

Samenvatting aanbesteding laadinfrastructuur Noord-Brabant en Limburg

In het regeerakkoord is opgenomen dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos dienen te kunnen rijden. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is daarnaast de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld, waarin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's en decentrale overheden een trekkende rol moeten nemen bij grootschalige en proactieve uitrol van publieke laadinfrastructuur.

Met de collectieve aanbesteding voor de plaatsing, het beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur geven de provincies Noord-Brabant en Limburg en de samenwerkende gemeenten grotendeels invulling aan deze opgave. De provincie Noord-Brabant voert deze aanbesteding als aanbestedende dienst uit namens de deelnemende gemeenten.

Plaatsingsperiode en exploitatie

De aanbesteding kent een plaatsingsperiode en een exploitatieperiode. Gedurende de plaatsingsperiode worden nieuwe laadpalen door de Charge Point Operator (CPO) geplaatst. De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig éénmaal met twee jaar te verlengen.

De exploitatieperiode heeft een looptijd van tien jaar vanaf de ondertekening van het contract. De exploitatieperiode loopt dus voor alle laadpalen gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de plaatsingsperiode de laadpaal is geplaatst. Gedurende de exploitatieperiode is de CPO verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

Categorieën uitrol laadpalen

Een laadpaal bestaat binnen deze concessie uit twee laadpunten. De uitrol bestaat uit drie categorieën:

1. Proactieve plaatsing en uitrol op basis van plankaarten

Er wordt een uitrolstrategie opgesteld door de CPO voor het proactief plaatsen van minimaal 2.000 laadpunten in Noord-Brabant en minimaal 2.500 in Limburg. De uitrolstrategie bestaat uit een plankaart en uitrolplanning. De plankaart bevat een overzicht van de locaties waar de inschrijver de publieke laadpalen wenst te plaatsen. De uitrolplanning bevat een tijdsplanning voor wanneer de laadpaal geplaatst wordt. **Bijlage 1** toont het stappenplan van de proactieve plaatsing van laadpalen.

Concessiehouder krijgt een potentiekaart door ElaadNL opgesteld waarin per gemeente op buurtniveau de potentie voor het plaatsen van laadpunten wordt weergegeven. Gemeenten die al een plankaart hebben opgesteld voor laadpunten, leveren deze ook aan de CPO aan. De gemeenten, provincie en netbeheerder Enexis beoordelen het uitrolplan opgesteld door de CPO en dienen hier mee in te stemmen en akkoord op te geven op basis van vooraf opgestelde plaatsingscriteria. Hierbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke en integrale reactie. Daar waar de gemeente het niet eens is met de gekozen locaties kan gefundeerd afgeweken worden. De gemeente is in dat geval verantwoordelijk voor het aanwijzen van een alternatieve locatie.

Bij de oplevering van de plankaart door de CPO spant de gemeente zich in om de benodigde verkeersbesluiten te nemen om de uitrolplanning haalbaar te maken. De gemeente neemt

voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak. Het tweede parkeervak wordt uiterlijk bebord bij een verbruik van minimaal 3.500 kWh op jaarbasis per laadpaal (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). De CPO draagt zorg voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij de gemeente nadrukkelijk aangeeft zelf zorg te dragen voor de bebording. Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.

Omdat deze proactieve manier van uitrollen nieuw en innovatief is, bieden de provincies extra financiële zekerheid voor de CPO, zodat ook op minder rendabele locaties laadpunten worden geplaatst. Indien een laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing een verbruik heeft van minder dan 2.000 kWh, ontvangt de CPO een vergoeding (in de vorm van een subsidie) van €1.000,- per laadpaal tot een maximum van 843 laadpalen.

Om annuleringskosten te voorkomen is het raadzaam om jaarlijks met de CPO de uitrolplanning en de daarmee gepaarde aangevraagde aansluitingen te evalueren.

2. Paal volgt auto

Om te borgen dat een elektrische rijder (zonder de mogelijkheid op eigen terrein te kunnen laden) kan laden, wordt deze categorie toegepast. De CPO dient mee te werken aan het plaatsen van een publieke laadpaal binnen een reële loopafstand van 300 meter tot het woon- of werkadres. Dit geldt ook wanneer er wel een bestaande publieke laadpaal aanwezig is, maar deze een intensief gebruik van meer dan 3.500 kWh per jaar heeft (of een jaar elke maand meer dan 5 unieke gebruikers). Plaatsing van een laadpaal op basis van 'Paal volgt auto' vindt kosteloos plaats. **Bijlage 2** toont het stappenplan van de categorie 'Paal volgt auto'.

3. Overige en strategische laadpalen

Onder deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de gemeente een laadpaal wenst te plaatsen. CPO dient mee te werken aan het realiseren van een laadpaal op deze locaties. Voor laadpalen binnen deze categorie geldt dat de gemeente verplicht is om een bedrag van €1.500,- uit te keren aan de CPO indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh. **Bijlage 3** toont het stappenplan van de categorie 'Overige en strategische laadpalen'.

B5-gemeenten

De B5-gemeenten (Breda, Eindhoven, Helmond, Tilburg en 's-Hertogenbosch) garanderen een jaarlijkse minimale 'afname' van publieke laadpunten. Dat wil zeggen, zij wijzen locaties aan voor plaatsing en exploitatie door de CPO. De door de B5 gegarandeerde aantallen laadpunten vallen buiten het genoemde aantal laadpalen in de op te stellen uitrolstrategie. De B5 kan in overleg treden met de CPO om gezamenlijk te komen tot de meest geschikte locaties, al dan niet in de vorm van een plankaart. Dit doen zij uiterlijk drie maanden na gunning. De CPO dient deze locaties vervolgens wel integraal op te nemen in de plankaart en uitrolplanning. De laadpalen die de B5 aanwijst worden aangemerkt als strategische laadpaal en daarmee zijn dezelfde regels van toepassing als onder punt 3 hierboven omschreven.

Locatie- en verkeersbesluit

1. De gemeente besluit binnen 10 werkdagen na ontvangst over het al dan niet goedkeuren van een locatievoorstel en overlegt hierover met de opdrachtnemer. Zie ook **Bijlage 4** voor de voorwaarden bij het plaatsen van een laadpaal. Indien de gemeente het locatievoorstel goedkeurt, heeft de CPO de verplichting voor de plaatsing en exploitatie van de laadpaal tot het einde van de exploitatietermijn.
2. Indien de gemeente akkoord is met het locatievoorstel dient de gemeente zorg te dragen voor het nemen van een verkeersbesluit om twee parkeerplaatsen bij de laadpaal te bestemmen voor het 'Alleen opladen (van) elektrische voertuigen'. De gemeente neemt een enkel verkeersbesluit voor alle te plaatsen palen op basis van een goedgekeurd locatievoorstel/prognosekaart.
3. De gemeente dient indien nodig te zorgen voor publicatie van het verkeersbesluit binnen 15 werkdagen nadat een akkoord is gegeven op het locatievoorstel.
4. Nadat de bezwaartermijn is verstreken, informeert de gemeente de CPO normaliter binnen 3 werkdagen over het al dan niet onherroepelijk zijn van het verkeersbesluit. Indien de gemeente al een verkeersbesluit heeft genomen op basis van de plankaart, informeert de gemeente de CPO hierover op het moment dat de locatie door de gemeente is goedgekeurd.

In het geval een verkeersbesluit niet onherroepelijk is geworden, treden de gemeente en de CPO in overleg over het vervolg.

Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de CPO voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte. Daarnaast geldt de exclusiviteit ook op laadpleinen tot maximaal 12 laadpunten. Voor de locaties waar op dit moment al een laadpunt gerealiseerd is, of die buiten de openbare ruimte vallen, geldt de exclusiviteit niet. Aflopende contracten voor bestaande laadpalen/bestaande locaties mag de gemeente verlengen met elke willekeurige partij.

Verplaatsen of vervangen van laadpalen

De kosten voor het verwijderen en herplaatsen van laadpunten zijn vast. Indien een gemeente een verwijdering of herplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen van een laadpaal bedragen € 300,-. De kosten voor herplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 750,- per laadpaal. De genoemde kosten zijn exclusief gereguleerde netwerkkosten die ook ten laste komen van de desbetreffende gemeente.

Vergunningen

De CPO is verantwoordelijk voor alle mogelijke vergunningen en/of meldingen die van toepassing zijn op haar werkzaamheden. Dit kan variëren per gemeente. De gemeenten zullen geen legeskosten in rekening brengen bij de opdrachtnemer voor eventuele vergunningen.

Innovaties

De markt van elektrisch rijden is op dit moment volop in ontwikkeling. Van de CPO wordt verwacht mee te werken aan de volgende innovatieve ontwikkelingen:

- *Vrije keuze van energieleverancier (VKE) en laden op eigen zon*
Uiterlijk een jaar na ondertekening van de concessieovereenkomst moet het mogelijk zijn om te kunnen laden met een (eigen) energieleverancier naar keuze. Indien er geen gebruik

wordt gemaakt van een eigen energieleverancier, wordt automatisch geladen met Nederlandse groene stroom van de standaard energieleverancier.

- *Prijstransparantie*
Het moet voor de gebruiker van een laadpunt makkelijk te achterhalen zijn wat een laadsessie kost aan stroom en aan installatievergoeding alvorens de laadsessie te starten. De invulling hiervan wordt aan de markt overgelaten.
- *Alternatieve betaalmethoden en Europese interoperabiliteit*
Op laadpalen moet het mogelijk zijn om anders dan via een laadpas te kunnen betalen. Directe betaalmogelijkheden, bijvoorbeeld via een app gekoppeld aan een creditkaart, moeten minimaal mogelijk worden gemaakt.
- *Slim laden*
Het is technisch mogelijk om de laadpalen uit de aanbesteding te gebruiken voor netstabilisatie. Concreet betekent dit dat tijdens een piek in de energievraag de laadpalen tijdelijk minder stroom afgeven.
- *Laadpleinen*
Laadpleinen mogen onderdeel zijn van de uitrolstrategie en het staat de CPO vrij om hiervoor in de plankaart locaties voor te stellen. Een laadplein bestaat uit minimaal zes laadpunten. Als na twee jaar het verbruik van een laadpaal binnen het laadplein minder dan 2.000 kWh is, kan een beroep worden gedaan op de subsidie van de provincie door de CPO, tot maximaal 843 laadpalen in totaal.

Het staat de gemeente ook vrij om zelf een verzoek in te dienen voor een laadplein binnen de categorie 'Overige en strategische laadpalen'. De CPO dient hieraan mee te werken, waarbij t.a.v. het gebruik van het laadplein dezelfde condities gelden als bij een strategische laadpaal. Als het verbruik van een laadpaal binnen het laadplein na twee jaar minder dan 2.000 kWh is, ontvangt de CPO een vergoeding van €1.500,- per laadpaal (twee laadpunten) van de gemeente.
- *Optimaliseren van gebruik van de laadpalen (paalkleven)*
De CPO wordt uitgedaagd om het gebruik van laadpalen te optimaliseren en het zogenaamde 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Onder laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezethouden van een laadpaal, terwijl er niet wordt geladen omdat batterij van de auto reeds is volgeladen.
- *Voorbereid op Vehicle-to-Grid (V2G)*
Maximaal één jaar nadat tenminste twee automerken Vehicle-to-Grid via ISO15118 ondersteunen middels voertuigen die commercieel beschikbaar zijn in Nederland, dient ISO15118 geïmplementeerd te zijn en Vehicle-to-Grid via dit protocol en bijbehorende hardware toegepast te kunnen worden.

Contractmanagement en operationele uitvoering

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

In **Bijlage 5** is een overzicht opgenomen van de taken en verantwoordelijkheden van de gemeenten binnen deze aanbesteding.

Bijlagen

Bijlage 1 – Stappenplan proactieve uitrol laadpalen

Bijlage 2 – Stappenplan paal volgt auto

Bijlage 3 – Stappenplan overige en strategische laadpalen

Bijlage 4 – Voorwaarden plaatsen van de laadpaal

Bijlage 5 – Taken en verantwoordelijkheden gemeenten