

Beschrijvend Document Europese aanbesteding Exploitatiecontract Publieke Laadinfrastructuur Noord-Brabant & Limburg

Versie: 14-01-2026

Aangepaste versie: 11-02-2026

2^e aangepaste versie: 11-03-2026

1	Overdracht & Upgradeoperatie.....	3
1.1	Staat van de assets	3
1.2	Het overdrachtsprotocol	3
1.3	Resultaatverplichting.....	7
2	Exploitatie.....	8
2.1	Eigendom.....	8
2.2	De laadlocatie	8
2.3	Kwaliteitsborging.....	9
2.4	Levering van groene stroom.....	9
2.5	(Tijdelijk) verwijderen van laadpalen	9
2.6	Bijplaatsen op bestaande aansluiting.....	10
3	Tarieven	11
3.1	Laadpas.....	11
3.2	Direct Payment / Ad hoc betalen	11
3.3	Concessievergoeding.....	11
3.4	Leges, precario en publiekrechtelijke kaders	12
4	Operationele organisatie.....	13
4.1	Contractmanagement en operationele uitvoering	13
4.2	Communicatie	13
4.3	Data, monitoring en managementinformatie	14
5	Inhoudelijke thema's.....	15
5.1	Slim en netbewust laden.....	15
5.2	Cyber Security.....	16
5.3	Prijstransparantie	16
5.4	Innovatie.....	20

1 OVERDRACHT & UPGRADEOPERATIE

De overgang van de huidige concessiehouder naar de Overnamepartij is een kritisch onderdeel van deze aanbesteding. Het doel is een ononderbroken dienstverlening voor de E-rijder, terwijl de laadpalen worden vervangen of opgewaardeerd naar eisen uit dit contract (zie paragraaf 1.3). De Overnamepartij voert deze operatie uit in nauwe samenwerking met de provincie, gemeenten, huidige concessiehouder en Enexis. Transparantie, zorgvuldige planning, veiligheid en een minimale uitval van laadpunten zijn leidende principes.

1.1 STAAT VAN DE ASSETS

In totaal zijn er 9279 laadlocaties die overgedragen moeten worden. Daarvan zijn er 62830 van EVbox (voornamelijk type G3) en 299 van Alfen (voornamelijk type NG920-52507). In bijlage 13 (Data huidige Concessiehouder) is de assetlijst van de laadlocaties terug te vinden. Daarnaast is in bijlage 14 per laadlocatie vermeld over welke aansluitkabels zij beschikken. De assets voldoen aan de eisen uit de tenderdocumenten uit bijlage 9 (contractstukken B1). In uitzondering hierop zijn een voor een aantal eisen aanvullende afspraken gemaakt. Deze zijn terug te vinden in bijlage 16.

Het is denkbaar dat er in incidentele gevallen om moverende redenen door gemeenten gekozen wordt voor verwijdering van een laadpaal. Dit aantal kan dus mogelijk iets lager uitvallen.

1.2 HET OVERDRACHTSPROTOCOL

Het uitvoeren van de vervangingsoperatie is de verantwoordelijkheid – en zodoende voor rekening en risico – van de Overnamepartij. In het overdrachtsprotocol (bijlage 10) staan de afspraken met de huidige Concessiehouder om te borgen dat deze op een goede en constructieve manier meewerkt aan de overdracht van de laadlocaties. De afspraken waarborgen de continuïteit van de dienstverlening en zorgen voor een soepele overdracht aan de Overnamepartij.

De afspraken uit het overdrachtsprotocol zijn bij afloop van dit contract van toepassing op de Overnamepartij. Nieuwe inzichten kunnen leiden tot aanpassingen van het overdrachtsprotocol. Concessieverlener en Overnamepartij gaan bij afloop van het contract in overleg voor het maken van adequate afspraken.

Het overdrachtsprotocol maakt integraal onderdeel uit van deze aanbesteding en de uitwerkingen en consequenties voor Overnamepartij zijn daardoor automatisch onderdeel van dit contract. In het Overdrachtsprotocol staat een beschrijving van het verloop van de overdracht. Globaal gezien onderscheiden we twee periodes waarbinnen de overdracht van de laadpalen georganiseerd moet worden. Eerst is er de Voorbereidingsperiode (vanaf ondertekening contract tot 25 januari 2027) met daaropvolgend de Overdrachtsperiode (vanaf 25 januari tot 25 juli 2027). Uiterlijk 25 juli 2027 zijn alle laadvoorzieningen volledig overgedragen en functioneel. Het exacte juridische overdrachtmoment is wanneer de laadpaal is afgemeld in de backoffice van de huidige concessiehouder.

	2026						2027						
	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli
Vorbereidingsperiode	*Start na ondertekening contract												
Overdrachtsperiode							* Start per 25 januari * Eindigt 25 Juli						

1.2.1 Voorbereidingsperiode (vanaf ondertekening contract tot 25 januari 2027)

De Overnamepartij verzamelt alle technische en operationele gegevens van de huidige assets, stelt een analyse op per type laadpaal en ontwikkelt een gedetailleerde planning voor de vervangingsoperatie. In deze fase worden ook afspraken gemaakt met Enexis en gecertificeerde aannemers over de uitvoeringscapaciteit en het principe van één arbeidsgang (vervanging in één werkdag). Het is aan de Overnamepartij om verder uit te werken hoe deze Voorbereidingsperiode optimaal benut kan worden. In Gunningscriterium 2 'Overdracht laadlocaties' zijn de wensen van Concessieverlener verder uitgewerkt.

1.2.2 Overdrachtsperiode (25 januari tot 25 juli 2027)

In deze fase vindt de daadwerkelijke upgrade van de laadlocaties plaats. Deze upgrade kan bestaan uit een vervanging en/of retrofit van de laadlocaties. Alle laadlocaties moeten uiterlijk 25 juli 2027 volledig voldoen aan de eisen van de concessie en in operationeel beheer van de Overnamepartij. De huidige Concessiehouder blijft verantwoordelijk voor beheer en veiligheid totdat de juridische overdracht van een locatie is voltooid. De voortgang wordt door Overnamepartij vastgelegd in een gezamenlijke plannings- en registratietool, zodat alle partijen inzicht hebben in de status van de daadwerkelijke overdracht per laadlocatie.

Vervangen laadpalen

De vervanging van laadpalen op laadlocaties wordt vanaf het begin van de Overdrachtsperiode gestart. De huidige Concessiehouder houdt de laadpaal operationeel tot het moment dat de Overnamepartij de fysieke vervangingsprocedure van de laadpaal start. De overdracht is pas afgerond als de bewijslast, dat de vervanging gereed is om operationeel te worden, is opgeleverd. Het moment van overdracht kan dus per laadpaal verschillen maar is uiterlijk op 25 juli 2027. Het is de verantwoordelijkheid van de Overnamepartij om dit binnen de Overdrachtsperiode te voltooien.

Retrofit bestaande laadpalen

Het kan zo zijn dat de Overnamepartij mogelijkheid ziet om door middel van een retrofit ervoor te zorgen dat de laadpalen voldoen aan de eisen van deze concessie. Alle laadpalen waarvoor dat het geval is worden direct bij start van de Overdrachtsperiode overgedragen aan de Overnamepartij. In tegenstelling tot de laadpalen die vervangen worden is het voor de retrofit laadpalen noodzakelijk om de koppeling naar de backoffice over te zetten. De huidige Concessiehouder is vanaf dat moment dus per direct geen eigenaar meer van de retrofit laadpalen en heeft dus ook geen verantwoordelijkheid voor storingen en ander onderhoud. Nadat de retrofit laadpalen zijn overgedragen aan de Overnamepartij kan de retrofit starten. Alle retrofit laadpalen moeten uiterlijk per 25 juli 2027 voldoen aan de gestelde eisen en wensen binnen deze aanbesteding. Na overdracht vallen deze laadpalen onder de verantwoordelijkheid van Overnamepartij maar zijn nog niet direct up-to-date. De inschatting of een retrofit voldoende is, is voor rekening en risico van de Overnamepartij.

Onderstaand de globale planning voor de upgradeoperatie van de twee typen laadlocaties.

Maand		Activiteit	
		Vervangen	Retrofit
27	Januari	Vervangingsoperatie voor alle individuele laadlocaties.	Overdracht van backoffice van alle retrofit laadlocaties per 25 januari.

	Bij start individuele vervanging is Overnamepartij exploitant van de individuele laadlocatie en valt deze onder de verantwoordelijkheid van Overnamepartij.	Overnamepartij is per direct eigenaar en exploitant
Februari		Retrofit
Maart		
April		
Mei		
Juni		
Juli	Alle laadpalen operationeel en voldoen aan eisen en wensen uit deze aanbesteding per 25 juli.	

1.2.3 Afstemming & afspraken Netbeheerder

Overnamepartij dient afspraken te maken met de netbeheerder en met door de netbeheerder gecertificeerde aannemers over de vervanging en/of retrofit. In het concessiegebied is Enexis de regionale netbeheerder. Bij het vervangen van laadpalen zijn de volgende aandachtspunten van toepassing:

- De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd in één arbeidsgang. Om overlast te beperken en de doorlooptijd te verkorten. Dit betekent dat de vervanging op locatie binnen één dag wordt afgerond en de laadlocatie volledig wordt opgeleverd, inclusief het (terug)plaatsen van bebording. Het administratieve proces valt buiten deze uitvoeringseis.
- Overnamepartij kan hiervoor gebruik maken van de door Enexis gecertificeerde aannemers. De volgende aannemers zijn gecertificeerd, maar nog niet allemaal actief in het plaatsen en aansluiten van laadpalen:
 - o BAM;
 - o Van Dorp infra;
 - o Rasenberg-APK;
 - o Hurkmans;
 - o HVG;
 - o Van Gelder;
 - o Citytec;
 - o Baas;
 - o VSH.
- Overige aannemers kunnen zich door Enexis laten certificeren om ingezet te kunnen voor het plaatsen en aansluiten van laadpalen in één arbeidsgang. Informatie over de voorwaarden die hierbij van toepassing zijn kan worden opgevraagd bij Enexis.
- Contactpersoon van Enexis voor alle vragen met betrekking tot de aannemerij is: Jelle Pijnenburg (jelle.pijnenburg@enexis.nl / +31 6 11 76 02 91).
- Voor alle vervangingen dient Overnamepartij bij Enexis een 'Verplaatsing van de bestaande aansluiting binnen de meterkast' aan te vragen. Hierbij wordt er door Enexis vanuit gegaan dat de locatie van de laadinfrastructuur ongewijzigd blijft.
- De aanvraag wordt gedaan via het SAL-portaal van Enexis. Hierbij worden de volgende zaken gevraagd:
 - o De voorkeursaannemer (de aannemer waarmee Overnamepartij afspraken heeft gemaakt over één arbeidsgang);
 - o Wensweek voor uitvoering;
 - o EAN-code van de huidige aansluiting;
 - o Aansluitwaarde van de huidige aansluiting;

- o Laadpaalnummer van de huidige laadpaal;
- o Verplaatsingsafstand = '0';
- o Locatiegegevens, inclusief X- en Y-coördinaten.
- Voor toegang tot het SAL-portaal is een klantaccount nodig. Indien Overnamepartij hier niet over beschikt dan kan de contactpersoon van Enexis worden benaderd. Diegene zal de Overnamepartij ook voorzien van meer informatie over het SAL-portaal.
- Bij vervangingen zijn de actuele Aansluitspecificaties voor laadobjecten 3x25A t/m 3x80A van ElaadNL en de netbeheerders van toepassing. Dat betekent dat de laadpaal dient te zijn goedgekeurd door de netbeheerders en dat de laadpalen worden voorzien van een Compacte Aansluit Module (CAM). Hiernaast worden de huidige aansluitkabels voorzien van een stekker die comptabel is met de CAM. Dit houdt in dat er een nieuw stuk kabel met voorgemonteerde stekker aangesloten zal worden op de huidige aansluitkabel d.m.v. een verbindingsmof. De kosten van de aannemer voor de montage van de CAM-stekker aan de aansluitkabel komen voor rekening van Enexis.
- In sommige gevallen voldoet de aansluitkabel niet meer aan het actuele beleid van Enexis en dient deze in zijn geheel te worden vervangen door een zwaardere kabel. Ook hierbij geldt dat de kosten van de aannemer (voor het vervangen van de aansluitkabel) en het materiaal voor rekening komen van Enexis. In bijlage 14 is weergegeven bij welke laadpalen de aansluitkabels dienen te worden vervangen. Het gaat hierbij om kabels met een waarde $4 \times 16 \text{mm}^2 \text{Cu}$.
- De funderingen van de te vervangen laadpalen dienen te worden vervangen door funderingen die voldoen aan de NTA 8042. Hiermee zorgen we ervoor dat vervanging in de toekomst gemakkelijker zal zijn. Kosten hiervoor liggen bij de Overnamepartij.
- De Overnamepartij dient, in afstemming met Enexis, zorg te dragen voor een gelijkmatige en voorspelbare doorstroom van aanvragen. Dit zorgt voor kortere en beter te plannen doorlooptijden, maar ook voor meer grip op capaciteit en middelen.
- Indien laadpalen worden ge-retrofit, dan kan op verschillende punten uit de 'Aansluitspecificaties voor laadobjecten 3x25A t/m 3x80A' een herkeuring door de netbeheerders nodig zijn (denk hierbij bijvoorbeeld aan: IP en IK testen, radiosleuven t.b.v. demping en eventueel een dubbel cilinderslot). Overnamepartij dient hiermee rekening te houden en haar ontwerp te bespreken met de netbeheerders, via ElaadNL.

1.2.4 Sancties bij niet behalen planning

Het is van groot belang dat de Overnamepartij de overeengekomen planning voor de vervangings- en retrofit-operatie naleeft, zodat alle bestaande laadlocaties uiterlijk op 24 juli 2027 volledig operationeel zijn en voldoen aan de eisen en wensen uit deze aanbesteding. Indien de Overnamepartij de planning niet haalt en daarvoor geen aantoonbare overmachtsreden kan geven, kan de Concessieverlener de volgende sancties opleggen:

1. Financiële boete

Voor iedere overschrijding van de planning kan de Concessieverlener een geldboete opleggen per laadlocatie en/of per week vertraging, conform de boetebepaling uit het exploitatiecontract. Dit is niet van toepassing als het aantoonbaar niet toe te rekenen is aan Overnamepartij.

2. Contractuele sanctie of ontbinding

Indien sprake is van structurele of herhaaldelijke niet-naleving van de planning, kan de Concessieverlener de Overnamepartij in gebreke stellen en, bij uitblijven van herstel, de

concessie geheel of gedeeltelijk ontbinden of de resterende werkzaamheden laten uitvoeren door derden op kosten van de Overnamepartij.

1.3 RESULTAATVERPLICHTING

Aan het einde van de overdrachtsperiode zijn alle 9279 laadlocaties overgedragen aan de Overnamepartij, zijn alle laadpalen operationeel, veilig en conform eisen en is de dienstverlening aan e-rijders optimaal gebleven met slechts een geringe onderbreking wegens overdracht, vervanging of retrofit. Hiermee wordt de basis gelegd voor een nieuwe exploitatieperiode waarin continuïteit, kwaliteit en toekomstbestendigheid van de publieke laadinfrastructuur centraal staan.

2 EXPLOITATIE

2.1 EIGENDOM

Concessieverlener en gemeenten zijn zich ervan bewust dat gemeenten door natrekking eigenaar worden van de laadpalen, inclusief netaansluitingen en de bebording. Concessieverlener en Overnamepartij spreken middels deze concessie af dat het eigendom van de laadpalen gedurende de gehele exploitatietermijn bij Overnamepartij ligt. Het eigendom van de bebording en aanrijdbeveiliging (diamantkoppaal, varkensrug, o.i.d.) en daarmee ook de verantwoordelijkheid voor het beheer daarvan ligt bij Concessieverlener (gemeente). Overnamepartij 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 Overnamepartij. Het staat Overnamepartij vrij om eventuele kosten of aansprakelijkheid te verhalen op veroorzaker.

2.2 DE LAADLOCATIE

Aangezien deze aanbesteding de overname van bestaande locaties betreft hoeven de locaties niet opnieuw ingericht te worden. Met uitzondering van de slimme fundering. Omdat de operatie ook vervangingen betreft geeft dit wel ruimte voor verbeteringen aan de huidige indeling. De recente bevindingen over de aardingseisen van laadinfrastructuur conform NEN1010 dienen door Overnamepartij te worden meegenomen en vertaald naar de juiste passende maatregelen, zie 2.2.2.

2.2.1 Bebording

De bebording bij de laadlocaties is en blijft eigendom van de gemeente. Steeds vaker komt de vraag vanuit gemeenten en inwoners of bebording noodzakelijk is bij laadlocaties. Dit om extra objecten in de openbare ruimte te voorkomen. Bij de locaties uit dit contract is bebording geplaatst. Het is niet de intentie om deze bij aanvang contract te verwijderen. Er loopt een pilot vanuit de Fase B3 concessie (2024-2034/2036) om te toetsen wat de effecten zijn van het plaatsen van laadpalen zonder verkeersbesluit en bebording.

Op basis van de resultaten van deze pilot kan concessieverlener besluiten om dit breder toe te passen. Dit kan impact hebben op de business case van Overnamepartij. Bij aanpassingen van de voorwaarden m.b.t. tot het verwijderen van bebording is het uitgangspunt daarom dat dit redelijk is en in overleg zal plaatsvinden.

2.2.2 Landelijke ontwikkelingen m.b.t. foutsbescherming conform NEN1010

Via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) loopt momenteel een onderzoek naar de foutsbescherming van publieke AC-laadpalen in Nederland.

Onlangs is naar voren gekomen dat er laadpalen (van veiligheidsklasse 1) zijn aangesloten op TT-stelsels met onvoldoende beschermingsmaatregelen. Daardoor is niet geborgd dat een geleidend deel van de behuizing onder spanning snel genoeg wordt afgeschakeld in geval van een isolatiefout. Waarmee er op dit punt sprake is van NEN1010 non-conformiteit.

De kwestie is grondig geanalyseerd met diverse experts en TNO heeft een risicoanalyse uitgevoerd. Volgens TNO is er sprake van een tolerabel klein extra risico en tot op heden zijn er geen situaties bekend die te wijten zijn aan NEN1010 non-conformiteit.

Binnen de NAL lopen verschillende acties om de situatie goed in kaart te brengen en oplossingen te bieden. De NAL heeft ElaadNL opdracht gegeven om alle verschillende typen laadpalen te beoordelen op maatregelen tegen foutsbescherming. Het Nationaal Kennisplatform

Laadinfrastructuur (NKL) heeft in haar vernieuwde Basisset AC voor publieke laadpalen de norm over foutbescherming verduidelijkt. Tot slot werkt de NAL aan een landelijk advies voor de bestaande laadpalen.

Voor de laadpalen die onderdeel uitmaken van deze concessie is momenteel niet vastgesteld in hoeverre er wordt voldaan aan de norm m.b.t. foutbescherming. Concessieverlener verwijst naar de vigerende normen en de eisen uit de vernieuwde Basisset AC voor publieke laadpalen van NKL. Inschrijver dient hieraan te voldoen bij het vervangen, dan wel retrofitten van de laadpalen.

2.3 KWALITEITSBORGING

De Overnamepartij is verantwoordelijk om zowel de hardware als software van de laadpalen up-to-date te houden binnen dit contract. Indien er na de vervangingsoperatie ontwikkelingen plaatsvinden die grootschalige aanpassing aan de laadpalen of software noodzakelijk maken en bij het ingaan van deze overeenkomst niet bekend of te overzien waren, zullen Concessieverlener en Overnamepartij in overleg treden om nadere afspraken te maken. Het is wel belangrijk dat de Overnamepartij de laadpalen zo goed mogelijk voorbereid op de nieuwe eisen en ontwikkelingen die reeds voorzien zijn.

Overnamepartij zet zich in om alle afspraken binnen dit contract te borgen. Indien bepaalde deadlines door overmacht niet behaald worden dient Overnamepartij aan te tonen dat er alles aan gedaan is om de afspraken na te komen.

2.4 LEVERING VAN GROENE STROOM

De Overnamepartij levert 'groene stroom' op basis van Nederlandse wind- en/of zonnestroom. De levering van groene stroom wordt jaarlijks door het overleggen van certificaten van oorsprong door Overnamepartij aangetoond. Het wordt aangemoedigd om gebruik te maken van lokaal opgewekte groene stroom. Zie hiervoor Gunningscriterium 3.

2.5 (TIJDELIJK) VERWIJDEREN VAN LAADPALEN

Het staat Overnamepartij vrij om op verzoek van gemeenten gedurende de gehele contractperiode laadpalen (tijdelijk) te verwijderen en te verplaatsen. Bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, in het geval van reconstructies, evenementen, klachten of nieuwe inzichten. In deze gevallen kan Overnamepartij geen aanspraak maken op een vergoeding voor gederfde inkomsten. Concessieverlener spant zich in om de periode dat de laadpaal niet of beperkt toegankelijk is, zo kort mogelijk te houden.

Indien een (tijdelijke) verwijdering plaatsvindt op initiatief van de concessieverlener, zijn de kosten hiervan voor de concessieverlener. Hiervoor geldt een vast tarief. Indien de Overnamepartij een (tijdelijke) verwijdering initieert en deze akkoord is door de gemeente, dan zijn de kosten hiervan voor de Overnamepartij. (Tijdelijke) verwijdering op verzoek van de concessieverlener dient binnen 30 werkdagen na het verzoek uit te voeren. Het tarief voor (tijdelijke) verwijdering is € 1500,- exclusief BTW.

De opgegeven prijs, exclusief de netbeheerderkosten, voor de (tijdelijke) verwijdering 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 de toe te passen index voor de installatievergoeding. De genoemde kosten voor verwijdering en verplaatsing zijn exclusief de kosten die door de netbeheerder in rekening worden gebracht. Overnamepartij mag de kosten van de netbeheerder in rekening brengen op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten en geeft daarvoor inzicht in de factuur van de netbeheerder.

2.6 BIJPLAATSEN OP BESTAANDE AANSLUITING

Het is binnen dit contract niet toegestaan om extra publieke laadpunten bij te plaatsen die worden aangesloten op de bestaande netaansluiting van een van de bestaande laadlocaties uit dit contract. Het exclusief recht voor het plaatsen van nieuwe laadlocaties in de publieke ruimte is in de regel binnen een andere Concessie of vergunning vergeven. Mocht het in de toekomst, door bijvoorbeeld netcongestie of schaarste, niet mogelijk zijn voor de betreffende contractpartij (en) om nieuwe aansluitingen t.b.v. laadpunten te realiseren in gebieden waar dat wel wenselijk is, kan hier op verzoek van Concessieverlener van worden afgeweken.

3 TARIEVEN

In deze concessie is het laadtarief uitgesplitst in een installatievergoeding en een energietarief. Bovendien zijn de verschillende componenten van het energietarief gesplitst, wat indexatie of aanpassing per component mogelijk maakt. Daarom vragen we de Overnamepartij om de verschillende componenten los van elkaar op te geven. Tariefcomponenten die hier niet staan benoemd, zoals een roaming tarief, zijn indien van toepassing verdisconteerd in het tarief en zodoende niet separaat te indexeren of aan te passen.

Voor de verdere uitwerking van het laadtarief zie Gunningscriterium 1 in de inschrijvingsleidraad.

3.1 LAADPAS

Overnamepartij moet een laadpas aanbieden om ervoor te zorgen dat E-rijders ook daadwerkelijk kunnen laden tegen de door Overnamepartij aangeboden en contractueel vastgelegde tarieven. Voor het aanbieden én gebruik van de laadpas mogen geen aanvullende kosten in rekening gebracht worden bij de E-rijder. Ook aan de EMSP dient de Overnamepartij maximaal het contractueel vastgestelde laadtarief in rekening brengen. Er mogen dus geen opslagen of kortingen opgelegd worden aan de EMSP.

3.2 DIRECT PAYMENT / AD HOC BETALEN

Overnamepartij dient een mogelijkheid te bieden van een directe of ad-hoc betaling conform eisen uit de meest recente versie van de AFID. Bij directe/ ad-hoc (direct met bijvoorbeeld creditcard of bankpas) betalingen geldt dat alleen het contractuele laadtarief in rekening mag worden gebracht.

De tarieven die de E-rijder moet betalen bij ad hoc laden dienen middels het display op de laadpaal inzichtelijk gemaakt te worden.

3.3 CONCESSIEVERGOEDING

Concessieverlener kan ervoor kiezen om vanaf 1-1-2028 een concessievergoeding in rekening te brengen bij de Overnamepartij. Deze vergoeding kan bijvoorbeeld worden gebruikt als vergoeding voor door de gemeente gemaakte ambtelijke kosten of als vergoeding voor door de provincie Noord-Brabant gemaakte kosten voor bijvoorbeeld het contractmanagement, het beheer en onderhoud van de plankaarten of een monitoringssysteem.

De concessievergoeding bedraagt maximaal € 0,02 per kWh en is uitgesplitst in een gemeentelijk deel (€ 0,01) en een provinciaal (€ 0,01) deel. Dit bedrag is vast gedurende de concessieperiode.

Gemeenten en de provincie Noord-Brabant hebben vanaf 1-1-2028 en vervolgens om de twee jaar (dus 1-1-2030, 1-1-2032 etc.) de mogelijkheid om de concessievergoeding in te voeren of bij invoering in 2026 ook weer te annuleren in 2028. Uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de concessievergoeding zal concessieverlener dit schriftelijk/per mail doorgeven aan de Overnamepartij.

Concessieverlener zal een advies uitbrengen aan alle deelnemende gemeenten over het al dan niet invoeren van de concessievergoeding. Hiertoe zal Concessieverlener een belangenafweging maken en deze beschikbaar stellen aan de deelnemende gemeenten. Hiermee streeft concessieverlener naar maximale uniformiteit in deze keuze. De provincie Noord-Brabant zal ook een eigen keuze maken over het al dan niet toepassen van de concessievergoeding. Gemeenten en provincie Noord-Brabant kunnen dus afzonderlijk van elkaar besluiten om wel of niet over te gaan tot het inzetten van

de concessievergoeding. Gemeenten waarvan n.a.v. het advies geen reactie wordt ontvangen, volgen automatisch het advies van de concessieverlener.

Het staat Overnamepartij vrij om bij het toepassen van de concessievergoeding, deze 1 op 1 door te berekenen aan de E-rijder in de betreffende gemeenten die hiervoor gekozen hebben. Het toepassen van een concessievergoeding in een bepaalde gemeente mag geen consequenties hebben voor het laadtarief in een andere gemeente die daar niet voor gekozen heeft.

Wanneer de concessievergoeding wordt toegepast, dient deze met de betreffende gemeente of provincie Noord-Brabant verrekend te worden. Verrekening dient één keer per jaar plaats te vinden middels één factuur per gemeente of provincie Noord-Brabant. Per factuur mag de Overnamepartij de reële administratiekosten in rekening brengen, tot een maximum van € 200,-.

3.4 LEGES, PRECARIO EN PUBLIEKRECHTELIJKE KADERS

Voor publiekrechtelijke kaders of procedures die van toepassing zijn, zoals, maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen kosten in rekening worden gebracht bij de Overnamepartij.

4 OPERATIONELE ORGANISATIE

4.1 CONTRACTMANAGEMENT EN OPERATIONELE UITVOERING

De provincie Noord-Brabant treedt tijdens de exploitatietermijn op als overall contractmanager voor zowel Noord-Brabant als Limburg (samenwerkingsregio RAL-Zuid). Zij bewaakt namens de concessieverleners (de deelnemende gemeenten) de voortgang en contractuele afspraken.

Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de operationele uitvoering, waaronder het afhandelen van lokale vragen, klachten en meldingen. Dit verloopt rechtstreeks tussen gemeente en Overnamepartij. Bij geschillen proberen beide partijen deze eerst onderling op te lossen; indien nodig wordt opgeschaald naar de aanbestedende dienst c.q. contractmanager. Provincies zijn geen directe contractpartij, slechts aanbestedende dienst. De concessieovereenkomst is gesloten tussen deelnemende gemeenten en concessiehouder voor wat betreft de wederzijdse rechten en plichten tijdens de looptijd.

4.2 COMMUNICATIE

Wij onderscheiden meerdere doelgroepen als het gaat om communicatie:

- a) De provincie Noord-Brabant als gemandateerd concessieverlener en contractmanager;
- b) De deelnemende gemeenten;
- c) Bewoners en E-rijders;

4.2.1 De provincie Noord-Brabant als gemandateerd concessieverlener en contractmanager

De Overnamepartij richt een projectorganisatie in voor de communicatie met de provincie en organiseert een structureel overleg waarin strategische en operationele zaken worden besproken. De frequentie wordt in overleg met de provincie bepaald; extra overleg op verzoek van de provincie wordt altijd gehonoreerd.

De Overnamepartij zorgt voor verslaglegging via een actie- en besluitenlijst en een afwijkdossier, waarin afwijkingen van de aanbestedingsstukken worden vastgelegd. Alle documenten worden opgeslagen op een gedeelde locatie.

Er wordt een projectleider aangesteld die eindverantwoordelijk is en bevoegd is om besluiten te nemen. Deze is aanwezig bij het overleg. Ook wordt een vervanger aangewezen die de taken van de projectleider altijd kan overnemen.

4.2.2 De deelnemende gemeenten

De Overnamepartij onderhoudt contact met alle deelnemende gemeenten en zorgt voor een goede communicatie via o.a.:

- Fysieke/digitale bijeenkomsten in de opstartfase;
- Een informatiepakket met alle relevante gegevens;
- Een vaste accountmanager per gemeente met rechtstreekse contactgegevens;
- Overleg op verzoek van de gemeente;
- Deelname aan bijeenkomsten van het Expertisecentrum RAL-Zuid op verzoek;
- Kwartaaloverzichten van storingen, klachten en meldingen;
- Een CRM-systeem waarin alle gemeentelijke communicatie wordt vastgelegd en inzichtelijk blijft.

4.2.3 Bewoners en E-rijders

Met betrekking tot de communicatie naar bewoners en E-rijders zorgt de Overnamepartij voor een duidelijke website met begrijpelijke informatie. Daarnaast is er een 24/7 telefonische helpdesk beschikbaar voor klachten en storingen, met een terugkoppeling over de genomen acties. Ook kunnen klachten en vragen per e-mail worden gemeld, waarbij binnen 24 uur een reactie volgt over de afhandeling. Tot slot worden op de laadpaal duidelijke en actuele contactgegevens vermeld voor zowel E-rijders als omwonenden.

4.3 DATA, MONITORING EN MANAGEMENTINFORMATIE

Overnamepartij stelt alle binnen de concessie gegenereerde data kosteloos en in bruikbaar format beschikbaar aan de aanbestedende dienst en concessieverlener, en draagt het eigendom van deze data over. Overnamepartij sluit aan op LINDA en levert minimaal ruwe laadpaaldata (CDR's), zoals maar niet uitsluitend kWh-verbruik, bezettingsuren per laadpunt, locatie, gemiddelde laadtijd, aankoppeltijd, uptime en storingen. De concessieverlener moet hiermee zelfstandig analyses kunnen uitvoeren, inclusief overzichten per gemeente.

Daarnaast levert Overnamepartij maandelijks managementinformatie aan via een vooraf goedgekeurd format en werkt mee aan het aanleveren van aanvullende gevraagde informatie.

5 INHOUDELIJKE THEMA'S

Naast de bovenstaand beschreven inhoud en alle eisen en wensen binnen deze aanbesteding zijn er een aantal thema's die Concessieverlener graag nog nader wil toelichten. In dit hoofdstuk zullen we de verschillende thema's kort toelichten.

5.1 SLIM EN NETBEWUST LADEN

Er is steeds meer transportschaarste op het elektriciteitsnet. Om de mobiliteitstransitie te kunnen blijven faciliteren is het noodzakelijk dat naast netverzwaring wordt ingezet op een betere benutting van het elektriciteitsnetwerk en het vergroten van flexibele capaciteit bij E-rijders. Elektrische voertuigen en de bijbehorende laadinfrastructuur bieden een grote kans om het elektriciteitsnet in balans te houden. Denk daarbij aan het toepassen van local load balancing en het slim- en bidirectioneel laden. Binnen de RAL-Zuid vinden we dit erg belangrijk en daarom zetten we daar binnen deze aanbesteding op in. Zowel door de laadinfrastructuur geschikt te maken voor toekomstige ontwikkelingen als door directe implementatie van bijvoorbeeld Netbewust laden. Slim en netbewust laden dient dus meerdere grote maatschappelijk belangen in verband met transportschaarste op het elektriciteitsnet en is noodzakelijk om de uitrol van laadinfrastructuur te kunnen waarborgen.

5.1.1 Netbewust laden

Netbewust Laden is laden binnen de grenzen van de capaciteit van het lokale hoog-, midden-, of laagspanningsnet. Het is niet meer de vraag of Netbewust laden noodzakelijk is, het is de vraag hoe vaak, waar en op welke manier het ingezet moet worden. Daarbij is het van belang dat de laadzekerheid zoveel als mogelijk geborgd wordt voor de E-rijder. Concessieverlener streeft ernaar om de netto impact van netbewust laden op het contract gedurende de looptijd op gelijkwaardig niveau te houden, rekening houdend met de situatie op het elektriciteitsnet van dat moment en de diverse factoren die van invloed zijn op het contract.

Ten aanzien van de manier waarop Netbewust laden ingezet moet worden: Overnamepartij dient binnen deze concessie Netbewust laden toe te passen conform de NKL Basiswa AC Eis 43. Het is aan de Overnamepartij om met Enexis afspraken te maken over het toepassen van Netbewust Laden. Overnamepartij stelt binnen GC 3 een aanpak op voor de implementatie van Netbewust laden binnen het Concessiegebied.

Concessieverlener verwacht dat zolang er sprake is van netcongestie in het concessiegebied een Capaciteits-Beperkend-Contract (CBC) of Capaciteits-Sturend-Contract (CSC) tussen regionale netbeheerder en Overnamepartij wordt afgesloten om netcongestie te mitigeren. We gaan er vanuit dat Overnamepartij bereid is dergelijke aanvullende afspraken te maken. Wanneer er tussen regionale netbeheerder en Overnamepartij (tarief)afspraken worden overeengekomen tijdens de looptijd van de concessieovereenkomst, dan is daarvoor mede de instemming van Concessieverlener nodig. Concessieverlener streeft daarbij onder meer naar een gelijksoortige implementatie binnen de regio, waarbij op dit moment o.a. van belang is een kosteloze opt-out voor E-rijders die om voor hen moverende redenen van het maximale vermogen gebruik willen maken en intensieve monitoring van slimme laadsturing en de onvolkomenheden die ontstaan.

5.1.2 Vehicle-to-Grid ready

Vehicle-to-Grid (V2G) is het terug leveren van energie uit de auto. Dit maakt tweerichtingsverkeer in stroom en communicatie mogelijk. De overgenomen laadpalen dienen V2G ready te zijn, conform de landelijke smart- and bidirectional charging requirements (NKL Basisset AC eis 45). De implementatie van V2G zal gestart worden wanneer op landelijk niveau een duidelijk kader is opgesteld. Wanneer er wordt gekozen voor het implementeren van V2G dient Overnamepartij een implementatieplan op te stellen. Hierin omschrijft de Overnamepartij alle benodigde stappen, inclusief tijdslijnen om V2G te kunnen toepassen op de laadinfrastructuur. Dit implementatieplan wordt door de Concessieverlener goedgekeurd en, waar nodig, dienen certificaten en testresultaten te worden aangeleverd. Daarnaast zijn er een aantal uitgangspunten waarmee de Overnamepartij rekening dient te houden bij de implementatie van V2G;

- V2G gaat binnen de looptijd van dit contract daadwerkelijk toegepast moeten kunnen worden.
- Gebruikersinteractie is erg belangrijk voor het succesvol realiseren van V2G.
- Wanneer de E-rijder kiest voor het toepassen van V2G staat hier een beloning voor de E-rijder tegenover. E-rijders (ook degenen die niet kiezen voor het toepassen van V2G) mogen geen financieel nadeel ondervinden.
- De toepassing van V2G draagt bij aan hetgeen dat in de tender geëist en bij inschrijving aangeboden is ten aanzien van slim en netbewust laden en integratie van publiek laden met het lokale energiesysteem.

5.2 CYBER SECURITY

Gezien de risico's is borging van Cyber Security noodzakelijk. Het is aan Overnamepartij om de risico's omtrent Cyber Security te mitigeren. Overnamepartij levert een Cybersecurityplan aan waarin aangetoond wordt dat hij voldoet aan de eisen die aan Cybersecurity worden gesteld in het programma van eisen en vigerende wet- en regelgeving, waaronder de cyberbeveiligingswet. Indien Overnamepartij niet naar tevredenheid kan aantonen dat zij voldoet aan de regels en de concessieverlener kosten moet maken om te controleren of de overnamepartij voldoet aan de regels, zijn de kosten hiervan voor de Overnamepartij.

5.3 PRIJSTRANSPARANTIE

Prijstransparantie aan de laadpaal blijft een onderwerp dat voortdurend aandacht behoeft. Overnamepartij 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 Overnamepartij optreedt als Mobility Service Provider (MSP). Overnamepartij zorgt hiermee dat aan de vigerende wet- en regelgeving wordt voldaan zoals, maar niet uitsluitend de regels van het Autoriteit Consument & Markt (ACM) en de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR).

5.3.1 Display op de laadpaal

Laadpalen met een display zijn momenteel nog niet de standaard in de markt. We zien wel dat er een aantal belangrijke innovaties zijn waarvoor het hebben van een display cruciaal is of gaat zijn in de toekomst. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan het verbeteren van de prijstransparantie, het verbeteren van de veiligheid bij ad hoc betalen en ontwikkelingen die interactie aan de laadpaal vragen met de e-rijder zoals gedifferentieerde tarieven en netbewust laden.

Om die reden stellen we een display op elke laadpaal verplicht. Dit display toont minimaal prijsinformatie. Afwijkend van de Basisset geldt deze eis direct bij overname, in plaats van vanaf

2028. Gezien de planning van de vervangingsoperatie vinden we het onwenselijk om nu nog te kiezen voor laadpalen zonder display. Mede omdat meerdere laadpaalleveranciers beschikken over een model met display. We beseffen dat dit de haalbaarheid van een retrofit operatie kan verkleinen, maar gezien het belang van prijstransparantie, ad-hoc betalen en veiligheid halen we deze eis bewust naar voren.

5.3.2 Inzichtelijk maken en belonen van flexibiliteit van de E-rijder

We vinden het belangrijk dat het elektriciteitsnet zo efficiënt mogelijk wordt benut. Technisch en organisatorisch zijn hier de afgelopen tijd grote stappen in gezet en is er veel mogelijk. De communicatie naar de E-rijder ontbreekt vaak nog.

Flexibiliteit van E-rijders is geld waard. Indien de Overnamepartij weet wanneer een E-rijder zijn laadsessie beëindigt en hoeveel energie er in die tijd geladen dient te worden, is de Overnamepartij in staat de laadsessie zo te plannen dat er op de goedkoopste (en meestal duurzaamste en netbewuste) momenten geladen wordt.

Aangezien inzicht in vertrektijden en energiebehoefte van de E-rijder financiële waarde vertegenwoordigt (er kunnen besparingen mee gecreëerd worden bij de inkoop van energie), vindt Aanbesteder het belangrijk dat de partij die dit inzicht aan de Overnamepartij verschaft (de EMSP i.g.v. een roaming sessie en de E-rijder zelf i.g.v. een ad-hoc betaling) hiervoor ook financieel beloond wordt. Aanbesteder gelooft dat door het instellen van deze financiële vergoeding er een incentive ontstaat voor EMSP's om dit soort informatie bij E-rijders op te halen en met Overnamepartij te delen.

Aanbesteder wil daarom dat Overnamepartij twee tarieven hanteert:

- een regulier tarief;
- een verlaagd tarief, in dezen uitgedrukt in een korting op het regulier tarief.

Voor een laadsessie wordt, zowel bij een ad-hoc als bij een roaming sessie, het verlaagd tarief gehanteerd indien Overnamepartij voor die sessie informatie ontvangt waaruit blijkt dat er sprake is van voldoende flexibiliteit van de E-rijder.

Overnamepartij stelt binnen GC 3 een aanpak op met daarin de maatregelen die de Overnamepartij neemt, binnen het eerste jaar na ingangsdatum contract, om te borgen dat de potentiële flexibiliteit zo goed mogelijk wordt benut. Als onderdeel van deze aanpak komt minimaal terug:

- 1) De korting (in € per kWh, tot 5 decimalen achter de komma) die het verlaagd tarief biedt t.o.v. het reguliere tarief
- 2) Een beschrijving van hoe Overnamepartij in het geval van een ad-hoc laadsessie de E-rijder
 - a) Informeert over de mogelijkheid om aanspraak te maken op het verlaagd tarief
 - b) In staat stelt zijn vertrektijd en energiebehoefte te delen
 - c) Informeert over het geplande verloop van de laadsessie
 - d) In staat stelt te laden met hoge prioriteit
- 3) Een beschrijving van hoe Overnamepartij in het geval van een roaming laadsessie de EMSP
 - a) Informeert over de mogelijkheid om aanspraak te maken op het verlaagd tarief
 - b) In staat stelt de vertrektijd en energiebehoefte van de E-rijder te delen
 - c) Informeert over het geplande verloop van de laadsessie
 - d) In staat stelt hoge prioriteit aan te vragen voor de laadsessie

- 4) Hoe Overnamepartij de informatie over gewenste vertrektijd en energiebehoefte van de E-rijder gebruikt om slim laden te optimaliseren
- 5) Een beschrijving voor de invoering van deze functionaliteiten
- 6) Een beschrijving voor de monitoring van de effectiviteit van het verlaagd tarief, een proces waarin gedurende de looptijd van de concessie verbeteringen doorgevoerd kunnen worden en een werkwijze om de waarde van flexibiliteit periodiek (kwartaal of jaar) te kalibreren.

Een laadsessie wordt geacht flexibel te zijn als er gemiddeld niet meer dan 4,5 kW¹ per uur nodig is om de gewenste hoeveelheid energie te laden. Ter illustratie: indien de E-rijder 20kWh in 8 uur tijd nodig heeft is er een gemiddeld laadvermogen van 2.5kW nodig en is er sprake van flexibiliteit. In de periode van december 2024 tot en met november 2025 is dit het geval bij 58,0% van de laadsessies en 51,1% van de geladen stroom (kWh)².

Het staat Overnamepartij vrij om deze grens te hanteren voor alle laadsessies, of om voor 1 fase laadsessies een afwijkende grens van 1.5 kW te hanteren.

“Een laadsessie wordt geacht flexibel te zijn indien uit de informatie van de e-rijder blijkt dat de benodigde laadtijd korter is dan de connectietijd”. Hierbij wordt de benodigde laadtijd gedefinieerd als de tijd die nodig is voor het laden van de gewenste hoeveelheid energie in de situatie dat de EV het maximale vermogen van de netaansluiting kan benutten.

Ter illustratie:

- Een 3-fase auto met een maximale laadstroom van 16A, die 11 kWh nodig heeft, heeft in de reguliere situatie een laadtijd van 1 uur.
- Een 1-fase auto die 11 kWh nodig heeft en kan laden op 16A, heeft in de reguliere situatie een laadtijd van 3 uur
- In het geval dat door Netbewust Laden het maximale vermogen dat de EV kan krijgen lager is dan in de reguliere situatie, wordt de benodigde laadtijd evenredig langer.

De situatie dat het maximale vermogen beperkt wordt doordat beide sockets tegelijkertijd in gebruik zijn leidt *niet* tot een langere berekende laadtijd, omdat de impact hiervan niet bij aanvang van de sessie vast te stellen is. Inschrijver dient hier in zijn business case rekening mee te houden. Op basis van de historische data die beschikbaar is gesteld (zie Bijlage 15) kan Inschrijver op basis van eigen analyses de waarde van flexibiliteit volgens deze definitie bepalen.

De korting die de Overnamepartij via het verlaagd tarief aanbiedt dient zowel te gelden in geval van een Ad-Hoc betaling als bij een laadsessie via een EMSP. Bij een ad-hoc betaling komt de korting 1-op-1 bij de E-rijder terecht, bij een laadsessie via een EMSP wordt de korting aan de EMSP gerekend. Indien van een E-rijder geen laadvoorkeuren bekend zijn, wordt deze zo snel mogelijk geladen, voor zover de overeengekomen capaciteitsgrenzen van de netbeheerder dit toelaten.

Het verlaagd tarief kan via OCPI 2.2.1 aan EMSP's kenbaar gemaakt worden door gebruik te maken van profile types, waarbij per profile type een aparte prijs gehanteerd kan worden. Via de `tariff_alt_text` of `tariff_alt_url` kunnen de voorwaarden om in aanmerking te komen voor het

¹ Om de definitie simpel te houden wordt bewust geen uitzondering gemaakt voor korte sessies met een lage energiebehoefte. Inschrijver wordt in zijn business case geacht rekening te houden met een bepaald percentage sessies die wel aan de definitie voldoen maar vanwege de korte duur niet flexibel zijn.

² Voor beide genoemde percentages in deze zin zijn sessies met een consumptie van minder dan 1 kWh buiten beschouwing gelaten.

goedkopere tarief toegelicht worden (het aanleveren van energy_need en departure_time waarbij energy_need/departure_time < 4,5kW).

We vinden het belangrijk dat het elektriciteitsnet zo efficiënt mogelijk wordt benut. Technisch en organisatorisch zijn hier de afgelopen tijd grote stappen in gezet en is er veel mogelijk. De communicatie naar de E-rijder ontbreekt vaak nog.

Flexibiliteit van E-rijders is geld waard. Indien een CPO weet wanneer een E-rijder zijn laadsessie beëindigt en hoeveel energie er in die tijd geladen dient te worden, is de CPO in staat de laadsessie zo te plannen dat er op de goedkoopste (en meestal duurzaamste en netbewuste) momenten geladen wordt.

Aanbesteder vindt het belangrijk dat de waarde van flexibiliteit ten goede komt aan de aanbieder van de flexibiliteit (E-rijder en indien van toepassing de EMSP). De manier waarop Overnamepartij dit gaat implementeren en hoe de E-rijder hiervan gaat profiteren dient beschreven te worden bij Gunningscriterium 3.

Een laadsessie is flexibel als er gemiddeld niet meer dan 4,5 kW³ per uur nodig is om de gewenste hoeveelheid energie te laden. In de periode van december 2024 tot en met november 2025 is dit het geval bij 58,0% van de laadsessies en 51,1% van de geladen stroom (kWh)⁴.

Het staat Overnamepartij vrij om deze grens te hanteren voor alle laadsessies, of om voor 1-fase laadsessies een afwijkende grens van 1.5 kW te hanteren.

Als een E-rijder de informatie van eindtijd en gewenste energie deelt en een sessie volgens bovenstaande definitie(s) niet als flexibel genoeg geldt, kan de concessiehouder alsnog kiezen gebruik te maken van de informatie en slim laden op de sessie. Als de concessiehouder hier gebruik van maakt dient de concessiehouder hier dezelfde korting (€ per kWh) voor te geven als geboden zou worden aan een sessie die volgens bovenstaande definitie als flexibel geldt.

De korting die de Overnamepartij aanbiedt dient zowel te gelden in geval van een Ad-Hoc betaling als bij een laadsessie via een EMSP. Bij een ad-hoc betaling komt de korting 1-op-1 bij de E-rijder terecht, bij een laadsessie via een EMSP wordt de korting aan de EMSP gerekend. Indien van een E-rijder geen laadvoorkeuren bekend zijn, wordt deze zo snel mogelijk geladen, voor zover de overeengekomen capaciteitsgrenzen van de netbeheerder dit toelaten.

5.3.3 Laadpaalkleven

Onder laadpaalkleven wordt verstaan 'een auto die langer dan 24 uur nadat de batterij is opgeladen aan de laadpaal gekoppeld blijft'. Dit wordt gezien als excessief en onwenselijk. Uit gesprekken is gebleken dat er vanuit gemeenten op betreffende locaties veel behoefte is aan een oplossing voor dit probleem. Echter laten de huidige cijfers zien dat laadpaalkleven relatief weinig voorkomt.

Overnamepartij dient ieder kwartaal te rapporteren over de mate waarin laadpaalkleven optreedt. Als het percentage sessies laadpaalkleven hoger is dan 5%, kan concessieverlener verzoeken om maatregelen te treffen om laadpaalkleven te beperken. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in de vorm van

³Om de definitie simpel te houden wordt bewust geen uitzondering gemaakt voor korte sessies met een lage energiebehoefte. Inschrijver wordt in zijn business case geacht rekening te houden met een bepaald percentage sessies die wel aan de definitie voldoen maar vanwege de korte duur niet flexibel zijn.

⁴Voor beide percentages in deze zin zijn sessies met een consumptie van minder dan 1 kWh buiten beschouwing gelaten.

een connectietarief. Indien een connectietarief wordt toegepast, dienen de inkomsten hiervan verdisconteerd te worden met het reguliere laadtarief c.q. ten goede te komen aan de E-rijder.

5.4 INNOVATIE

De komende jaren zullen een aantal bekende en nog onbekende innovaties hun intrede doen die betrekking zullen hebben op de reikwijdte van deze aanbesteding. Onder innovaties verstaan we oplossingen voor laden, anders dan de standaard publieke laadpaal, welke voordelen op kunnen leveren t.a.v. bijvoorbeeld maar niet limitatief: gebruiksgemak, inpassing in de openbare ruimte, ruimtebeslag, lagere kosten, procedures, de mogelijkheid van koppeling met duurzame energie, het terugleveren van stroom, beperken van het aantal laadpunten en efficiënt gebruik van het bestaande elektriciteitsnet etc.

Deze innovaties zijn geen onderdeel van deze concessie indien deze niet zijn opgenomen in het Programma van Eisen. Indien het gedurende de looptijd van de overeenkomst wenselijk is om innovaties in te zetten is dat onderwerp van gesprek en gaan Overnamepartij en concessieverlener gezamenlijk bepalen hoe hiermee om te gaan.