het plaatsen van een Laadpaal in de categorie 'Paal-volgt-auto', kan gedaan worden door een E-rijder die woont in de gemeente.

Voor een E-rijder die woont in de gemeente geldt dat deze een laadpaal kan aanvragen als deze geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein.

Concessiehouder dient gebruik te maken van de digitale Aanvraagportaal die door de provincies wordt beheerd voor het aanvragen van laadpalen in deze categorie. Deze digitale Aanvraagportal wordt separaat door de aanbestedende dienst in de markt gezet. Voor de selectie van een geschikte locatie voor de laadpaal wordt door de Concessiehouder de Plankaart geraadpleegd. Mocht op de Plankaart geen locatie voorzien zijn dan doet de Concessiehouder een locatievoorstel en stemt dit af met de Gemeente. Indien wel een locatie voorzien is op de Plankaart wordt voor deze locatie gekozen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.1 Uitrol op basis van Plankaarten.

Concessieverlener en netbeheerders streven naar versnelling van de processen en hebben de ambitie hierover nadere afspraken te maken.

Concessiehouder spant zich eveneens nadrukkelijk in om deze periode te versnellen en doet hiertoe concrete voorstellen in het Plan van Aanpak.

De mogelijkheid tot het aanvragen van een Laadpaal op basis van 'Paal-volgt-auto' dient binnen twee weken na ondertekening van de overeenkomst operationeel te zijn via het Aanvraagportaal dat door de provincies beschikbaar wordt gesteld. De plaatsing en installatie van een Laadpaal dient plaats te vinden op basis van het principe van één arbeidsgang, om de overlast tot een minimum te beperken en de doorlooptijden te verkorten. Plaatsing van de laadpalen die tussen <<maart>> 2022 en 30 juni 2022 zijn aangevraagd kunnen vanaf de start van de Plaatsingstermijn (vanaf 1 juli 2022) worden gerealiseerd.

#### 2.3.4. Laadpaal op basis van gebruikscijfers.

De Concessiehouder is verplicht om, als op basis van de gebruiksdata intensief gebruik van een Laadpaal blijkt, hier een extra laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik wordt hier verstaan een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.

We wachten niet op het jaarrapport om te constateren dat een extra paal nodig is; het Monitoringssysteem wordt hiervoor ingericht en geeft een signaal voor laadlocaties die in aanmerking komen voor het bijplaatsen van een Laadpaal. Als uit de data-analyse blijkt dat een paal deze grenzen inderdaad gaat bereiken sturen we op basis van deze data bij zodat tijdig een extra paal geplaatst wordt.

Deze categorie geldt ook voor locaties waar vanuit een eerder contract of een andere Concessiehouder een Laadpaal is gerealiseerd. Ook hier dient de Concessiehouder mee te werken aan de plaatsing van een extra Laadpaal. In dit geval zal de data aangeleverd worden door de Concessieverlener.

Aan de plaatsing van Laadpalen op basis van gebruikscijfers zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst een Laadpaal voor eigen rekening en risico.

#### 2.3.5 Laadpaal op aanvraag van gemeente.

In deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de Gemeente een Laadpaal wenst te plaatsen, die niet valt in de categorieën Proactieve laadpalen, Paal-volgt-auto laadpalen en Laadpalen op basis van gebruikscijfers. Deze locaties worden ook wel 'Strategische locaties' genoemd. Het kan zijn dat de locatie niet op de Plankaart staat. Indien een gemeente een Laadpaal op aanvraag van gemeente wil laten plaatsen dan kan de Concessiehouder hiervoor een eenmalige bijdrage per Laadpaal vragen van €1.500,-. Dit ongeacht het daadwerkelijke (toekomstige) verbruik op de Laadpaal. De hoogte van de eenmalige bijdrage is nog onderwerp van nadere verkenning tijdens de dialooffase van de aanbesteding.

Concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van een Laadpaal op aanvraag van gemeente. De exacte locatie zal worden afgestemd met de Concessiehouder en netbeheerder.

## **2.4 Eisen plaatsing, installatie en exploitatie laadpalen**

In het Programma van Eisen (PvE) (Bijlage 10.5 Programma van Eisen (deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)) zijn eisen opgenomen t.a.v. de Laadpaal, de plaatsing van de Laadpaal en de installatie en Exploitatie van de Laadpaal. Dit betreft de NKL Basisset met een aantal aanpassingen en actualisaties.

Uiteraard zijn alle wettelijke eisen, regels en richtlijnen onverminderd van kracht.

De plaatsing en installatie van laadpalen dient plaats te vinden op basis van het principe van één arbeidsgang, om de overlast tot een minimum te beperken en de doorlooptijd te verkorten.



Hieronder wordt verstaan dat plaatsing en installatie, inclusief bebording op de betreffende locatie in één dag gerealiseerd moet worden. Het is wel toegestaan dat verschillende partijen zorgdragen voor de plaatsing en installatie, zolang dit maar op één dag gebeurt. Het administratieve proces maakt geen onderdeel uit van de één arbeidsgang.

Concessiehouder dient afspraken te maken met de door de netbeheerders gecertificeerde aannemers over de plaatsing en installatie in één arbeidsgang. In het Concessiegebied zijn vijf netbeheerders actief, met elk eigen afspraken met gecertificeerde aannemers. Er zijn nu situaties waar een specifieke aannemer voor een bepaald gebied is aangewezen. Concessiehouder dient hier rekening mee te houden in de afstemming en planning en de eis van één arbeidsgang. Concessieverlener streeft ernaar om deze processen te optimaliseren.

Concessiehouder dient te garanderen dat de Laadpalen functioneren volgens alle wet- en regelgeving en het PvE met een beschikbaarheid van 95% per jaar (uptime).

Concessieverlener is zich ervan bewust dat zij door natrekking eigenaar wordt van de laadpalen, inclusief netaansluitingen. Concessieverlener en Concessiehouder spreken middels deze Concessie echter af dat het eigendom van de laadpalen gedurende de gehele Plaatsings- en Exploitatietermijn bij Concessiehouder ligt. Concessiehouder is verantwoordelijk voor eventuele schades aan de Laadpaal zoals, maar niet limitatief, als gevolg van vernieling of aanrijding. Kosten voor herstel en reparatie zijn voor Concessiehouder. Het staat Concessiehouder vrij om eventuele kosten of aansprakelijkheid te verhalen op veroorzaker.

## **2.5 Exclusiviteit**

Aanbestedende dienst garandeert dat er gedurende de Plaatsingsperiode geen andere publieke laadinfrastructuur geplaatst worden in de openbare ruimte van de deelnemende gemeenten. Hierbij gaat het om publieke AC laadpalen, aangesloten op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Het staat Concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x25 of 3x35A-aansluiting, en om meerdere laadpalen op één netwerkaansluiting te realiseren (conform de vigerende eisen en normen). De keuze voor een 3x35A-aansluiting is aan de Concessiehouder en is voor eigen rekening en risico.

Voor de deelnemende gemeenten geldt dat zij Exclusiviteit verlenen aan Concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de Plaatsingstermijn. De Exclusiviteit is van toepassing op nieuwe locaties voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Voor de locaties waar op dit moment al een Laadpaal en/of laadinfrastructuur gerealiseerd is, geldt deze Exclusiviteit niet in het geval een Laadpunt of Laadpaal wordt bijgeplaatst op een reeds bestaande aansluiting voor een Publiek laadpunt/laadpaal.

Contracten van bestaande laadpalen waarvan de Exploitatietermijn afloopt mag de Concessieverlener opnieuw in de markt zetten.

Het staat Concessiehouder gedurende de Exploitatietermijn vrij om aansluitingen te verzwaren tot en met 3x35A en/of met akkoord van de Gemeente laadpalen bij te plaatsen op bestaande aansluitingen die binnen deze Concessie zijn gerealiseerd..

Het staat de provincies en gemeenten vrij om, in het kader van pilotprojecten, separate afspraken te maken met Concessiehouder of andere partijen, waarbij andere of innovatieve laadconcepten worden gerealiseerd. Deze pilotprojecten zijn bijvoorbeeld gericht op, maar niet beperkt tot, innovatieve laadmethoden, andere laadvormen, het bevorderen van duurzaamheid, netstabiliteit of Smart Charging. Waar nodig worden de netbeheerders hierbij betrokken. Deze uitzondering geldt enkel voor de pilotfase en voor laadpalen in de openbare ruimte op een 3x35A-aansluiting. Een pilot is beperkt in omvang en heeft een beperkte looptijd.

Het is dus toegestaan dat andere partijen dan de Concessiehouder laadpalen plaatst en exploiteert indien deze worden ingezet voor innovaties of pilots. Hieraan is een maximum gesteld: in de provincie Overijssel zijn 200 laadpalen toegestaan en in de provincie Gelderland (inclusief Veenendaal) ook 200.

## **2.6 Verkeersbesluit en bebording**

Concessieverlener neemt een verkeersbesluit voor het reserveren voor het 'Opladen van elektrische voertuigen' van de bij de Laadpaal behorende parkeervakken. Ongeacht de van toepassing zijnde categorie geldt dat Concessieverlener:

- Voor elke Laadpaal direct een verkeersbesluit nemen voor twee parkeervakken;
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord, tenzij Concessieverlener kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of geldend beleid niet wenselijk of mogelijk is;
- Als het tweede parkeervak niet direct wordt bebord, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord, bij een jaarlijks verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal.

Concessiehouder dient voor eigen rekening zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording. Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient Concessiehouder zorg te dragen voor bebording. Het staat gemeenten vrij om ook markeringen toe te passen. Markeringen zijn geen onderdeel van de opdracht. Tot slot kan zowel Concessiehouder als gemeente kiezen voor aanrijbeveiliging. De kosten hiervan zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Wanneer de aanrijbeveiliging conform het PvE toegepast dient te worden, zijn de kosten voor Concessiehouder.

Concessieverlener staat open voor eventuele alternatieven voor bebording. Het staat Concessiehouder vrij om hier voorstellen voor te doen, mits de bebording voldoet aan RVV en BABW-eisen.

## **2.7 Tarieven en splitsing van installatie en levering en overige tarieven**

In deze Concessie hebben we een splitsing van installatie en levering opgenomen, die opgeteld het Laadtarief vormen. Daarom vragen we de Concessiehouder om de volgende tarieven los van elkaar aan te leveren:

### **1. De installatievergoeding:**

De installatiekosten bestaat uit:

- a. Technisch; de totale kosten voor de technische invulling als aanschaf, plaatsing, inrichting laadplek, roaming, verzekering preventief en correctief onderhoud, storingen en calamiteiten etc.;
- b. Beheer; de totale kosten voor rapportages, contractmanagement, communicatie, inrichting backoffice etc.;
- c. Algemeen: alle andere kosten voor uitvoering van de binnen deze opdracht beschreven werkzaamheden, eisen etc.

De installatievergoeding is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede contractjaar vindt indexering van de installatievergoeding één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt.

2. Het all-in stroomtarief; opgebouwd uit:
  - a. Kosten van inkoop van energie;
  - b. Van toepassing zijnde (energie) belastingen en heffingen;
  - c. Opslag Duurzame Energie;
  - d. Opbrengsten van toepassing zijnde HBE's.

Prijzen zijn per kWh, excl. BTW en worden in rekening gebracht worden bij de Mobility Service Providers, via eigen laadpas en/of ad hoc betaling aan de laadpaal.

De opgegeven prijs voor energie is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede jaar vindt indexering plaats van het all-in stroomtarief één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS Indexcijfer.

Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door Concessiehouder doorbelast worden. Verlaging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd.

Het totale Laadtarief (installatievergoeding in combinatie met het all-in stroomtarief) mag nooit lager zijn dan € 0.22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0.36 per kWh, exclusief BTW. Het tarief voor de installatievergoeding mag niet meer bedragen dan 40% van de totale laadprijs. Dit percentage is onderwerp van de dialoogronde.

Naast de installatievergoeding en het all-in stroomtarief gelden de volgende voorwaarden en tarieven:

### 3. Concessievergoeding

Concessieverlener kan er voor kiezen om jaarlijks vanaf 2024 een Concessievergoeding in rekening te brengen bij de Concessiehouder. Deze vergoeding wordt gebruikt om de werkzaamheden van het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal, Monitoringssysteem en het Contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. Indien van toepassing, worden deze kosten jaarlijks vooraf bepaald en in rekening gebracht bij Concessiehouder.

Het staat Concessiehouder vrij om deze kosten 1 op 1 bovenop het opgegeven Laadtarief in rekening te brengen bij de Mobility Service Providers, via de eigen laadpas of bij ad hoc betalingen aan de Laadpaal. Dit betekent dat de totale kosten verdeeld dienen te worden over de totale afgenomen kWh's voor het komende Concessiejaar.

Uitgangspunt blijft een Laadtarief waarmee elektrisch rijden concurrerend is met het rijden op fossiele brandstof.

### 4. Tussentijdse verwijdering en verplaatsing van laadpalen

Indien een verplaatsing of verwijdering plaatsvindt op initiatief van de Concessieverlener, zijn de kosten hiervan voor de Concessieverlener. Hiervoor geldt een vast tarief. Zie hiervoor 2.11. Indien de Concessiehouder een verplaatsing of verwijdering initieert en deze akkoord is door de gemeente, dan zijn de kosten hiervan voor de Concessiehouder.

De opgegeven prijs, exclusief de netbeheerderkosten, voor de verwijdering en verplaatsing is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de overeenkomst. Vanaf het tweede jaar vindt indexering één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer CPI alle huishoudens.

### *Laadpas*

Concessiehouder dient er zorg voor te dragen en te borgen dat gebruikers ook daadwerkelijk kunnen laden tegen de door Concessiehouder aangeboden en contractueel vastgelegde tarieven. Dit op een gebruikelijke wijze. Dit betekent dat de Concessiehouder in beginsel een laadpas zal moeten aanbieden aan gebruikers. Voor het aanbieden én gebruik van de laadpas mogen geen aanvullende kosten in rekening gebracht worden bij de gebruiker.

Bij directe / ad-hoc (direct met bijvoorbeeld creditcard of bankpas) betalingen geldt dat alleen het contractuele Laadtarief in rekening mag worden gebracht.

#### *Leges en precario*

Concessieverlener stelt de locaties voor laadinfrastructuur om niet beschikbaar. Concessieverlener heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit.

Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.

### **2.8 Levering van groene stroom**

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de inkoop en levering van Nederlandse groene stroom. De levering van groene stroom wordt jaarlijks door het overleggen van certificaten van oorsprong door Concessiehouder aangetoond. Het wordt aangemoedigd om gebruik te maken van lokaal opgewekte groene stroom. Inschrijver dient in het plan van aanpak in te gaan op de levering van stroom.

Concessiehouder is gehouden mee te werken aan het verzoek van Concessieverlener, zijnde individuele gemeenten of een groep gemeenten, om voor de laadpalen op haar grondgebied over te stappen naar groene stroom van een lokale energiecoöperatie.

Concessiehouder is gerechtigd de tarieven van deze leverancier één op één over te nemen in het energie-deel van het contractuele Laadtarief. Dit voor zowel een meer- of minderprijs voor het opgegeven energie-deel. Gemeenten die hiervan gebruik willen maken melden dit bij de provincie als contractbeheerder. De provincie coördineert en verzamelt deze verzoeken en inventariseert hiervoor de benodigde gegevens. 1x per half jaar worden deze verzoeken bij de Concessiehouder ingediend. Concessiehouder dient dit dan binnen zes maanden te implementeren. Concessiehouder dient rekening te houden met deze flexibiliteit in haar afspraken met de energieleverancier. Zie hiervoor Bijlage 10.6 (Workflow alternatieve energieleverancier **(deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)**) waarin de workflow staat voor het overstappen naar een andere energieleverancier, zijnde een energiecoöperatie.

### **2.9 Deelonderwerpen**

Binnen deze opdracht staat de uitrol van Publieke laadpalen centraal. Onderdeel van de opdracht is het toepassen van onderdelen die zich in de praktijk bewezen hebben. Ook treffen we voorbereidingen voor enkele nieuwe ontwikkelingen, zodat de laadpalen toekomstbestendig zijn en makkelijk geschikt gemaakt kunnen worden wanneer we deze ontwikkelingen grootschalig willen toepassen. In deze Concessie gaat het om de volgende deelonderwerpen:

1. Smart Charging ready
2. Vehicle to Grid ready
3. Cyber Security
4. Laadpleinen
5. Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken
6. Laadinfrastructuur voor deelvervoer
7. Laadinfrastructuur voor bestelbussen (N1) en PHEV

8. Laadpaalkleven
9. Klantreis
10. Alternatieven voor de laadpaal
11. Prijstransparantie

1. Smart Charging ready

Met betrekking tot Smart Charging worden de volgende eisen gesteld:

- a. *Smart Charging Ready*

- Concessiehouder voldoet aan de Smart Charging Requirements<sup>1</sup> die vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) Werkgroep Smart Charging zijn opgesteld (zie module 2 en 3B van de Smart Charging Requirements). Indien een Smart Charging eis van de NAL tegenstrijdig is met dit het Beschrijvend Document of het Programma van Eisen, geldt dat de eis uit dit Beschrijvend Document of Programma van Eisen prevaleert tenzij Concessiehouder en Concessieverlener in gezamenlijk overleg besluiten dat de eis vanuit de NAL de voorkeur heeft.
- De dataverbinding tussen het backoffice-systeem en de Openbare Laaddienst communiceert minimaal conform het Open Charge Point Protocol 2.0.1, waarbij (in tegenstelling tot de Smart Charging Requirements) gebruik wordt gemaakt van een fasering:
  - Fase 1: Bij start Concessie is OCPP 2.0.1 met basisfunctionaliteiten geïmplementeerd.
  - Fase 2: OCPP 2.0.1 inclusief privacy, security, advanced device management en customer information functionaliteiten. Concessiehouder dient binnen uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de Overeenkomst deze functionaliteiten te hebben geïmplementeerd.
- De Concessiehouder dient binnen 6 maanden na ondertekening van de Overeenkomst een certificaat te overleggen o.b.v. de OCPP Compliant Test Tool (OCTT) 2.0.1 voor zowel het CSMS (de backoffice) als voor de modules core, smart charging, advanced security, advanced user interface (indien Laadobject een display heeft) en ISO 15118 support (vanaf het moment dat ISO15118 geïmplementeerd wordt) van het Laadobject, bij voorkeur door een aangesloten en onafhankelijk testlaboratorium<sup>2</sup>. In overleg met de Concessieverlener kan een vergelijkbaar testrapport gebaseerd op de OCTT 2.0.1 mogelijk volstaan<sup>3</sup>. Om de implementatie van OCPP 2.0.1 te waarborgen houdt de Concessieverlener (eventueel i.s.m. een onafhankelijke partij, zoals bijvoorbeeld ElaadNL) zich het recht voor het OCPP berichtenverkeer te controleren.

- b. *Smart Charging algemeen*

Concessieverlener volgt de ontwikkelingen vanuit de NAL-werkgroep Smart Charging voor wat betreft de toepassing van Smart Charging. Concessiehouder en Concessieverlener bepalen in overleg in welke mate het reëel is nieuwe toepassingen te implementeren.

- c. *Smart Charging in geval van netcongestie*

- De netbeheerder kan laadsturing aan Concessiehouder en Concessieverlener verzoeken, door het toepassen van een capaciteitsprofiel indien beperkingen in het netwerk daar aanleiding toe geven. Concessiehouder dient hieraan mee te werken na akkoord van Concessieverlener. Netbeheerder geeft in vroegtijdig stadium aan dat een

---

<sup>1</sup> Zie: <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/werkgroepen/werkgroep+smart+charging/default.aspx>

<sup>2</sup> Zie: <https://www.openchargealliance.org/certification/testing-laboratories>

<sup>3</sup> Zie: <https://www.openchargealliance.org/protocols/test-tool>

capaciteitsprofiel gewenst is. Na invoering treden Concessieverlener, Concessiehouder en netbeheerder minimaal twee keer per jaar in overleg over de wenselijkheid, uitvoerbaarheid en financiële consequenties van de laadprofielen. Uitgangspunt is een financiële compensatie voor de Concessiehouder en goede communicatie richting de E-rijder. De wijze en hoogte van de compensatie worden nader uitgewerkt. Concessiehouder implementeert alleen de capaciteitsprofielen na goedkeuring van Concessieverlener.

- Concessiehouder dient een open protocol te ondersteunen om stuursignalen van de regionale netbeheerder (RNB) te kunnen ontvangen en te verwerken, bijvoorbeeld OSCP of Open ADR (in afstemming met netbeheerder i.v.m. comptabiliteit). Indien Concessiehouder hier een ander open protocol wil voorstellen, dient dat in overleg met de netbeheerder te worden overeengekomen en wordt Concessieverlener hierover geïnformeerd. Het updaten van het protocol naar een nieuwe versie dient tevens in afstemming met de netbeheerder en Concessieverlener te geschieden om daarmee comptabiliteit te waarborgen.
- Indien tijdens het inzetten van het capaciteitsprofiel zich issues voordoen, dan spant Concessiehouder zich samen met Concessieverlener en ElaadNL in om deze op te lossen. Indien Concessiehouder een issue niet opgelost krijgt rapporteert Concessiehouder hierover aan Concessieverlener en betreft Concessiehouder ElaadNL hierbij. Concessiehouder dient in samenwerking met ElaadNL het issue te onderzoeken om daarmee tot de oorzaak te komen. ElaadNL geeft aan welke informatie ze waarvoor nodig hebben. Voor informatie die niet behoort tot het PvE mag Concessiehouder een redelijke vergoeding vragen. Concessiehouder, Concessieverlener en ElaadNL stemmen gezamenlijk met elkaar af welke oplossing wordt gehanteerd, waarbij Concessieverlener zich het recht voorbehoudt om altijd het eindoordeel te kunnen maken.

## 2. Vehicle-to-Grid ready

Vehicle-to-Grid (V2G) is het terug leveren van energie uit de auto. Meer algemene informatie rondom dit onderwerp is te vinden op de website van ElaadNL.

Momenteel zijn er nagenoeg geen elektrische auto's verkrijgbaar die V2G, via AC-laadpalen, ondersteunen. Naar verwachting zal deze ontwikkeling wel gaan plaatsvinden. Wanneer ISO 15118 officieel wordt erkend in de markt implementeert Concessiehouder binnen een jaar na de officiële bekendmaking deze op de Laadpalen. De Laadpalen dienen bij plaatsing hardwarematig reeds geschikt te zijn voor V2G. Dit betekent onder andere dat de meter in de Laadpaal geschikt is om de energie op een separaat telwerk te registreren. De Werkgroep Open Protocollen binnen de NAL is maatgevend in de erkenning van dit protocol.

## 3. Cyber Security

Gezien de risico's is borging van cyber security noodzakelijk. ElaadNL heeft in samenwerking met ENCS een set cybersecuritymaatregelen ontwikkeld die ervoor moeten zorgen dat risico's gemitigeerd worden. Deze set betreft maatregelen om de indringbaarheid via de laadpaal te voorkomen en maatregelen om indringbaarheid via communicatie(protocollen) te voorkomen.

Uiterlijk 6 maanden na de ondertekening van de Overeenkomst dient de Concessiehouder de meest recente eisen van ElaadNL en ENCS ten aanzien van cyber security te hebben geïmplementeerd (deze termijn loopt gelijk aan de implementatie van OCPP 2.0.1). De security requirements zijn beschikbaar via [www.elaad.nl](http://www.elaad.nl) en [www.encs.eu](http://www.encs.eu). Dit toont de Concessiehouder aan door middel van een cyber security testrapport, waarin de Laadpaal functioneel is getest aan

de hand van de EV Charging Systems Security Requirements<sup>4</sup>. Bij een update van de EV Charging Systems Security Requirements voldoet de Concessiehouder hier binnen uiterlijk 12 maanden na release aan.

Het is aan Concessiehouder aan te tonen dat voldaan wordt aan deze eisen. Indien Concessieverlener kosten moet maken om het voldoen aan deze regels te controleren, zijn de kosten hiervan voor Concessiehouder.

#### 4. Laadpleinen

De Exclusiviteit van deze Concessie komt te vervallen bij een aansluiting groter dan 3x35A. Binnen de Exclusiviteit kan de Concessiehouder ervoor kiezen om clusters van laadinfrastructuur te realiseren waarbij iedere laadpaal een eigen aansluiting heeft of meer laadpalen aan te sluiten op een 3x35A-aansluiting (conform de vigerende eisen en normen).

Daarnaast vraagt de Concessieverlener de Concessiehouder om een prijsvoorstel te doen voor laadpleinen op een hogere aansluitwaarde. Concessieverlener kan hiervoor kiezen indien gewenst. De Concessiehouder dient een prijsvoorstel te doen voor een Laadplein op een aansluiting van 3x63A en 3x80A, waarbij gespecificeerd wordt hoeveel laadpunten gerealiseerd worden. De prijs voor een Laadplein staat vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede contractjaar vindt indexering van de prijs voor een laadplein één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt.

Het staat Concessieverlener vrij om met andere partijen afspraken te maken voor het realiseren van laadpleinen.

In het plan van aanpak gaat Concessiehouder in op haar visie op laadpleinen, de voorwaarden en de kosten ervan.

#### 5. Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken

Het is, met het oog op de groei van het aantal elektrische auto's en de woningbouwopgave, van belang om nieuwbouwwijken te voorzien van voldoende laadpalen. Concessiehouder werkt op verzoek van een gemeente mee aan het voorbereiden van nieuwbouw- of herstructureringsplannen, waarmee voldaan wordt aan de wet- en regelgeving en richtlijnen voor nieuwbouw en herstructurering. Doel hiervan is om een aanbod van laadinfrastructuur bij aanvang te realiseren en snelle uitbreiding bij toenemende behoefte mogelijk te maken. Ook dient voorkomen te worden dat graaf- en breekwerk in net opgeleverde woonwijken nodig is.

Het plaatsen van publieke laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken valt binnen de Exclusiviteit van de Concessie. Ook wanneer de grond tijdelijk nog in bezit is van de projectontwikkelaar. Concessiehouder is verplicht mee te werken aan de realisatie van laadpalen in nieuwbouwwijken wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Gemeente bepaalt de laadlocatie(s) aan de hand van het Definitief Ontwerp (DO) openbare ruimte, of een meer gedetailleerde tekening op basis van het DO;
- Gemeente baseert zich bij het bepalen van de aantallen laadpalen in nieuwbouwwijken bij voorkeur op de Prognosetool laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken<sup>5</sup> van Over Morgen, of een vergelijkbare tool;

---

<sup>4</sup> Verkrijgbaar via <https://encs.eu/encs-document/security-requirements-for-procuring-ev-charging-stations/>. Via deze website is ook een testplan verkrijgbaar: <https://encs.eu/encs-document/security-test-plan-for-ev-charging-stations/>

<sup>5</sup> Zie <https://evmaps.overmorgen.nl/nieuwbouwwijken>

- De grond is woonrijp. Bij voorkeur gaat de plaatsing van laadinfrastructuur mee in de fase van het woonrijp maken van de woonwijk zodat er geen graaf- en breekwerkzaamheden meer hoeven plaats te vinden nadat de bestrating er ligt;
- De Laadlocatie bevindt zich op een voor het openbaar verkeer openstaande weg;
- Gemeente heeft een verkeersbesluit genomen;
- Bij proactief te plaatsen laadpalen: de ruimte voor jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen binnen de gemeente wordt niet overschreden. Bij overschrijding heeft de Gemeente de mogelijkheid om de laadpalen onder de voorwaarden van 'Laadpaal op aanvraag gemeente' te laten plaatsen.

Nadat de Gemeente het verkeersbesluit heeft genomen start de Concessiehouder de procedure voor het plaatsen van de Laadpaal. Concessiehouder is verplicht om de planning van de werkzaamheden af te stemmen met de projectontwikkelaar, via de contactpersoon bij de betreffende gemeente.

Laadlocaties in nieuwbouwwijken kunnen volgens de volgende uitrolstrategieën worden geplaatst, waarbij moet worden voldaan aan bovenstaande voorwaarden:

- Proactieve laadpalen: De Laadlocaties in nieuwbouwwijken worden aangewezen op de plankaarten;
- Paal-volgt-auto laadpalen: Een bewoner dient een geldige aanvraag in voor een Laadpaal. Als de aanvrager het nieuwe huis nog niet heeft betrokken dan mag de aanvrager worden gevraagd een koop- of huurovereenkomst te laten zien. Ook geeft de aanvrager aan per wanneer hij/zij de woning betreft. Als de bewoner de woning betreft nadat de paal volgens voorgeschreven doorlooptijden wordt geplaatst mag Concessiehouder hier rekening mee houden bij het maken van zijn planning. Het uitgangspunt is dat de laadpaal wordt geplaatst op het moment dat de aanvrager de nieuwe woning betreft, danwel zo kort mogelijk nadat de aanvrager de woning heeft betrokken;
- Laadpaal op aanvraag van gemeente: Gemeenten mogen laadpalen aanvragen in nieuwbouwwijken. Hierbij gelden dezelfde voorwaarden met betrekking tot compensatie als bij overige locaties op aanvraag van gemeente.

Om ervoor te zorgen dat de nieuw aan te leggen openbare ruimte zo goed mogelijk ingericht wordt spant de Gemeente zich in om tijdens het bouwrijp maken van het project mantelbuizen te (laten) plaatsen. Op die manier kan de uiteindelijke plaatsing van de laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken tegen lagere kosten en met minder overlast voor de inwoners gerealiseerd worden. Concessieverlener en Concessiehouder maken nadere afspraken over de wijze van registratie van de ligging van de mantelbuizen en eventuele technische en plaatsingseisen van de mantelbuizen.

Voor de wijk Hart van de Waalsprong in gemeente Nijmegen wordt laadinfrastructuur meegenomen in het woonrijp maken van de woonwijk. Om zeker te zijn dat de laadinfrastructuur tijdig mee wordt genomen in de plannen van de projectontwikkelaar valt de realisatie van deze laadpalen niet onder de Concessie en wordt gegund in een apart contract aan een Marktpartij. Na oplevering valt, voor plaatsing van nieuwe laadpalen, deze woonwijk weer onder de Concessie voor de plaatsing van Publieke laadpalen. De woonwijk wordt in september-oktober 2022 opgeleverd.

## 6. Laadinfrastructuur voor deelvervoer

Een gemeente kan besluiten om een Laadlocatie aan te wijzen die 'uitsluitend ten behoeve van elektrische deervoertuigen wordt gebruikt'. Onder deelvervoer worden zowel open systemen waar



iedereen gebruik van kan maken, als gesloten deelvervoersystemen waar een beperkte groep gebruik van kan maken, verstaan.

Wanneer beide Laadpunten van een Laadpaal exclusief gereserveerd worden voor het laden van deelauto's en daarmee niet publiek toegankelijk zijn valt de laadinfrastructuur niet binnen de Exclusiviteit van deze Concessie. Concessiehouder is niet verplicht mee te werken en het staat open voor de aanbieder van deelvervoer en/of Concessieverlener om voor eigen rekening en risico laadinfrastructuur te realiseren. Het staat Concessiehouder vrij om op verzoek van Concessieverlener hier wel aan te werken.

Wanneer één Laadpunt exclusief gereserveerd wordt voor het laden van deelauto's en het andere laadpunt publiek toegankelijk blijft, valt plaatsing van de Laadpaal wel onder de Exclusiviteit van de Concessie. Het is een aanbieder van deelvervoer dan niet toegestaan om zelf laadinfrastructuur te plaatsen. Voor deze Laadpaal geldt dezelfde vergoeding als voor de categorie Laadpalen op aanvraag van gemeente. De Gemeente kan hierover aanvullende afspraken maken met de aanbieder van deelvervoer.

#### 7. Laadinfrastructuur voor bestelbussen (N1) en PHEV

De laadinfrastructuur in de publieke ruimte is behalve door volledig elektrische personenvoertuigen ook te gebruiken en aan te vragen door gebruikers van N1 voertuigen en plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV). De Concessiehouder neemt aanvragen van E-rijders met deze categorieën voertuigen in behandeling volgens het reguliere paal-volgt-auto proces. Dit geldt voor M1- en N1-voertuigen die gebruikt worden voor de logistiek maar bijvoorbeeld ook voor buurtbussen en doelgroepenvervoer.

#### 8. Laadpaalkleven

Onder Laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezet houden van een Laadpaal, terwijl er niet wordt geladen omdat de batterij van de auto reeds is volgeladen.

In de Concessie schrijven we geen eisen voor ten aanzien van Laadpaalkleven. Verschillende gemeenten willen hier echter wel mee aan de slag. Daarom vragen we van Concessiehouder om in een plan van aanpak te beschrijven op welke manier zij hieraan mee wil werken en welke mogelijkheid de gemeenten op verzoek kan toepassen. Hierbij worden nadrukkelijk ook opties bedoeld anders dan prijsprikkels.

Concessiehouder dient mee te werken aan een verzoek van een individuele gemeente om 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Gemeenten en Concessiehouder maken separate en aanvullende afspraken over de kosten die hiermee gepaard gaan en de verdeling van de kosten. Concessiehouder dient eventuele kosten hiervoor dus niet in de algemene tarieven op te nemen.

#### 9. Klantreis

Een gebruiksvriendelijk laadnetwerk is voor zowel E-rijders als gemeenten belangrijk en cruciaal voor het bereiken van de laaddoelstellingen. Hiervoor hebben we twee zogeheten klantreizen van E-rijders uitgewerkt, voor 'aanvraag en plaatsing' en het 'gebruik' van publieke laadpalen. Een Klantreis beschrijft de stappen die de E-rijder moet doorlopen en kijkt waar de gebruiksvriendelijkheid kan worden verbeterd. Om een echt gebruikersvriendelijk laadnetwerk te realiseren verwachten we dat de Concessiehouder een nauwe samenwerking opzet met gemeenten en de E-rijders. Wij verwachten van de Concessiehouder transparantie, actief luisteren naar wensen en behoeften en initiatief en samenwerking om oplossingen te realiseren.

Het rapport met beschrijving van de klantreis is opgenomen als bijlage 10.7 (Deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)

Met betrekking tot het aanvraag en plaatsingsproces eisen we

Transparante en proactieve communicatie: het vertonen van eigenaarschap over de aanvraag en plaatsing naar de aanvrager en overzicht van en inzicht in de status van alle aanvragen voor de Concessieverlener. Onder proactieve communicatie verstaan we meedenken bij afwijzing en relevante communicatie proactief verzorgen over de aanvraag, uitrol en plaatsing richting aanvragers en Concessieverlener. Concessiehouder maakt in ieder geval de volgende punten in de Aanvraagportaal inzichtelijk:

- Voorwaarden voor een succesvolle laadpaal aanvraag.
- Stappen in het proces, de doorlooptijden en de communicatie.
- Rollen, rolverdeling en contactgegevens in de diverse fasen van het proces.
- Proactief informeren over relevante plaatsingsinformatie.
- Heldere redenen voor een afwijzing en informatie over alternatieven.
- Informatie over eerste gebruik en contactgegevens in geval van problemen.
- Overzicht en inzicht in alle binnengekomen en verwerkte aanvragen.
- Proactief informeren over bijzonderheden (bv. veel aanvragen in een wijk, veel afwijzingen.)
- Veel voorkomende vragen en klachten.

Met betrekking tot het exploitatieproces eisen we

On time fix: we willen een gebruiksvriendelijk laadnetwerk, gemeten en vastgesteld vanuit de E-rijder. We vinden het wenselijk dat de E-rijder gestimuleerd wordt in het melden van problemen die effect kunnen hebben op de waargenomen klantvriendelijkheid tijdens de hele laadsessie: van zoeken naar een laadpaal tot het betalen van de rekening. En dat problemen worden opgelost en gecommuniceerd naar stakeholders:

- Een probleem kan eenvoudig worden gemeld en opgelost binnen de vooraf afgesproken termijn. Dit kan verschillen per termijn.
- De mogelijkheid voor E-rijders om direct en op locatie melding te kunnen maken van storingen of calamiteiten.
- Het binnen de afgesproken termijnen afhandelen van de meldingen.

#### 10. Alternatieven voor de Laadpaal

In bepaalde gevallen of op specifieke locaties is het plaatsen van een (bovengrondse) laadpaal in de openbare ruimte niet of minder wenselijk. Alternatieven zoals ondergrondse laadpunten, laadpunten geïntegreerd in verlichtingsmasten of ander straatmeubilair zijn weliswaar beschikbaar, maar lenen zich nog niet voor grootschalige uitrol. Concessiehouder dient de optionele mogelijkheid van één of enkele alternatieven te bieden. Indien een deelnemende gemeente hiervan gebruik wenst te maken, treden gemeente en Concessiehouder hierover met elkaar in overleg. Het staat Concessiehouder vrij om voor deze alternatieven, na akkoord van de gemeente, de meerkosten separaat bij de betreffende gemeente in rekening te brengen.

Alternatieve laadpunten vallen niet onder de exclusiviteit van deze opdracht. Dit betekent dat het gemeenten in het kader van pilots en innovaties vrijstaat om hierover ook afspraken te maken met derden.

Het staat de aanbieder vrij op wat voor aansluiting de laadpaal wordt gerealiseerd. De Exclusiviteit van deze Concessie vervalt boven een aansluiting van 3x35A.

#### 11. Prijstransparantie

Concessiehouder voldoet uiteraard aan alle wet- en regelgeving en richtlijnen rondom prijstransparantie en de acties die nodig zijn om dit mogelijk te maken. Dit voor zover deze van

toepassing zijn op haar rol als Concessiehouder, maar uiteraard ook in het geval Concessiehouder optreedt als Mobility Service Provider.

Concessiehouder zorgt hiermee dat aan de regels van het Autoriteit Consument & Markt (ACM) worden voldaan.

## 2.10 Onderwerpen Dialoogronde

De volgende onderwerpen worden tijdens de dialoog besproken:

- Graag willen we onderzoeken of het haalbaar is om de laadinfrastructuur die we binnen deze Concessie gaan plaatsen technisch geschikt te maken voor de eventuele uitrol van vehicle to grid (V2G). Wat voor effect heeft het op het laadtarief als er laadinfrastructuur wordt uitgevraagd die V2G ready is?
- De aanpak zoals we die voorzien voor Proactieve plaatsing van laadinfrastructuur willen we graag toetsen. Een aantal onderwerpen daarbij zijn:
  - Businesscase. In hoeverre is onze inschatting van de businesscase realistisch.
  - Bij hoeveel geladen kWh is een laadpaal rendabel in de businesscase van de Concessiehouder.
- Bij hoeveel afgenomen kWh of gebruikers is het voor een Concessiehouder rendabel om laadinfrastructuur bij te plaatsen.
- Laadpleinen.
  - We betrekken binnen de Concessie geen grootschalige laadpleinen. Wel maken we het mogelijk voor de Concessiehouder om kleine laadpleinen uit te rollen op een aansluiting van 3x35A. In hoeverre acht u dat haalbaar en bent u van plan hierop in te gaan zetten?
  - We vragen inschrijvers om een prijsopgave toe te voegen voor laadpleinen met een netaansluiting van 3x63A en 3x80A, met specificatie hoeveel laadpunten worden gerealiseerd. Gemeenten kunnen hiervoor kiezen indien gewenst, er geldt geen exclusiviteit. Graag bespreken wij met u of dit een realistische vraag is en welke mogelijkheden u ziet hoe om te gaan met het verzoek vanuit gemeenten om hier vooraf inschattingen van te kunnen maken.
- Laadpaalkleven. Veel gemeenten worstelen met het laadpaalkleven. Daarnaast weten we dat een stimuleringsstarief vaak niet het gewenste effect heeft. Op wat voor manier kunnen we dit uitvragen om te zorgen dat we een goede collectieve strategie uitvragen om laadpaalkleven tegen te gaan.
- In de Concessiestukken hebben we nu opgenomen dat de installatievergoeding maximaal 40% van het laadtarief mag zijn. Is dat een realistische inschatting?
- In de Concessiestukken hebben we als vergoeding voor palen op aanvraag van gemeente (strategische palen) een vaste gemeentelijke bijdrage per laadpaal opgenomen van €1.500,-. Is dit een realistische inschatting? Is het nodig om extra eisen aan de laadpalen op aanvraag van gemeenten te stellen? Zo ja welke eisen stelt u voor?
- In de Concessiestukken hebben we de ruimte voor innovatie waarbij Concessieverlener mag afwijken van de exclusiviteit bepaald op 200 laadpalen in Overijssel en 200 laadpalen in Gelderland. Hiermee geven we gemeenten ruimte om bijvoorbeeld laadinfrastructuur in lantaarnpalen te realiseren. Is dit een acceptabel aantal?: Heeft u een alternatief voorstel hoe invulling te geven aan deze behoefte binnen de Concessie? Zo ja wat is uw voorstel?

## 2.11 Innovatieparagraaf

De komende jaren zullen een aantal bekende en nog onbekende innovaties hun intrede doen. Deze innovaties zijn geen onderdeel van deze Concessie indien deze niet zijn opgenomen in het PvE.

Van een aantal innovaties, zoals Smart Charging en Vehicle to Grid, geldt dat de laadpalen hierop voorbereid moeten zijn. In het PvE zijn hiervoor eisen opgenomen, maar hierbij wordt duidelijk aangegeven dat het om de technische voorbereiding van de laadpaal gaat, niet om het daadwerkelijk functioneel gebruik.

Verder verwacht Concessieverlener in de toekomst een aantal innovaties:

- Pin-betalingen aan de laadpaal
- Vrije Keuze Energieleverancier
- Functionele implementatie van Smart Charging en V2G  
Het staat Concessiehouder vrij met innovatieve voorstellen te komen voor Smart Charging en V2G. De implementatie en voorwaarden zijn altijd ter goedkeuring door Concessieverlener
- Gebruik van recyclaten  
Een werkgroep waaraan mede de provincie Overijssel deelneemt heeft een marktonderzoek uitgevoerd naar de inzet van recyclaten. Het marktonderzoek onderzocht in hoeverre de recyclaten gebruikt kunnen worden in producten die overheden afnemen. De Laadpaal kwam in dat onderzoek als optie naar voren. Het is echter nog onduidelijk in hoeverre fabrikanten hier zelf mee bezig zijn. Van Concessiehouder wordt gevraagd om te participeren in een onderzoek naar de mogelijkheden en eventueel palen te fabriceren. Er bestaan ook subsidiemogelijkheden die te zijner tijd aangevraagd kunnen worden. Het gebruik van recyclaten in laadpalen wordt niet als eis opgenomen in de aanbesteding. Indien Concessieverlener hiervoor een pilot wil starten of dit anderszins wil implementeren dan maken Concessieverlener, Concessiehouder, en andere belanghebbenden afspraken over inzet, financiering, contractuele aanpassingen, aanpassing Laadtarief, etc.

Er zullen zich innovaties voordoen welke op dit moment nog niet ontwikkelt en/of inzichtelijk zijn. Indien deze innovaties middels pilots of anderszins geïmplementeerd dienen te worden maken Concessieverlener, Concessiehouder en andere belanghebbende afspraken over inzet, financiering, contractuele aanpassingen, aanpassingen Laadtarief etc.

## **2.12 Communicatie, klachten en meldingen**

Uit recente evaluaties en een verkenning onder de deelnemende gemeenten komt naar voren dat gemeenten een zeer groot belang hechten aan een goede, snelle en adequate communicatie met Concessiehouder. Hierbij gaat het o.a. om directe communicatie tussen Concessieverlener en Concessiehouder, communicatie bij klachten, storingen en meldingen, status van aanvragen, plannings en communicatie naar E-rijders. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het aanleveren van een communicatieplan waarin is opgenomen hoe Concessiehouder hier invulling aan geeft. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het op een goede manier afhandelen van klachten, storingen en meldingen. Ook wijst de Concessiehouder per gemeente of regio een vaste contactpersoon aan die bereikbaar is voor afstemming.

## **2.13 Data, monitoring en managementinformatie**

### Data en monitoring

Concessiehouder stelt alle binnen deze Concessie gegenereerde data kosteloos beschikbaar aan aanbestedende dienst en Concessieverlener. Hiermee verkrijgt Concessieverlener bovendien het eigendom van deze data.

Hierbij gaat het om:

1. Minimaal, maar niet gelimiteerd de volgende ruwe data (CDR's) van de binnen deze Concessie geplaatste laadpalen: verbruik kWh, uren bezetting per laadpunt, locatie van plaatsing, gemiddelde tijd aangekoppeld, gemiddelde tijd laden, uptime en storingen (zie

bijlage 10.5 PvE (Deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)). Op basis van deze data dient Concessieverlener zelf alle gewenste analyses te kunnen uitvoeren, waaronder overzichten per gemeente.

2. Concessiehouder voldoet aan de voorwaarden en eisen t.b.v. het Nationaal Acces Point .
3. Bij de ontwikkeling van een tool of portal voor datamonitoring, werkt Concessiehouder mee aan het kosteloos aanleveren van alle eerdergenoemde data in het daarvoor door Concessieverlener op te stellen format.

### Managementinformatie

Concessiehouder verstrekt periodiek managementinformatie aan Concessieverlener. Concessieverlener is voornemens om hiervoor een digitale tool in te richten. Concessiehouder werkt mee aan het aanleveren van de gevraagde managementinformatie in deze digitale tool. Indien deze niet beschikbaar is, dan wordt deze data maandelijks aangeleverd middels een door Concessiehouder op te stellen document, waarvoor eerst een format ter goedkeuring wordt voorgelegd.

### **2.14 Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen**

Verplaatsing of vervanging van een laadpaal kan op initiatief van Concessieverlener of de Concessiehouder.

- Onder verplaatsing wordt verstaan het (tijdelijk) verwijderen van en terugplaatsen van de Laadpaal op dezelfde of een andere locatie. Een tijdelijke verwijdering (bijvoorbeeld vanwege een wegconstructie) is mogelijk indien de Laadpaal later wordt teruggeplaatst;
- Onder vervanging wordt verstaan het vervangen van een Laadpaal met een nieuw exemplaar op dezelfde locatie;
- De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;
- Bij een verplaatsing wordt er altijd naar gestreefd de Laadpaal binnen de gemeente te herplaatsen en bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de 'oude locatie';
- Bij verplaatsing en vervanging zijn dezelfde basisvoorwaarden, plaatsingsrichtlijnen en inrichtingskaders van toepassing als bij de plaatsing van een nieuwe laadpaal en dienen dezelfde procedurestappen doorlopen te worden als bij plaatsing van een nieuwe Laadpaal, tenzij anders wordt afgesproken;
- Buiten een vervanging om is het Concessiehouder niet toegestaan om gedurende de looptijd van het contract laadpalen te verwijderen uit het Concessiegebied zonder toestemming van Concessieverlener;
- Tenzij anders overeen wordt gekomen is Concessiehouder verplicht de Laadpaal terug te nemen als deze definitief verwijderd wordt;
- Tenzij anders overeen wordt gekomen is Concessiehouder aan het eind van de looptijd verplicht de laadpalen kosteloos te verwijderen en de locatie op te leveren in de dan van toepassing zijnde staat. Concessieverlener kan hier in twee situaties voor kiezen:
  - o Indien de laadlocatie niet meer voldoet en/of deze niet meer past in het (plaatsings)beleid;
  - o Indien aanpassingen in techniek of concept nodig zijn, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

Het staat Concessieverlener vrij om gedurende de gehele contractperiode laadpalen (tijdelijk) te verwijderen en te verplaatsen. Bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, in het geval van reconstructies, klachten of nieuwe inzichten.

### *Tarief voor verwijdering en herplaatsing van laadpalen*

De kosten voor het verwijderen en verplaatsen van laadpalen zijn vast. Indien Concessieverlener een verwijdering of verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen van een laadpaal (twee laadpunten) bedragen € 300,- exclusief BTW.

De kosten voor verplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 750,- per laadpaal (twee laadpunten). De genoemde kosten voor verwijdering en verplaatsing zijn exclusief de kosten die door de netbeheerder in rekening wordt gebracht.

In het geval van werkzaamheden door de gemeente, waaronder maar niet beperkt tot wegreconstructies, kan Concessiehouder geen aanspraak maken op een vergoeding voor gederfde inkomsten. Concessieverlener spant zich in om de periode dat de Laadpaal niet/beperkt toegankelijk is zo kort mogelijk te houden.

### **2.15 Contractmanagement en operationele uitvoering**

De provincie Overijssel zal gedurende de Plaatsings- en Exploitatietermijn optreden als overall contractmanager. In die rol bewaakt zij namens de Concessieverlener de algemene voortgang en de gemaakte contractuele afspraken.

De Concessieverlener zijnde de deelnemende gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. Een gemeente kan er ook voor kiezen om twee contactpersonen aan te stellen. Eén aanspreekpunt voor algemene en meer beleidsmatige vraagstukken (lokaal contractmanagement) en één aanspreekpunt voor operationele zaken voor bijvoorbeeld plaatsing, locaties, aanvragen etc.

Concessiehouder is verantwoordelijk voor het leggen en onderhouden van contacten met elk van de deelnemende gemeenten. Gemeenten hechten hierbij veel waarde aan goede en duidelijke communicatie, een vast contactpersoon en een goede afhandeling van vragen, klachten en storingen tussen gemeente/Concessieverlener en Concessiehouder. Daarnaast hecht de Gemeente/Concessieverlener ook veel waarde aan een goede communicatie tussen aanvragers (Paal-volgt-auto) en Concessiehouder.

Onder operationele uitvoering wordt ook verstaan het afhandelen van allerhande vragen, klachten, storingen en meldingen op lokaal niveau die door de gemeente worden gedaan. Dergelijke zaken worden afgehandeld op operationeel niveau tussen de Gemeente en Concessiehouder. Wanneer een gemeente per abuis niet voldoet aan de contractuele afspraken, worden deze primair opgelost tussen Concessiehouder en gemeente.

Wanneer partijen onderling niet tot een oplossing komen of wanneer het geen incidenten maar structurele aandachtspunten betreft, kunnen gemeenten of Concessiehouder de casus opschalen naar de contractmanager, zijnde provincie Overijssel.

#### **Bijlage 10.1 Begrippenlijst**

#### **Bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie**

#### **Bijlage 10.3 Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente**

#### **Bijlage 10.4 PM**

#### **Bijlage 10.5 Programma van Eisen**

#### **Bijlage 10.6 Workflow alternatieve energieleverancier**

#### **Bijlage 10.7 PM**

## Aantallen laadpalen proactief te plaatsen per jaar

### Gemeente

Aalten	9
Almelo	22
Apeldoorn	44
Arnhem	48
Barneveld	23
Berg en Dal	11
Berkelland	13
Beuningen	9
Borne	7
Bronckhorst	13
Brummen	7
Buren	10
Culemborg	9
Dalfsen	9
Deventer	35
Dinkelland	7
Doesburg	4
Doetinchem	20
Druten	5
Duiven	9
Ede	36
Elburg	9
Enschede	34
Epe	11
Ermelo	9
Haaksbergen	8
Hardenberg	16
Harderwijk	19
Hatterem	4
Heerde	6
Hellendoorn	11
Hengelo	21
Heumen	5
Hof van Twente	9
Kampen	11
Lingewaard	17
Lochem	12
Losser	6
Maasdriel	8
Montferland	10
Neder-Betuwe	8
Nijkerk	19
Nijmegen	41
Nunspeet	10
Oldebroek	7
Oldenzaal	10
Olst-Wijhe	6
Ommen	5

Oost Gelre	10
Oude IJsselstreek	11
Overbetuwe	17
Putten	9
Raalte	12
Renkum	12
Rheden	11
Rijssen-Holten	10
Rozendaal	1
Scherpenzeel	4
Staphorst	5
Steenwijkerland	12
Tiel	13
Tubbergen	8
Twenterand	10
Voorst	9
Wageningen	9
West Betuwe	21
West Maas en Waal	6
Westervoort	5
Wierden	7
Wijchen	15
Winterswijk	4
Zaltbommel	10
Zevenaar	14
Zutphen	14
Zwartewaterland	8
Zwolle	40
Veenendaal	19
Totaal	1013



## Q & A met antwoord op veel gestelde vragen

### Inhoud

1. Waarom kiest de provincie voor een aanbesteding?.....	2
2. Mijn gemeente bestaat uit kleine kernen, is het dan wel interessant voor een marktpartij? .....	2
3. Wanneer wordt er een laadpaal geplaatst?.....	2
4. Wat is proactieve plaatsing? .....	3
5. Wat wordt er van mij als gemeente gevraagd als ik deelneem aan de concessie? .....	3
6. Wat valt binnen en wat valt buiten de exclusiviteit van de concessiehouder? .....	4
7. Hoe gaan we om met bestaande contracten? Kan ik dan toch meedoen? .....	4
8. Ben ik verplicht een minimaal/maximaal aantal openbare laadpalen af te nemen? .....	4
9. Is het hebben van een plankaart verplicht als ik deelneem aan de concessie?.....	4
10. Wat is de samenhang tussen de plankaart, het aanvraagportaal, het monitoringssysteem en de concessie? .....	4
11. Wat kost het de e-rijder? .....	5
12. Wat zijn de kosten voor de gemeente? .....	5
13. Wat is een concessievergoeding en wie ontvangt deze vergoeding?.....	5
14. Welk vermogen hebben de laadpalen die geplaatst worden? .....	5
15. Wordt de laadpaal gevoed met groene stroom? .....	6
16. Welke ruimte is er voor innovatie als ik meedoe aan deze concessie?.....	6
17. Hoe zit het met Laadpleinen? .....	6
18. Wat als ik de laadpaal wil verplaatsen of verwijderen?.....	6
19. Hoeveel vakken moet de gemeente reserveren voor een laadlocatie? .....	6
20. Hoe lang loopt het contract?.....	7
21. Wat gebeurt er na afloop van de exploitatietermijn van 10 jaar?.....	7
22. Wie beslist of de plaatsings- en exploitatietermijn wordt verlengd? .....	7
23. Wat is de planning voor de aanbesteding?.....	7
24. Hoe en wanneer moet ik aangeven dat mijn gemeente wil deelnemen aan de concessie? .....	7
25. In de samenwerkingsovereenkomst staat dat de provincie het contractmanagement kan voeren voor laadpalen van EVnetNL B.V.. Hoe zit dat? .....	7
26. Hoe verschilt deze nieuwe concessie met de Ecotap/Allego concessie van 2018? .....	8
27. Hoe verschilt deze samenwerkingsovereenkomst (sok) met de sok die gemeenten destijds voor de Ecotap/Allego-concessie hebben ondertekend? .....	10

### 1. Waarom kiest de provincie voor een aanbesteding?

Provincies en gemeenten hebben zich via het Klimaatakkoord gecommitteerd aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De belangrijkste doelstelling van de NAL is om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperking vormt voor de uitrol van Elektrisch Vervoer (EV). Het aanbesteden van een concessie voor publieke laadinfrastructuur draagt hier, ons inziens, direct aan bij. Binnen deze concessie maken we het mogelijk om op basis van plankaarten vooruitlopend op de vraag (proactief) laadinfrastructuur te plaatsen. Dit kan kosteloos omdat het door de schaalgrootte voor de concessiehouder mogelijk is om de goed rendabele locaties voor laadpalen tegen de minder rendabele locaties weg te strepen. Daarnaast worden door het schaalvoordeel nog andere voordelen gecreëerd. Denk hierbij aan de kwaliteit van de laadinfrastructuur, laadprijs en locatiekeuze. Processen worden in deze aanbesteding eenduidig en efficiënt ingericht, wat ervoor zorgt dat gemeenten zoveel mogelijk ontzorgd worden. Ten tweede willen we alle marktpartijen een gelijke kans geven. Door een gezamenlijke aanbesteding wordt een level playing field gecreëerd, waardoor alle partijen onder gelijke omstandigheden kunnen inschrijven. De uitgevoerde marktconsultatie en ook de ervaring met vergelijkbare recente aanbestedingen laten zien dat door een aanbesteding de kosten voor overheden en e-rijders afnemen.

### 2. Mijn gemeente bestaat uit kleine kernen, is het dan wel interessant voor een marktpartij?

Ja. Het doel van de Europese aanbesteding is om één marktpartij te selecteren die het recht en de verplichting krijgt om laadinfrastructuur te plaatsen, exploiteren, beheren en onderhouden. Door het gezamenlijk aanbesteden met verschillende Gelderse en Overijsselse gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal), waaronder de grotere gemeenten, creëren we schaalvoordelen die een individuele gemeente niet kan bieden. Kleine kernen kunnen hiervan profiteren omdat de marktpartij verplicht is laadlocaties te realiseren tegen dezelfde voorwaarden als in grotere gemeenten.

### 3. Wanneer wordt er een laadpaal geplaatst?

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën laadpalen:

- **Proactieve laadpalen.**  
Laadpalen die vóór de vraag uit (proactief) worden geplaatst waarbij de locaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart. Voor het selecteren van deze locaties krijgt de gemeente advies van o.a. de opsteller van de plankaart en concessiehouder. In deze categorie wordt een deel van de jaarlijkse prognose (ca. 30%) kosteloos geplaatst door de concessiehouder. In de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie wordt het aantal laadpalen per gemeenten in deze categorie vastgelegd (zie voor de aantallen per gemeente bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst). Voor proactieve laadpalen geldt een afnameverplichting.
- **Paal-volgt-auto laadpalen.**  
Laadpalen die op basis van aanvraag van de e-rijder worden geplaatst. Hierbij wordt waar mogelijk gezocht naar een locatie op de plankaart. Mocht die niet voorzien zijn, dan wordt er in overleg met de concessiehouder een locatie gezocht. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de concessiehouder.
- **Laadpalen op basis van gebruikscijfers.**  
Als op basis van de gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt plaatst concessiehouder hier een extra laadpaal bij. Onder intensief gebruik verstaan we een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.
- **Laadpaal op aanvraag van gemeente.**

Mocht blijken dat in aanvulling op bovenstaande categorieën nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente, dan kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal. De concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik.

#### **4. Wat is proactieve plaatsing?**

Om de groei van elektrisch vervoer te faciliteren en ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperkende factor is voor de groei van elektrisch vervoer, gaan we proactief (voor de vraag uit) plaatsen. Daarbij zoeken we naar een balans tussen vraag en voldoende aanbod zonder een disproportioneel beslag te leggen op de openbare ruimte. Daarnaast willen we ook dat de concessiehouder de laadinfrastructuur kosteloos gaat plaatsen (m.u.v. ‘Laadpaal op aanvraag van gemeente’). Om te komen tot een realistisch aantal proactieve laadpalen voor zowel concessiehouder als gemeente, hebben we een berekening uitgevoerd op basis van de prognoses van ElaadNL. Aan de hand van deze prognoses hebben we bepaald hoeveel laadpalen er per jaar kosteloos moeten kunnen worden geplaatst in het gehele concessiegebied. Dit hebben we vergeleken met de daadwerkelijke realisatie op dit moment. Op basis van deze cijfers komen we bij deelname van alle 77 gemeenten uit op ongeveer 1.000 laadpalen (30%) die jaarlijks proactief geplaatst worden in het concessiegebied. Dit aangevuld met paal-volgt-auto, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van de gemeente, zorgt voor een belangrijke stap in de richting van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

#### **5. Wat wordt er van mij als gemeente gevraagd als ik deelneem aan de concessie?**

Ook als gemeente committeer je je aan de afspraken die in de concessieovereenkomst gemaakt worden. Daarbij is het vooral van belang dat iedere gemeente zich inzet om de procedure tot plaatsing van de laadinfrastructuur zo soepel mogelijk te laten verlopen. Om dat voor elkaar te krijgen hebben we in de concessiedocumenten een aantal taken en verantwoordelijkheden voor de gemeenten opgenomen.

- Gemeenten conformeren zich aan de doelstelling om eind april 2022 te komen tot een door de gemeente gevalideerde plankaart.
- Op basis van de gevalideerde plankaart wijst elke gemeente ieder half jaar een x aantal (zie bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst voor de aantallen voor uw gemeente) proactieve laadlocaties aan. De gemeente is verplicht het afgesproken aantal proactief te plaatsen laadpalen per jaar af te nemen.
- Voor de realisatie van deze laadlocaties neemt de gemeente bij voorkeur een verzamelverkeersbesluit. Waarbij voor iedere laadpaal in principe per direct twee parkeervakken gereserveerd worden voor het laden van elektrische voertuigen.
- De gemeente conformeert zich aan de in de workflow (bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie) opgenomen termijnen voor het doorlopen van de stappen in het proces om te komen tot realisatie van een laadpaal.
- De gemeente heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.
- De kosten voor het verplaatsen ((tijdelijk) verwijderen en herplaatsen) van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente.

- De gemeente is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. De provincie Overijssel is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

#### **6. Wat valt binnen en wat valt buiten de exclusiviteit van de concessiehouder?**

Met deelname aan de concessie verleent de gemeente exclusiviteit aan de concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen (bestaande uit twee laadpunten) gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte op een aansluiting tot en met 3x35A. De exclusiviteit geldt niet voor de locaties buiten de openbare ruimte, snellaadpunten, laadpleinen op grotere aansluitingen dan 3x35A, logistieke hubs en laadpalen waarbij 2 sockets gereserveerd zijn (bijvoorbeeld voor deelauto's).

Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de gemeente opnieuw in de markt zetten (aldanniet in regionaal verband).

#### **7. Hoe gaan we om met bestaande contracten? Kan ik dan toch meedoen?**

De concessiehouder krijgt met het nieuwe contract gedurende de plaatsingstermijn het exclusieve recht om laadpalen in de publieke ruimte te plaatsen. Het is van belang dat er binnen de gemeente geen contracten zijn die hier strijdig mee zijn of dat er nieuwe contracten worden afgesloten die hier strijdig mee zijn. Als uw gemeente wil deelnemen aan de concessie dan kan dat betekenen dat u bestaande contracten moet beëindigen of tijdelijk stop moet zetten. Dit is echter sterk afhankelijk van de bestaande contractuele afspraken.

#### **8. Ben ik verplicht een minimaal/maximaal aantal openbare laadpalen af te nemen?**

Ja, de gemeente is verplicht om minimaal het jaarlijkse aantal proactief te plaatsen laadpalen af te nemen, zoals is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie. Het gaat om circa 30% van het totaal aantal laadpalen dat jaarlijks naar verwachting nodig is in de gemeente. Voor de andere categorieën (paal-volgt-auto laadpalen, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van gemeente) geldt geen minimale of maximale afname.

#### **9. Is het hebben van een plankaart verplicht als ik deelneem aan de concessie?**

Ja, de plankaart is een belangrijk onderdeel van de nieuwe aanpak en het werkproces binnen de concessie en is daarom verplicht voor gemeenten die deelnemen aan de concessie. In de plankaart staat het aantal verwachte laadpalen en geeft elke gemeente aan welke laadpalen jaarlijks proactief worden geplaatst. Op basis daarvan maakt de concessiehouder zijn planning en neem je als gemeente een verkeersbesluit. De provincies bieden elke gemeente een plankaart aan, ook als je niet deelneemt aan de concessie. Er zijn geen kosten voor de gemeente, wel vraagt het opstellen en de validatie van de plankaart inzet van de gemeente. Afhankelijk van de grootte van de gemeente is de inschatting dat het elke gemeente 60 tot 100 uur kost.

#### **10. Wat is de samenhang tussen de plankaart, het aanvraagportaal, het monitoringssysteem en de concessie?**

Voor iedere gemeente die deelneemt aan de concessie wordt een totaalpakket van instrumenten aangeleverd om het proces rondom de plaatsing van laadpalen te stroomlijnen en inzichtelijk te maken. In de plankaart wijst iedere gemeente elk half jaar de locaties aan die proactief geplaatst gaan worden en neemt hiervoor een verzamelverkeersbesluit. De voortgang van de plaatsing, de mogelijkheid om aanvragen te doen en de status van laadpalen wordt inzichtelijk gemaakt in de aanvraagportaal. Het monitoringssysteem biedt inzicht in het gebruik van de laadpalen. Het

aanvraagportaal en monitoringssysteem worden afzonderlijk van de concessie in de markt gezet, maar het wordt de concessiehouder verplicht om hiermee te werken. Deze instrumenten worden ook voor de gemeenten een belangrijke bron van informatie.

#### **11. Wat kost het de e-rijder?**

Het realiseren van een laadlocatie in de openbare ruimte is voor de e-rijder kosteloos. Het laadtarief (het tarief wat de e-rijder aan de laadpaal betaalt) is afhankelijk van de winnende inschrijving maar mag niet lager zijn dan € 0,22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0,36 per kWh exclusief BTW. Met deze range voorkomen we dat laden bij een openbare laadpaal aantrekkelijker wordt dan thuisladen vanwege een te laag laadtarief, borgen we dat de gewenste kwaliteit van dienstverlening kan worden geleverd en zorgen we tegelijkertijd dat elektrisch rijden aantrekkelijker blijft dan het fossiele alternatief door een gunstig laadtarief.

#### **12. Wat zijn de kosten voor de gemeente?**

Binnen de concessie zijn alleen kosten verbonden aan de plaatsing van laadpalen op aanvraag van de gemeente. De gemeente kan iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal en de concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik. Er zijn géén kosten verbonden aan de plaatsing van proactieve laadpalen, paalvolgt-auto laadpalen en laadpalen op basis van gebruikscijfers. De kosten voor het verwijderen en verplaatsen van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing of verwijdering initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen van een laadpaal (twee laadpunten) bedragen € 300,- exclusief BTW (hoogte nog ter discussie). De kosten voor verplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 750,- per laadpaal (twee laadpunten) exclusief de netwerkkosten (hoogte van de bedragen staat nog ter discussie). Aan de plankaart zijn geen kosten voor de gemeente verbonden. Wel wordt er ambtelijke inzet (uren) gevraagd om de plankaart op te stellen.

#### **13. Wat is een concessievergoeding en wie ontvangt deze vergoeding?**

Een concessievergoeding is een opslag op het laadtarief die gebruikt wordt om de werkzaamheden van o.a. het beheer en onderhoud van de plankaarten, aanvraagportaal, monitoringssysteem en contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. In de uitvraag nemen we de mogelijkheid op om jaarlijks een concessievergoeding in rekening te brengen bij de concessiehouder. Als we besluiten om gebruik te maken van deze optie dan worden deze kosten jaarlijks vooraf bepaald en in rekening gebracht bij concessiehouder. De concessiehouder mag deze kosten vertalen in het laadtarief.

De reden dat we deze optie opnemen in de uitvraag is dat we als provincies nu toezeggingen doen voor een periode van 10 jaar, terwijl de financiële afspraken voor de NAL lopen tot en met 2023.

#### **14. Welk vermogen hebben de laadpalen die geplaatst worden?**

De standaard laadlocaties hebben een aansluitwaarde 3x25A en een vermogen van ongeveer 11 kW per laadpunt. De snelheid en duur van laden is echter afhankelijk van vele andere factoren, waaronder de specificaties van de auto zelf en het al dan niet toepassen van smart charging. Het staat Concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x35A-aansluiting. De keuze voor een 3x35A-aansluiting is aan de Concessiehouder en is voor eigen rekening en risico.

### **15. Wordt de laadpaal gevoed met groene stroom?**

In de aanbesteding wordt opgenomen dat de laadpalen uitsluitend met groene stroom van Nederlandse bodem inclusief garanties van oorsprong (GVO) worden gevoed. Daarnaast bieden we gemeenten de mogelijkheid om te kiezen voor groene stroom van lokale energiecoöperaties.

### **16. Welke ruimte is er voor innovatie als ik meedoe aan deze concessie?**

De concessie richt zich met name op het realiseren van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Daarbij kiezen we voor uniformiteit, kwaliteit en kwantiteit. Dit maakt dat de focus niet is komen te liggen op het implementeren van veel verschillende innovaties. De laadpalen worden wel voorbereid op nieuwe ontwikkelingen waarvan we weten dat deze eraan komen. Omdat we weten dat er vanuit gemeenten behoefte is om pilots te draaien met innovatieve laadinfrastructuur maken we het voor zowel Gelderland als Overijssel mogelijk om op 200 locaties in elke provincie af te wijken van de exclusiviteit van de concessie.

### **17. Hoe zit het met Laadpleinen?**

De kosten van een laadplein zijn sterk afhankelijk van de netaansluiting die nodig is. Het is daarom niet mogelijk om laadpleinen volledig mee te nemen in de nieuwe concessie.

De exclusiviteit van deze concessie geldt tot en met een aansluiting van 3x35A, waarbij de Concessiehouder de vrijheid heeft om te kiezen voor een netaansluiting van 3x25A of 3x35A. Binnen de exclusiviteit kan de Concessiehouder ervoor kiezen meerdere laadpalen aan te sluiten op een 3x35A-aansluiting, maar het aantal laadpalen op een netaansluiting is beperkt omdat elk laadpunt een minimaal vermogen moet kunnen bieden. Laadpleinen groter dan 3 laadpalen zijn daarom niet mogelijk binnen deze concessie.

Om gemeenten tegemoet te komen vragen we de inschrijvers om een prijsvoorstel te doen voor laadpleinen op een hogere aansluitwaarde van 3x63A en 3x80A. Gemeenten kunnen kiezen om gebruik te maken van het prijsvoorstel van de winnende inschrijver maar mogen ook met andere partijen afspraken maken voor het realiseren van laadpleinen.

Alternatieve mogelijkheid binnen de concessie is om clusters van laadinfrastructuur te realiseren waarbij iedere laadpaal een eigen netaansluiting heeft.

### **18. Wat als ik de laadpaal wil verplaatsen of verwijderen?**

De kosten voor het verplaatsen of verwijderen van een laadpaal komen voor rekening van de initiatiefnemer, dit kan de gemeente zijn, maar ook concessiehouder. Uitzondering hierop zijn de kosten voor eventuele verwijdering aan het einde van de exploitatietermijn, die zijn voor rekening van de concessiehouder wanneer er voldaan wordt aan een van de volgende twee criteria. (1) De laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer binnen het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

### **19. Hoeveel vakken moet de gemeente reserveren voor een laadlocatie?**

Uitgangspunt is dat alle gemeenten voor iedere laadpaal direct een verkeersbesluit nemen voor het 'reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen' voor de twee bij de laadpaal behorende parkeervakken. Bij realisatie worden twee parkeervakken door concessiehouder bebord, tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met bijvoorbeeld parkeerdruk niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).

## **20. Hoe lang loopt het contract?**

De plaatsingsperiode van de concessie is 3 jaar met een mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. De provincie Overijssel zal, na een consultatie onder de deelnemende gemeenten, een uniforme keuze maken voor het al dan niet verlengen van de plaatsingsperiode. Daarnaast is er een exploitatieperiode van 10 jaar die mee zal groeien bij eventuele verlenging van de plaatsingsperiode. De concessiehouder is gedurende de exploitatietermijn verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen in de plaatsingsperiode.

## **21. Wat gebeurt er na afloop van de exploitatietermijn van 10 jaar?**

In het contract met de concessiehouder wordt opgenomen dat aan het einde van de exploitatietermijn de laadinfrastructuur verwijderd dient te worden op kosten van de concessiehouder, mits er voldaan wordt aan de volgende twee criteria. (1) De laadlocatie voldoet niet meer en/of deze niet meer past in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek of concept zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie. De provincie en gemeenten kunnen in gezamenlijk overleg besluiten om de laadinfrastructuur niet te verwijderen en bijvoorbeeld een nieuw contract voor het beheer en onderhoud (regionaal) aan te besteden.

## **22. Wie beslist of de plaatsings- en exploitatietermijn wordt verlengd?**

Via de samenwerkingsovereenkomst mandateren de gemeenten provincie Overijssel om te besluiten over het al dan niet verlengen van de plaatsingstermijn (en automatisch ook de exploitatietermijn). Provincie Overijssel baseert het besluit op de voorkeuren van de gemeenten en gaat over tot verlenging als 60% of meer van de gemeenten hier akkoord op geeft. Het genomen besluit geldt voor alle deelnemende gemeenten.

## **23. Wat is de planning voor de aanbesteding?**

We kiezen voor de aanbestedingsmethodiek 'concurrentiegericht dialog'. De planning daarbij ziet er als volgt uit:

- Begin september 2021 publiceren we de selectieleidraad. Met de partijen die a.d.h.v. de selectiecriteria het meest geschikt worden bevonden gaan we de dialoog aan. Op basis van deze dialoog kunnen de aanbestedingsstukken op details nog aangepast worden.
- Medio oktober 2021 publiceren we de definitieve aanbestedingsdocumenten. De inschrijvers krijgen dan de tijd om een inschrijving te doen welke wordt beoordeeld door het beoordelingsteam.
- Begin februari 2022 voorzien we voorlopige gunning. Mits hier geen bezwaren op komen gaan we over tot ondertekening van het contract.
- 1 maart 2022 wordt het contract met de concessiehouder ondertekend.

## **24. Hoe en wanneer moet ik aangeven dat mijn gemeente wil deelnemen aan de concessie?**

In verband met de planning van de aanbesteding hebben we uiterlijk 1 oktober duidelijkheid nodig over de deelname van uw gemeente door middel van een getekende samenwerkingsovereenkomst en mandaat- en volmachtbesluit (bijlage II van de samenwerkingsovereenkomst). Op die manier kunnen de inschrijvers een passende aanbieding doen die aansluit bij het aantal deelnemende gemeenten.

## **25. In de samenwerkingsovereenkomst staat dat de provincie het contractmanagement kan voeren voor laadpalen van EVnetNL B.V.. Hoe zit dat?**

De provincie heeft de contractvoorwaarden voor de nieuw af te sluiten contracten voor de exploitatie van de laadpalen van EVnetNL B.V. besproken en zijn overeengekomen dat de provincie het

contractmanagement voor de nieuwe contracten vanaf 1-1-2022 kan voeren voor de gemeenten waar EVnet-palen staan. Gemeenten kunnen van deze mogelijkheid gebruik maken en dit vastleggen via een optioneel artikel in de samenwerkingsovereenkomst die voor de nieuwe concessie wordt gesloten. De provincie tekent dan namens de gemeente het contract met EVnetNL B.V. en voert het contractmanagement. Recentelijk hebben wij contact gehad met EVnetNL B.V. over het uitbreiden van de bestaande EVnet-palen met een tweede socket of een extra laadpaal op de bestaande netaansluiting. Conform de gemaakte afspraken hebben wij dit als contractmanager toegestaan om dat met gemeenten te bespreken.

## 26. Hoe verschilt deze nieuwe concessie met de Ecotap/Allego concessie van 2018?

Hieronder een tabel met de belangrijkste verschillen tussen de Ecotap/Allego concessie en de nieuwe concessie die wordt uitgevraagd.

Onderwerp	Concessie Ecotap/Allego	Nieuwe concessie
Prijs	Inzet op laagste prijs	Inzet op reële prijs en goede doorlooptijden, binnen range €0,22-0,36 per kWh
Plaatsingsstrategie	Paal- volgt-auto (kosteloos), Basis op orde (kosteloos), Strategische palen (afhankelijk van wel/niet rendabel)	Proactief (kosteloos), Paal- volgt-auto (kosteloos), Laadpaal op basis van gebruikscijfers (kosteloos), Laadpaal op aanvraag van gemeente (eenmalige kosten van €1500,- (onder voorbehoud))
Afnameverplichting	Nvt	Voor de proactieve laadpalen committeert de gemeente zich aan het afnemen van een gegarandeerd aantal laadpalen, dat is gebaseerd op prognoses.
Validatie plankaarten	Nvt	Omdat we kiezen voor proactieve uitrol, werken we met plankaarten. Gemeenten dienen de plankaarten te valideren en op basis van de plankaart locaties aan te wijzen.
Slim laden	Grootschalige proef met variabel laadprofiel	Palen worden smart charging-en Vehicle-to-Grid (V2G)-ready uitgevraagd
Deelauto's	Niet geregeld en in de praktijk niet/nauwelijks mogelijk	Als er 1 parkeerplek wordt gereserveerd voor een deelauto is de concessiehouder verplicht een laadpaal te plaatsen tegen dezelfde voorwaarden als voor laadpalen op aanvraag van gemeente. Als beide parkeerplekken worden gereserveerd valt de laadpaal buiten de exclusiviteit van deze concessie.
Bestelauto's, buurtbussen en doelgroepenvervoer waarvan de voertuigen mee naar huis gaan	Konden niet aanvragen	Kunnen wel aanvragen



Plankaart	Staat gemeenten vrij om te gebruiken, geen onderdeel van werkproces	Verplicht om met een plankaart te werken. Wordt aangeboden door provincies.
Verzamelverkeersbesluit	Staat gemeenten vrij om hiermee te werken.	Wordt dringend geadviseerd, in ieder geval voor proactief te plaatsen laadpalen.
Laadpleinen	Buiten scope	We vragen een optionele prijs uit voor laadpleinen aangesloten op 3x63A en 3x80A. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om hier gebruik van te maken, maar zijn hiertoe niet verplicht. Omdat de exclusiviteit vervalt vanaf hogere aansluitwaardes dan 3x35A kan een gemeente dus ook met andere partijen een laadplein realiseren.
Twee parkeervakken	Voorkeur om 2 parkeervakken te reserveren. Niet vastgelegd bij welk verbruik het 2 <sup>e</sup> parkeervak uiterlijk moet worden geëffectueerd/bebord	Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of ander beleid niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).
Aanvraagportaal	Onderdeel van uitvraag, concessiehouder is verantwoordelijk voor de aanvraagportaal	Wordt beschikbaar gesteld door provincie en is onderdeel van het werkproces. Concessiehouder en gemeenten moeten hier gebruik van maken.
Vast eerste aanspreekpunt per gemeente	Niet geregeld	Opgenomen dat de gemeente een vast eerste aanspreekpunt moet aangeven.
Communicatie concessiehouder met gemeente	Niet geregeld	Communicatie tussen concessiehouder en gemeenten is opgenomen als belangrijk speerpunt. Concessiehouder dient een communicatieplan aan te leveren, waarin zij opnemen hoe zij hier invulling aan geeft. Dit wordt uitgevraagd en het communicatieplan wordt als gunningscriterium beoordeeld.
Laadpalen in nieuwbouwwijken	Niet geregeld, in de praktijk bleek luchtfoto nodig.	Gaat mee in plankaarten en in de uitvraag worden duidelijke werkafspraken opgenomen.

**27. Hoe verschilt deze samenwerkingsovereenkomst (sok) met de sok die gemeenten destijds voor de Ecotap/Allego-concessie hebben ondertekend?**

Onderwerp	Samenwerkingsovereenkomst (sok) nieuwe concessie
Bijdrage gemeenten voor paal-volgt-auto	Dit is in de nieuwe uitvraag niet van toepassing dus die artikelen zijn uit de sok gehaald.
Laadpalen van EVnetNL B.V.	Voor gemeenten met laadpalen van EVnetNL B.V. is het optioneel dat de provincie voor deze palen ook het contractmanagement gaat voeren. Daarvoor zijn optionele artikelen aan de sok toegevoegd.
Plankaart, aanvraagportaal en monitoringssysteem	In de sok is opgenomen dat de provincie deze kosteloos ter beschikking stelt en dat gemeenten deze moeten gebruiken bij deelname aan de concessie.
Concessievergoeding	In de sok is opgenomen dat de provincie een concessievergoeding mag innen en dat de provincie hierover in overleg treedt met de gemeente als provincie hiertoe wil overgaan.
Afspraken ten aanzien van de werkwijze	Er zijn artikelen opgenomen/aangepast die gaan over het werkproces. Bijvoorbeeld ten aanzien van het verzamelverkeersbesluit, reserveren twee parkeerplaatsen, eerste aanspreekpunt en het aanwijzen van proactieve locaties.
Afnameverplichting proactieve laadpalen	Voor de proactieve laadpalen geldt een afnameverplichting voor een x aantal laadpalen per jaar. In de sok is hierover een artikel opgenomen.
Aanleveren van data van reeds geplaatste palen	Een nieuw artikel is toegevoegd om ook data van bestaande publieke laadpalen, vanuit andere contracten, aan te leveren ten behoeve van monitoring.