

Samenvatting: Collectieve Aanpak laadinfrastructuur

Datum: 8 september 2023

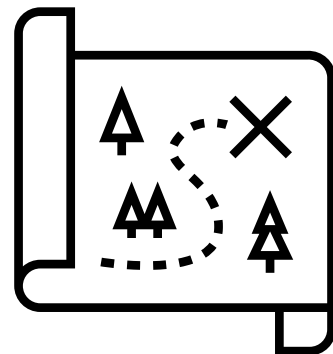
Noord-Brabant en Limburg (RAL-zuid)

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. Van decentrale overheden wordt verwacht om een trekkende rol te nemen bij grootschalige en proactieve uitrol van publieke laadinfrastructuur. Om deze rol te kunnen vervullen is er een collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur opgezet door de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze collectieve aanpak bestaat uit vijf onderdelen:

- (1) Een plankaart met de potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur
- (2) Een monitoringstool met daarin de gebruiksgegevens van de laadpalen
- (3) Een realisatieportaal/workflowtool om de realisatieprocessen bij te houden
- (4) Een participatietool om inspraak te vragen van de inwoners
- (5) De collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur en bijbehorende plaatsingsstrategie.

(1) Plankaart

Het opstellen van een plankaart is onderdeel van de collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur. Deze opdracht wordt separaat in de markt gezet voor alle gemeenten binnen de samenwerkingsregio RAL-zuid. Op deze plankaart worden alle potentiële locaties voor publieke laadinfrastructuur tot 2030 ingetekend op basis van de prognose van ElaadNL. Als deze allemaal zijn ingetekend is het van belang dat de gemeente controleert of dit goede locaties zijn, indien gewenst een participatietraject opzet en de locaties toetst. De laadpaalexploitant (Charge Point Operator, CPO) krijgt toegang tot deze plankaart en wordt geacht op basis hiervan de locatievoorstellen te doen richting gemeente voor de plaatsing van laadpalen.



Om mee te doen aan de collectieve concessie is het hebben van een plankaart met getoetste locaties voor publieke laadinfrastructuur noodzakelijk. Als de gemeente al een plankaart heeft die aan de voorwaarden voldoet, kan deze ook gebruikt worden. Het is in dat laatste geval de verantwoordelijkheid van de gemeente die zorgdraagt voor een adequate ontsluiting van bruikbare informatie.

(2) Monitoringsportaal

Samenwerkingsregio RAL-zuid werkt in landelijk verband samen met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW-portal). In dit portaal worden de gebruiksgegevens van alle geplaatste laadpalen in Nederland vastgelegd en inzichtelijk gemaakt. De provincies werken gezamenlijk aan een monitoringsportaal om deze gegevens met de gemeenten te delen. De gegevens uit dit monitoringsportaal dienen als basis voor de CPO om de best presterende locaties (ofwel kortweg BPL) vast te stellen.

(3) Realisatieportaal/Workflowtool

Om goed zicht te kunnen houden op de realisatieprocessen richt de CPO een realisatieportaal in. Binnen dit portaal moet inzichtelijk gemaakt worden waar in het realisatieproces iedere laadpaal zich bevindt. Daarnaast moet de CPO het ook mogelijk maken voor gemeenten om strategische locaties, laadpalen voor deelvervoer en laadpalen voor invaliden aan te vragen. Daarnaast richt de CPO ook een aanvraagformulier in voor de e-rijders. Op die manier zijn alle laadpalen uit de verschillende categorieën in één overzicht beschikbaar.

(4) Participatietraject

Uit ervaring blijkt dat het uitvoeren van een participatietraject bijdraagt aan het draagvlak voor laadinfrastructuur binnen de gemeente. Daarbij leidt het vaak tot minder bezwaren bij het verkeersbesluit. Dit heeft de provincie doen besluiten om een participatietool ter beschikking te stellen aan de gemeenten. De inkoop van deze tool zal separaat worden opgezet. De verdere begeleiding van het participatietraject maakt geen deel uit van het aanbod van de provincie. Dat dient de gemeente zelfstandig te organiseren.

Gemeenten kunnen er zelf voor kiezen om (potentiële) locaties via de participatietool en middels een participatietraject voor te leggen haar inwoners. Meer concreet: nadat de potentiële locaties vanuit de plankaart zijn opgeleverd en deze door de gemeente intern zijn beoordeeld, maar voordat inhoudelijk akkoord op de locaties wordt gegeven richting laadpaalexploitant en voordat het verkeersbesluit wordt gepubliceerd.

(5) Collectieve concessie

De provincies hebben gemotiveerd gekozen voor een collectieve aanpak middels een Openbare Europese Concessie voor de plaatsing, het beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur in de provincies Noord-Brabant en Limburg. De verwachting is dat dit uitvoeringsmodel het meest geschikt is om de grote maatschappelijke opgave waar we voor staan te kunnen uitvoeren en de verschillende belangen te borgen. De provincie Noord-Brabant voert deze Concessie als aanbestedende dienst uit namens de deelnemende gemeenten.

Plaatsingsperiode en exploitatie

De Concessie 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. Deze verlenging wordt na consultatie van -een delegatie van- gemeenten collectief vastgesteld.

De exploitatieperiode heeft een looptijd van tien jaar vanaf de ondertekening van het contract (12 jaar incl. verlenging). De exploitatieperiode loopt dus voor alle laadpalen gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de plaatsingsperiode de laadpaal is geplaatst. Indien er wordt gekozen voor verlenging, wordt de exploitatie ook verlengd. Gedurende de exploitatieperiode is de CPO verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

Eisen voor de laadinfrastructuur

Om ervoor te zorgen dat er binnen de concessie wordt gewerkt aan een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur stellen we eisen aan de laadinfrastructuur. Een aantal belangrijke onderdelen zijn:

- Het tarief voor de e-rijder bestaat uit twee onderdelen. De (1) installatievergoeding: een vergoeding voor de investering en werkzaamheden van de CPO die ieder jaar geïndexeerd mag worden op basis van CBS-indexcijfers. Het (2) energietarief: een tarief voor de elektriciteitslevering dat ieder kwartaal geïndexeerd wordt op basis van een gemiddeld indexcijfer van de energieprijzen van het afgelopen kwartaal. Samen vormen deze twee tarieven het laadtarief. Voor het uiteindelijke laadtarief hanteren we een bandbreedte waarmee we komen tot een realistisch en voordelig laadtarief.
- De laadpalen moeten voldoen aan alle meest recente en actuele eisen voor onder andere Smart Charging, netbewust laden, cyber security en Vehicle-to-Grid laden. Dit maakt dat de laadinfrastructuur veilig is en blijft, de impact op het elektriciteitsnet beperkt wordt, ingezet kan worden om de energietransitie te versnellen, om kan gaan met nieuwe functionaliteiten, en zowel hardware- als softwarematig klaar is voor de toekomst.
- Op de laadpalen dient groene energie uit Nederland geladen te worden, bij voorkeur lokaal in Brabant en Limburg geproduceerd.

Categorieën uitrol laadpalen

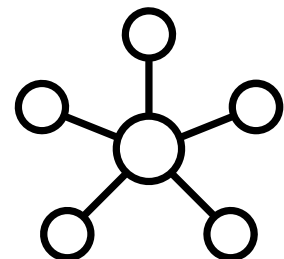
Een laadpaal bestaat binnen deze concessie uit twee laadpunten. De realisatie bestaat uit drie categorieën:

- 1) Het voltooien van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpunten;
- 2) Prestatiegestuurde realisatie op basis de data van het bestaande netwerk;
- 3) Door gemeente aangedragen locaties (bv. voor specifieke gebruikersgroepen of strategische laadpalen);

Dekkend basisnetwerk

Op basis van een [analyse](#) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is vastgesteld in welke gebieden van 500mx500m met minimaal 125 huishoudens nog geen laadpaal is gerealiseerd. Deze rastercellen zonder laadpaal noemen we 'witte vlekken'. Om te komen tot een dekkend netwerk van laadinfrastructuur gaat de CPO in alle witte vlekken een laadpaal realiseren tenzij;

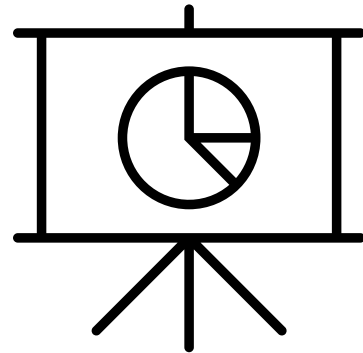
- Er al een laadpaal gepland of in procedure is;
- Er geen of zeer beperkt openbare parkeerplaatsen zijn;
- Het om andere legitieme redenen onmogelijk of onwenselijk is.



De CPO ontvangt een vergoeding voor het plaatsen van deze laadpalen vanuit het NAL-budget van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze laadpalen worden voor de gemeente dus kosteloos geplaatst.

Prestatie gestuurde laadpalen (incl. aanvragen e-rijders)

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen daar komen waar ze het meest nodig zijn, wordt het grootste deel van de laadpalen geplaatst op basis van gebruikscijfers. Hiervoor maakt de CPO ieder half jaar een analyse van de 1.575 Best Presterende Locaties (BPL) in Noord-Brabant en Limburg. Dat doet de CPO op basis van 'laaddruk'. De laaddruk is een op nationaal niveau geformuleerde aanpak waarbij niet alleen naar een losse laadpaal wordt gekeken maar ook naar de laadpalen in de nabije omgeving. Op deze locaties doet de CPO op basis van de plankaart locatievoorstellen aan de gemeente. In totaal worden er vanuit deze categorie 11.025 laadpunten geplaatst indien de CPO gedurende 4 jaar laadpalen mag plaatsen. Immers na 2 jaar plaatsen is er een verlenging beoogd van 2 jaar bij voldoende presteren.



Indien er signalen van E-rijders binnenkomen voor locaties waar op basis van de analyse BPL geen laadpaal is voorzien, vervangt de laadpaal op basis van een aanvraag een van de locaties uit de lijst met BPL. Dat wil zeggen dat indien er locaties zijn waar op basis van de data nog geen laadpaal voorzien was, maar wel een concrete vraag is vanuit de e-rijder, hier een laadpaal geplaatst kan worden.

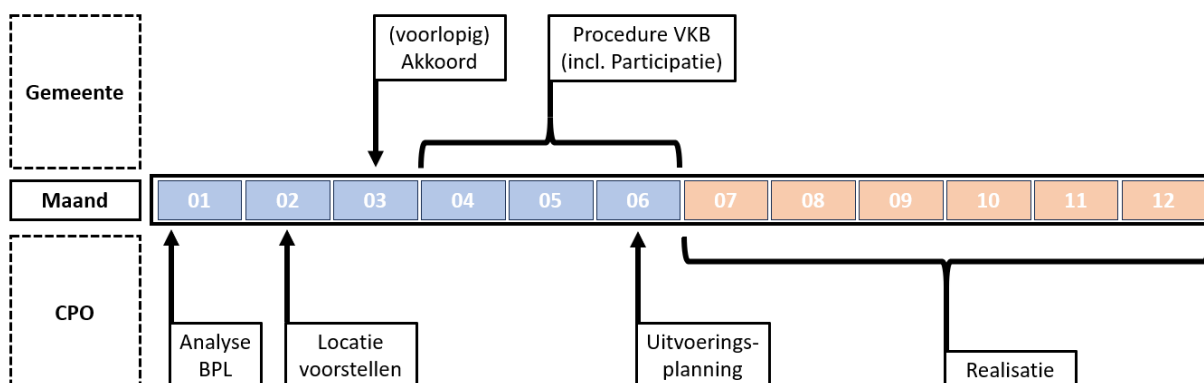
Om de realisatie van de laadpalen voor alle partijen (CPO, Gemeente, Enexis en aannemers) zo planbaar mogelijk te maken werken we met 7 voorbereidingsperioden van een half jaar gevolgd door een uitvoeringsperiode van een half jaar. Globaal ziet elke cyclus er als volgt uit:

Vorbereidingsperiode:

- Maand 1+2: Analyse best presterende locaties door CPO en selectie van locaties op plankaart
- Maand 3: Voorlopig akkoord op de te realiseren locaties door de gemeente
- Maand 4-5: Procedure verkeersbesluit en definitief akkoord locaties
- Maand 6: Uitvoeringsplanning gemaakt door CPO

Realisatieperiode (maand 7-12)

- Maand 7-12: Realisatie en start nieuwe voorbereidingsperiode

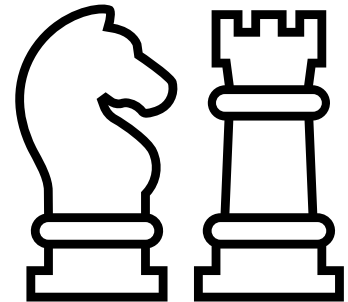


Bovenstaande cyclus doorlopen we gedurende de looptijd van de concessie 7 keer.

Strategische laadpalen & Laadpalen voor specifieke doeleinden

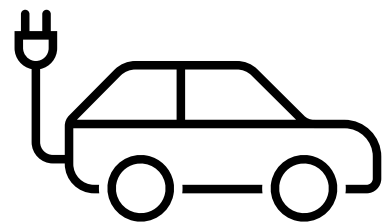
Naast de realisatie van laadpalen in de witte vlekken en uitrol op basis van de best presterende locaties, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. Het aantal strategische laadpalen waaraan de CPO dient mee te werken is gemaximeerd op 158 per half jaar (10%). Ook deze laadpalen worden zonder vergoeding vanuit de gemeente geplaatst.

De laadpalen uit deze categorieën worden uiterlijk in maand drie van de voorbereidingsperiode door de gemeente aangevraagd. Op die manier kunnen de verkeersbesluiten en uitvoeringsplanningen voor deze laadpalen allemaal gezamenlijk met de laadpalen uit categorie twee doorlopen worden.



Laadpalen voor deelauto's

Het is ook mogelijk om laadpalen voor deelauto's aan te vragen binnen de collectieve concessie. We spreken van een laadpaal voor elektrische deelauto's als 1 of beide laadpunten van de laadpaal exclusief bestemd worden voor het opladen van elektrische deelauto's. Indien beide laadpunten exclusief beschikbaar worden gesteld voor elektrische deelauto's ontvangt concessiehouder een eenmalige vergoeding vanuit de provincies. Het aantal laadpalen voor deelvervoer is gemaximeerd op 79 per half jaar (5%) voor het volledige concessiegebied. Doordat de provincies de vergoeding op zich nemen, worden ook deze laadpalen voor de gemeente kosteloos geplaatst.



Laadpalen voor invaliden

Concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van laadpalen in de publieke ruimte voor invalideparkeervakken. Hierbij onderscheiden we twee mogelijkheden. Een algemeen invalideparkeervak of een invalideparkeervak voor een specifieke gebruiker.

Het aantal door gemeente aangewezen laadpalen voor invalideparkeervakken voor een specifieke gebruiker wordt niet gemaximeerd, omdat iedereen moet kunnen laden. Het aantal laadpalen voor algemene invalideparkeervakken wordt gemaximeerd op 16 laadpalen per half jaar. Ook voor deze categorie neemt de provincie de kosten van een vergoeding voor haar rekening. Daarmee zijn deze laadpalen kosteloos voor de gemeente.



Locatie- en verkeersbesluit

Voor de gemeenten worden de werkzaamheden met deze nieuwe collectieve aanpak een stuk gemakkelijker te plannen.

- Ieder half jaar wordt er door de CPO een batch met locatievoorstellen aangeleverd op basis van de opgestelde en getoetste plankaart.
- De gemeente heeft één maand om deze locatievoorstellen te accorderen en samen met de CPO tot definitieve locaties te komen.
- Als de locatievoorstellen definitief zijn, heeft de gemeente twee maanden om de procedure tot definitief verkeersbesluit te doorlopen. Indien gewenst kan de gemeente deze tijd ook gebruiken voor een participatietraject.
- De laatste maand van de voorbereidingsperiode gebruikt de CPO om een uitvoeringsplanning op te stellen. De CPO deelt deze planning met de gemeente zodat de gemeente op de hoogte is van de globale planning.
- Twee weken vóór daadwerkelijke realisatie communiceert de CPO de definitieve realisatiedatum met de gemeente en de CPO informeert de direct omwonenden in de week voorafgaand aan realisatie.

Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de CPO voor het plaatsen van nieuwe reguliere publieke AC Laadpalen op een netaansluiting tot maximaal 3x35A, rechtstreeks aangesloten op het openbare elektriciteitsnet gedurende de plaatsingsperiode. Dat betekent dat er binnen deze kaders geen afspraken met andere aanbieders mogelijk zijn. Dit zou onrechtmatig zijn. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte. Onder Openbare ruimte wordt verstaan; de ruimte die voor iedereen 24/7 toegankelijk is, in eigendom van de gemeente en niet aan bepaalde groepen of individuen kan worden toegeëigend. Gemeentelijke parkeergarages en transferia vallen niet onder deze definitie. Zones waar een parkeerrestrictie of parkeerregime van toepassing is vallen wel binnen deze definitie, bijvoorbeeld 'zone betaald parkeren' of 'zone vergunninghouders'. 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. Ook laadpalen op een aansluiting groter dan 3x35A mag de gemeente met elke willekeurige partij realiseren.

Het staat de provincies en gemeenten vrij om, in het kader van Innovaties en pilotprojecten, separate afspraken te maken met Concessiehouder of andere partijen. Deze uitzondering geldt in beperkte mate ook voor Laadpalen in de Openbare ruimte op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om laadlantaarns, putkasten of publieke laadpalen in combinatie met lokale opwek of opslag, dat wil zeggen achter de meter.

Binnen de exclusiviteit en het af te sluiten contract dient de Concessiehouder ook te zorgen voor:

- Een pilot voor het plaatsen van laadinfrastructuur zonder bebording en verkeersbesluit. De uitvoering hiervan zal in samenwerking met gemeente en provincie worden uitgewerkt.
- Een oplossing voor laadpaalkleven op verzoek van de gemeente, indien dat van toepassing is op grond van analyses en de aard en omvang van een eventueel probleem bekend is.
- Een mogelijkheid om bestaande laadlocaties in alle redelijkheid over te nemen. Bijvoorbeeld in het geval dat de gemeente voor slechts 1 of enkele laadpalen een losse en/of aflopende overeenkomst heeft met een aanbieder of omdat de aanbieder vanwege het beperkte aantal laadpalen in de gemeente haar dienstverlening wenst te stoppen. Voorwaarden zijn wel dat:

- De laadlocatie volledig vrij wordt opgeleverd van objecten;
- De laadlocatie contractueel volledig vrij is;
- De laadlocatie middels het eerder genomen verkeersbesluit nog steeds is bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

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 € 750,- incl. BTW. De kosten voor herplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 1.250,- incl. BTW per laadpaal. De genoemde kosten zijn exclusief gereguleerde netwerkkosten die ook door de CPO door gefactureerd kunnen worden.

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 brengen geen legeskosten en of precario in rekening bij de opdrachtnemer voor eventuele vergunningen en dergelijke.

Concessievergoeding

Concessieverlener kan ervoor kiezen om een Concessievergoeding in rekening te brengen bij de Concessiehouder. Daarbij is ervoor gekozen om de concessievergoeding te splitsen in een deel voor de provincie (bij het wegvallen van de NAL-middelen) t.b.v. de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bijvoorbeeld het project- en contractmanagement voor deze opdracht en een deel voor de gemeenten. De keuze voor het inwerking stellen van de concessievergoeding voor gemeenten kan los van de concessievergoeding voor de provincie worden besloten. Randvoorwaarden bij het invoeren van de concessievergoeding zijn:

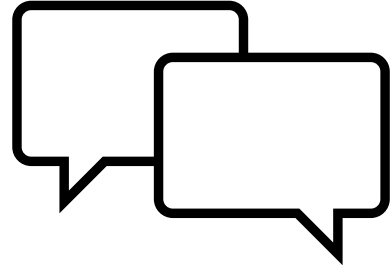
- De maximale concessievergoeding is € 0,02 per kWh (€ 0,01 voor de provincie en € 0,01 voor gemeenten).
- De concessievergoeding mag door de CPO 1 op 1 worden doorberekend in het laadtarief. Dat wil zeggen dat uiteindelijk de E-rijder betaald voor de concessievergoeding.
- De concessievergoeding kan als (gedeeltelijk) alternatief voor leges en precario beschouwd worden.
- De concessievergoeding wordt op zijn vroegst vanaf 1-1-2026 geheven.
- Het besluit tot eventuele invoering van de concessievergoeding wordt genomen door een belangenafweging, waar consultatie van een vertegenwoordiging van gemeenten onderdeel van is. Daarbij is het eventueel wegvallen van financiering vanuit het rijk een belangrijke beweegreden om voor een concessievergoeding te kiezen.

Toepassing van de vergoeding voor gemeenten is een uniforme keuze en de opbrengsten zijn dan ook voor de gemeenten. CPO dient dit dan rechtstreeks aan de gemeente uit te keren.

Communicatie

Communicatie met de CPO werd als een van de belangrijkste verbeterpunten aangestipt tijdens de evaluatie van de aflopende concessie. Om hier verbetering in te brengen zetten we in de nieuwe concessie onder andere in op:

- Vaste accountmanager per gemeente met een direct telefoonnummer en e-mailadres.
- Periodiek overleg tussen gemeente en accountmanager.
- Nieuwsberichten, FAQ's en Webinars.
- Fysieke startbijeenkomsten en bijpraatmomenten.
- Communicatie vanuit de CPO naar omwonenden wanneer een laadpaal geplaatst wordt.



Contractmanagement en operationele uitvoering

De gemeente is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste vast aanspreekpunt aan en een 2^e contactpersoon als achtervang. De provincie Noord-Brabant is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

Verantwoordelijkheden gemeenten

In de Concessie zijn de volgende o.a. algemene bepalingen opgenomen. Hieraan confirmeert de gemeente zich bij het tekenen van de mandaatovereenkomst.

- De gemeente verleent exclusiviteit aan de inschrijver voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de plaatsingsperiode.
- De gemeente neemt voor de plaatsing van de laadpaal een verkeersbesluit voor twee parkeervakken. Daarnaast spant de gemeente zich in voor het nemen van verkeersbesluiten voor meerdere laadpalen tegelijk (verzamelverkeersbesluit).
- Ongeacht de van toepassing zijnde uitrolcategorie geldt dat de gemeente:
 - o Voor elke Laadpaal direct een verkeersbesluit neemt voor twee parkeervakken;
 - o Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord, tenzij Gemeente kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of geldend beleid niet wenselijk of mogelijk is;
 - o Als het tweede parkeervak niet direct wordt bebord, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord, bij een jaarlijks verbruik van minimaal 3.500 kWh per Laadpaal.
- De CPO 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.
- De gemeente wordt eigenaar van de bebording en is daarmee ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de bebording.
- Het staat de gemeente vrij om ook markeringen toe te passen; deze zijn geen onderdeel van de opdracht.
- De gemeente stelt de locaties voor Laadinfrastructuur om niet beschikbaar en heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de aanvraagprocedure van de Laadpaal en/of de procedure verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals, maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.
- Voor de plaatsing van laadpalen in nieuwbouwwijken neemt de gemeente uiterlijk drie weken voor de aanleg van de bestrating in een nieuwbouwwijk contact op met de CPO zodat deze de afstemming voor de plaatsing van een laadpaal kan doen met de aannemer.

- De gemeente wijst een operationeel contactpersoon en/of een beleidscontactpersoon aan via wie de communicatie met de CPO verloopt.
- De gemeente borgt dat er voldoende capaciteit is, al dan niet verdeeld over meerdere functies, om de werkzaamheden vanuit deze collectieve aanpak tijdig en goed te volbrengen. Wij adviseren hierbij rekening te houden met minimaal:
 - o Kleine gemeente: 0,75 FTE
 - o Middelgrote gemeente: 1 FTE
 - o Grote gemeente: 1 à 1.5 FTE
- De gemeente confirmeert zich aan het aantal laadpalen dat op basis van gebruik door de CPO wordt voorgesteld en zet zich in om deze aantallen daadwerkelijk te realiseren.
- De gemeente zorgt minimaal ieder half jaar voor een tijdig en compleet verkeersbesluit en confirmeert zich aan de in deze Concessie opgenomen termijnen voor o.a. het toetsen van de locatievoorstellen.
- De gemeente richt zijn communicatiekanalen zo in dat de elektrische rijder een aanvraag kan doen via het inschrijfportal van de CPO.

De gemeente is zich ervan bewust dat de succesvolle uitvoering van deze collectieve aanpak mede afhangt van de inzet van de gemeente. Er bestaan binnen concessieovereenkomst wederzijds trekkingsrechten (gratis laadpalen) en tegelijkertijd leveringsplichten (randvoorwaardelijke zaken t.b.v. CPO). Indien de gemeente stelselmatig tekortkomt bij het nakomen van de gemaakte afspraken kan de provincie besluiten om bepaalde voordelen verminderd van toepassing te laten zijn bij desbetreffende gemeente.

Deze informatie is onder voorbehoud van het bestuurlijke en inkoop-technische traject. Heeft u nog vragen over de collectieve aanpak voor publieke laadinfrastructuur? Stuur dan een mail naar info@ralzuid.nl of neem contact op met Jeroen van Gestel of Ben van Andel.