

Beschrijvend Document Europese
aanbesteding Publieke Laadinfrastructuur
Noord-Brabant & Limburg

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Achtergrond	4
1.3	Doelstelling	4
1.4	Opdracht	5
2	Opdrachtomvang	5
2.1	Deelnemende gemeenten	5
2.2	Plaatsings- en exploitatieperiode	6
2.3	Exclusiviteit	6
2.4	Contractmanagement en operationele uitvoering	7
2.5	Einde contract	7
3	Plaatsing	8
3.1	Aantal te plaatsen publieke laadpalen	8
3.2	Plaatsingsstrategie	8
3.3	Het voltooiën van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpalen (Categorie A)	9
3.4	Datagestuurde plaatsing op basis van de prestaties van het bestaande publieke laadnetwerk (Categorie B)	10
3.5	Plaatsing op basis van door gemeente aangedragen locaties (Categorie C)	14
3.6	Vergoedingen	17
3.7	Aanvraag- & Realisatieportaal	18
3.8	Plankaart en locatievoorstellen	20
3.9	Participatietraject	20
3.10	Verkeersbesluit en bebording	21
3.11	Plaatsing binnen één arbeidsgang	22
3.12	Aanvullende specifieke wensen van deelnemende gemeenten	22
4	Tarieven	22
4.1	Laadpas en directe betaling	22
4.2	Concessievergoeding	23
4.3	Leges, precario en publiekrechtelijke kaders	23
5	Exploitatie	24
5.1	Eigendom	24
5.2	Kwaliteitsborging	24
5.3	Transportschaarste	24
5.4	Levering van groene stroom	24
5.5	Communicatie, projectorganisatie en klachten en meldingen	25
5.6	Data, monitoring en managementinformatie	27

5.7	Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen	28
6	Nieuwe toepassingen, experimenten en innovaties	29
6.1	Netbewust laden	29
6.2	Vehicle-to-Grid en ISO 15118 ready	30
6.3	Cyber Security.....	31
6.4	Laadpleinen	31
6.5	Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken en herstructurering	31
6.6	Laadpaalkleven.....	32
6.7	Prijstransparantie	32
6.8	Laadpalen zonder bebording.....	33
6.9	Overige innovaties.....	33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal elektrische auto's neemt snel toe. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissievrij dienen te kunnen rijden. Volgens oorspronkelijke schattingen rijden er in 2030 dan zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van het aantal elektrische auto's. De NAL zet in op een behoefte van 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Om deze doelstellingen en aantallen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig. De provincies Noord-Brabant en Limburg en de deelnemende gemeenten willen met deze collectieve concessie afspraken uit het Klimaatakkoord voor elektrisch vervoer vormgeven en een vervolg geven aan voorgaande collectieve concessies. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

1.2 Achtergrond

Voor de provincies Noord-Brabant en Limburg is dit de derde grootschalige concessie voor de uitrol van publieke laadpalen. Eerder is ervaringen opgedaan binnen de twee voorgaande concessies. In 2016 heeft de provincie Noord-Brabant samen met de provincie Limburg een samenwerking opgezet met 37 Noord-Brabantse en 18 Limburgse gemeenten. Deze collectieve aanpak heeft destijds geresulteerd in een eerste grootschalige concessie voor de plaatsing en exploitatie van maximaal 1.240 publieke laadpalen in Noord-Brabant en Limburg. Het resultaat van deze concessie was dat in de deelnemende gemeenten elke EV-rijder (zonder eigen oprit) binnen een straal van 300 meter een laadpaal kon aanvragen, laadpalen in kleine kernen zijn geplaatst en gemeenten zelf locaties aan konden wijzen voor het plaatsen van strategische laadpalen. De laadpalen zijn kosteloos geplaatst en de tarieven voor laden waren laag. In 2020 is er een tweede collectieve concessie in de markt gezet, waaraan meer dan 90% van alle gemeenten uit Brabant en Limburg aan deelnamen. De focus van deze concessie lag op de versnelling van de uitrol van 8.000 publieke laadpunten om zo te komen tot een dekkend netwerk en het toepassen van concrete innovaties die moeten bijdragen aan de duurzaamheid, gebruiksvriendelijkheid en uniformiteit en toekomstbestendigheid van publieke laadinfrastructuur. De mogelijkheid tot het aanvragen van laadpalen binnen dit contract loopt af in juli 2024.

1.3 Doelstelling

De provincies Noord-Brabant en Limburg en de deelnemende gemeenten willen met deze collectieve concessie voor reguliere publieke laadpalen de afspraken voor elektrisch vervoer uit het Klimaatakkoord en specifiek de NAL vormgeven. De provincies hebben besloten om het huidige beleid te continueren en wederom voor een collectieve aanpak en collectieve concessie te kiezen. Het doel van deze nieuwe 3^e grootschalige concessie is het verder uitbreiden, opschalen en verbeteren van de dekking van het bestaande netwerk van publieke laadpalen met name op basis van de daadwerkelijke prestaties van de bestaande laadpalen. Hierdoor wordt het laadnetwerk steeds verder verdicht, de beschikbaarheid vergroot, het netwerk steeds optimaler gebruikt en blijft vraag en aanbod met elkaar in balans.

De provincies Noord-Brabant en Limburg 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 en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's. Deze versnelling willen de provincies bereiken door:

- a) Het voltooiën van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpalen;
- b) Datagestuurde plaatsing op basis van de prestaties van het bestaande publieke laadnetwerk;
- c) Plaatsing op basis van door gemeente aangedragen locaties.

1.4 Opdracht

De opdracht krijgt de vorm van een overeenkomst voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadpalen in de deelnemende gemeenten in de provincies Noord-Brabant en Limburg. De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig door de aanbestedende dienst éénmaal met 2 jaar te verlengen. De exploitatieperiode heeft een looptijd van 10 jaar of bij verlenging van de plaatsingsperiode van 12 jaar vanaf de ondertekening van het contract. De exploitatieperiode loopt dus voor alle laadpunten gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de plaatsingsperiode de laadpaal (een laadpaal heeft altijd twee laadpunten) is geplaatst. Gedurende de exploitatieperiode is inschrijver verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.

De opdracht is niet verdeeld in percelen vanwege het samenhangende karakter van de werkzaamheden. U kunt zich alleen inschrijven voor de gehele opdracht.

2 Opdrachtomvang

2.1 Deelnemende gemeenten

De provincie als aanbestedende dienst voert deze concessie uit namens de deelnemende gemeenten in Noord-Brabant en Limburg. De deelnemende gemeenten hebben de aanbestedende dienst hiertoe gemandateerd. De aanbestedende dienst sluit een overeenkomst namens alle deelnemende gemeenten. De aanbestedende dienst 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 79 gemeenten is op bestuurlijk niveau besloten om deel te nemen aan de collectieve concessie. Gemeenten die nu niet hebben besloten om deel te nemen hebben de mogelijkheid om na 24 maanden vanaf de ondertekening van het contract alsnog deel te nemen aan de collectieve concessie indien zij hiertoe tijdig een besluit nemen. Indien besloten is de opdracht te verlengen, hebben nieuwe gemeenten tevens de mogelijkheid om in te stappen na 24 of na 36 maanden vanaf ondertekening van het contract. Voorwaarde voor deelname is een tijdig ondertekend besluit en een complete en gevalideerde plankaart zoals ook door de andere gemeenten opgesteld.

Enkele gemeenten hebben nadrukkelijk de intentie deel te nemen aan de collectieve concessie, maar hebben op moment van publicatie van deze concessie nog geen formeel besluit genomen. Uiterlijk 1 februari 2024 nemen zij alsnog een formeel besluit.

Enkele gemeenten hebben besloten om nu niet deel te nemen. Deze gemeenten hebben de mogelijkheid om later alsnog te besluiten deel te nemen.

Een totaaloverzicht van de gemeenten die op het moment van publicatie deelnemen, die daarvoor uiterlijk 1 februari 2024 een besluit nemen en de gemeenten die momenteel niet deelnemen is te vinden in paragraaf 1.1.2 van de inschrijvingsleidraad.

2.2 Plaatsings- en exploitatieperiode

De concessie kent een plaatsingsperiode en exploitatieperiode. Gedurende de plaatsingsperiode worden nieuwe laadpalen door concessiehouder geplaatst en aanvragen in behandeling genomen. Dit betekent dat realisatie van een laadpaal buiten de plaatsingstermijn kan vallen, mits het realisatieproces (d.w.z. er is een onherroepelijk verkeersbesluit voor de locatie beschikbaar bij concessiehouder) voor de sluiting van de plaatsingstermijn is opgestart. De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig door de aanbestedende dienst éénmaal met twee jaar te verlengen.

De exploitatieperiode heeft een looptijd van 10 jaar, of indien verlenging van de plaatsingsperiode plaatsvindt, van 12 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. Indien de plaatsingstermijn wordt verlengd, wordt de exploitatietermijn dus automatisch met dezelfde periode verlengd. Gedurende de exploitatieperiode is inschrijver verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpunten.

De Provincie Noord-Brabant besluit namens de deelnemende gemeenten over de verlengingsoptie. Hiertoe consulteert de provincie Noord-Brabant i.s.m. de provincie Limburg een afvaardiging van de deelnemende gemeenten, waarna de provincie Noord-Brabant namens alle gemeenten besluit tot wel/geen gebruikmaking van de verlengingsoptie.

2.3 Exclusiviteit

Concessieverlener garandeert dat er gedurende de plaatsingstermijn geen andere publieke laadpalen geplaatst worden in de openbare ruimte van de deelnemende gemeenten. Hierbij gaat het om publieke reguliere (AC) laadpalen op een (eigen) netaansluiting van maximaal 3x35A, rechtstreeks aangesloten op het openbare elektriciteitsnet. Het staat concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x25A of 3x35A-aansluiting, en om meerdere laadpalen op één netwerkaansluiting te realiseren conform de vigerende eisen en normen (en waarbij het benodigde minimale vermogen gegarandeerd is). De keuze voor een 3x35A-aansluiting is aan de concessiehouder en is voor eigen rekening en risico. 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 of laadpalen aangesloten achter de meter vallen niet onder deze definitie van openbare ruimte. Zones waar een parkeerrestrictie of parkeerregime van toepassing is vallen wel binnen deze definitie bijvoorbeeld 'zone betaald parkeren' of 'zone vergunninghouders'.

Voor de deelnemende gemeenten geldt dat zij exclusiviteit verlenen aan concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe publieke laadpalen gedurende de plaatsingstermijn. Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de concessieverlener opnieuw in de markt zetten zolang dit niet leidt tot nieuwe laadlocaties. Bestaande laadpalen op bestaande locaties mogen echter wel door nieuwe laadpalen worden vervangen.

Het staat concessiehouder gedurende de plaatsingstermijn vrij om netaansluitingen te verzwaren tot en met 3x35A en gedurende de plaatsingstermijn op deze netaansluitingen met akkoord van de gemeente laadpalen bij te plaatsen op deze reeds bestaande aansluitingen.

Het staat de provincies en gemeenten vrij om, in het kader van innovaties en pilotprojecten, separate afspraken te maken met concessiehouder of andere partijen zie hoofdstuk 6 Innovaties.

Laadinfrastructuur op een aansluiting hoger dan 3x35A valt buiten de exclusiviteit van deze concessie.

Geaccordeerde aanvragen met een onherroepelijk verkeersbesluit voor het plaatsen van publieke laadpalen die gedaan zijn tot en met 20 juli 2024 bij Vattenfall (Concessiehouder fase B2), worden uiterlijk tot en met 10 november 2024 door Vattenfall geplaatst. Deze laadpalen vallen dus niet onder de afgesproken exclusiviteit.

Aanvragen gedaan bij andere aanbieders (bijvoorbeeld in gemeenten die nu nog een openmarktmodel hanteren) gedaan voor 1 juli 2024, mogen geplaatst worden tot uiterlijk 31 december 2024.

2.4 Contractmanagement en operationele uitvoering

De provincie Noord-Brabant zal gedurende de plaatsings- en exploitatietermijn optreden als overall contractmanager. In die rol bewaakt zij namens de concessieverlener (de deelnemende gemeenten in beide provincies) de algemene voortgang en de gemaakte contractuele afspraken.

De concessieverlener zijn de deelnemende gemeenten en zijn zelf verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. 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 rechtstreeks 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 passende oplossing komen of wanneer het geen incidenten maar structurele aandachtspunten betreft of er ontstaat een patroon, dan kunnen gemeenten of concessiehouder de casus opschalen naar de contractmanager. De provincie Noord-Brabant verzorgt dus ook het concessie management voor de provincie Limburg vanuit de samenwerking binnen RAL-Zuid. Provincies zijn echter geen directe contractpartij, want de concessieovereenkomst is gesloten tussen deelnemende gemeenten en concessiehouder voor wat betreft de wederzijdse rechten en plichten. Provincies zorgen in beginsel primair voor het sturen op resultaat en realiseren van doelen binnen de concessieafspraken.

Concessiehouder garandeert uiteraard dat de laadpalen functioneren volgens alle wettelijke eisen, regels en richtlijnen (o.a. maar niet uitsluitend, de Alternative Fuels Infrastructure Directive, AFID) en de gestelde eisen uit het Programma van Eisen (met als basis de NKL Basisset AC laadinfrastructuur).

2.5 Einde contract

Na het aflopen van de exploitatietermijn zijn de laadpalen eigendom van de concessieverlener. De concessiehouder zorgt ervoor dat de laadinfrastructuur zodanig wordt opgeleverd dat deze zonder technische aanpassing overgenomen en volledig gebruikt kan worden door een nieuwe exploitant. De concessiehouder is ervoor verantwoordelijk om de laadinfrastructuur volledig en gebruiksklaar over te dragen aan een nieuwe exploitant en zet zich in om deze overdracht soepel te laten verlopen. Ook borgt concessiehouder dat de laadinfrastructuur in goede staat en functioneel wordt overgedragen. Concessiehouder ontvangt hiervoor geen vergoeding. De intentie is dat de laadpalen blijven staan en dat gemeenten (eventueel gezamenlijk in regionaal verband) de exploitatie van de laadpalen opnieuw aanbesteden of indien mogelijk het contract verlengen. Concessieverlener heeft echter de mogelijkheid om na het aflopen van de exploitatietermijn laadpalen te laten verwijderen (maximaal

10% van het totaal aantal geplaatste laadpalen). Op verzoek van de concessieverlener is concessiehouder verplicht om op eigen kosten binnen 3 maanden na afloop van de exploitatietermijn deze laadpalen te verwijderen en de laadlocatie in originele staat te herstellen. Concessiehouder richt hiervoor een transparant proces in.

3 Plaatsing

3.1 Aantal te plaatsen publieke laadpalen

Concessiehouder dient binnen de plaatsingsperiode van vier jaar minimaal 22.050 publieke laadpunten te plaatsen. Dit aantal is gebaseerd op de ElaadNL Outlooks van 2021.

We verwachten dat er in Noord-Brabant en Limburg medio 2024 in totaal zo'n 15.000 publieke laadpunten zijn gerealiseerd. Dat is ongeveer 34% van de prognose voor 2025 van ElaadNL (midden scenario van de prognoses zoals opgesteld per dec. 2021). Op basis van een analyse van de huidige aantallen publieke laadpunten, de prognoses van ElaadNL en de verwachting van marktontwikkelingen acht de aanbestedende dienst een realisatie haalbaar van 50% in 2028 van de ElaadNL Outlooks (midden scenario van de prognoses zoals opgesteld per dec. 2021). Het uitgangspunt is dat de laadbehoefte en het aanbod van publieke laadpunten voldoende in balans dienen te zijn.

Het middenscenario berekent voor 2028 een verwachte totale behoefte van 37.068 publieke laadpunten. Het minimaal aantal te plaatsen publieke laadpunten om hiertoe te komen in de plaatsingsperiode komt op: 22.068. Dit is als volgt berekent: Prognose publieke laadpunten 2028 = 37.068 (prognoses ElaadNL midden scenario voor 2028) minus 15.000 (verwachting gerealiseerde publieke laadpunten medio 2024).

Indien absolute aantallen laadpunten in nieuwe of geactualiseerde prognoses voor 2028 wezenlijk afwijken (> 10%) van de totale behoefte van 37.000 publieke laadpunten gaan concessiehouder en concessieverlener met elkaar in overleg hoe hier mee om te gaan. Balans tussen vraag en aanbod van de publieke laadinfrastructuur blijft hierbij het uitgangspunt. Dit kan dus betekenen dat bij significante wijzigingen van de prognoses het aantal te plaatsen publieke laadpunten naar beneden of naar boven bijgesteld kan worden.

3.2 Plaatsingsstrategie

De basis van de nieuwe concessie wordt gevormd door het plaatsen van publieke laadpunten op basis van de prestaties van het bestaande netwerk en rekening houdend met de prognoses. Voor de plaatsingsstrategie van laadpalen wordt gekozen voor periodieke cycli die bestaan uit een voorbereidingsperiode en realisatieperiode. Hiermee wil concessieverlener nieuwe laadpunten realiseren daar waar de behoefte daadwerkelijk het grootste is en tegelijkertijd werken aan een verbeterde dekking. Met deze methodiek wordt tevens de planbaarheid van plaatsing vergroot en een constante workflow gecreëerd. Concessieverlener ziet het vergroten van de planbaarheid als noodzakelijke randvoorwaarde om de genoemde aantallen daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Om dit te kunnen realiseren voorzien we de onderstaande plaatsingsstrategie met drie categorieën:

- a) Het voltooien van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpalen;
- b) Datagestuurde plaatsing op basis van de prestaties van het bestaande publieke laadnetwerk;

c) Plaatsing op basis van door gemeente aangedragen locaties.

In onderstaande tabel zijn de aantallen laadpalen per categorie opgenomen. In de volgende paragrafen worden deze nader toegelicht.

Tabel 1. Overzicht van de te realiseren hoeveelheden laadpalen tijdens de plaatsingsperiode

Type laadpaal	A. Basisnetwerk	B. Datagestuurd	C. Door de gemeente aangedragen locaties		
			Strategisch	Deelvervoer	Invaliden
Aantallen	650-750	11.025	1100 (max)	553 (max)	112 (max)

3.3 Het voltooien van een dekkend basisnetwerk van publieke laadpalen (Categorie A)

Concessieverlener wil binnen deze concessie tot een dekkend basisnetwerk van publieke laadpalen komen. Alleen dan is volledig sturen op basis van prestaties van het bestaande netwerk (categorie b) mogelijk. Voor de definitie van een dekkend netwerk wordt aangesloten bij de definitie van RVO: *“Op elke locatie waar publiek laden op bestemming voor de hand ligt is een laadpunt aanwezig. Vertaald naar de CBS-rastercellen (500x500 meter), betekent dit dat er tenminste één publiek laadpunt in de cel aanwezig dient te zijn, indien de cel 125 huishoudens of meer heeft. Dit komt overeen met een stedelijkheidsklasse van 4 of lager”*

Op de website van de NAL is een kaart opgenomen met de zogenaamde ‘witte vlekken’. Dit zijn de rasters met een stedelijkheidsklasse van 4 of lager, waar (op het moment van analyse) nog geen publiek laadpunt aanwezig was. Op peildatum 1 juni 2023 zijn er in de provincies Noord-Brabant en Limburg 1.111 witte vlekken vastgesteld, waarvan er naar schatting bij start van de concessie nog ongeveer 650-750 locaties te realiseren zijn. Door realisatie hiervan ontstaat er een dekkend netwerk van publieke laadpalen in de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Concessiehouder voert uiterlijk binnen 6 maanden na ingangsdatum contract een analyse uit van deze locaties en spant zich in om deze locaties vóór 1-1-2026, maar uiterlijk binnen 24 maanden na ingang van het contract te realiseren. Bij deze analyse controleert de concessiehouder of de witte vlekken voldoen aan de voorwaarden van de landelijke definitie. Indien dat zo is, selecteert de concessiehouder voor elk van deze rastercellen een locatie en stemt deze af met netbeheerder en de desbetreffende gemeente.

Uitgangspunt is het realiseren van een publieke laadpaal in elke witte vlek tenzij:

- Er reeds een publieke laadpaal gepland of in procedure is of;
- Er geen of slechts een zeer beperkt aantal openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn in de betreffende witte vlek of enkel in de buitenrand aanwezig zijn of;
- Het om andere legitieme redenen onredelijk, niet billijk of niet mogelijk wordt geacht om hier een publieke laadpaal te plaatsen.

Concessiehouder levert uiterlijk binnen 6 maanden na ingangsdatum contract aan alle deelnemende gemeenten locatievoorstellen aan voor het plaatsen van laadpalen in de witte vlekken. Gemeenten beoordelen deze locaties binnen twee maanden en nemen hiervoor een (verzamel)verkeersbesluit binnen de reguliere termijnen (zie bijgevoegde bijlage 9 Procesbeschrijving Uitvoeringsstrategie). Vervolgens is het aan concessiehouder om deze op te nemen in de overall uitrolplanning, waarbij het

aan concessiehouder is om deze locaties gebruiksklaar te realiseren voor 1-1-2026, maar uiterlijk 24 maanden na ingangsdatum contract. Realisatie van deze locaties kan gecombineerd worden met het realiseren van de locaties uit categorie b.

Voor de witte vlekken analyse van het RVO verwijzen we u door naar [deze](https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/monitoring+2021/dashboards/landelijk+dekkend+netwerk/default.aspx) website. (volledige link: <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/monitoring+2021/dashboards/landelijk+dekkend+netwerk/default.aspx>)

3.4 Datagestuurde plaatsing op basis van de prestaties van het bestaande publieke laadnetwerk (Categorie B)

Om ervoor te zorgen dat de laadpalen daar komen waar ze het meest nodig zijn. Kiezen we ervoor om de laadpalen te plaatsen aan de hand van daadwerkelijke prestaties van het bestaande netwerk. Om dat te kunnen realiseren doorlopen we meerdere cycli van globaal gezien drie fasen.

- 1) Analyse van de best presterende locatie (kortweg: BPL)
- 2) Locatieselectie en validatie
- 3) Realisatie

3.4.1 Analyse van de BPL

Elk half jaar maakt de concessiehouder een analyse van de best presterende publieke locaties in Noord-Brabant en Limburg. In totaal zijn er zeven halfjaarlijkse uitvoeringsfasen. Bij de best presterende locaties worden in het daaropvolgende half jaar in totaal 1.575 laadpalen bijgeplaatst. Om de 'best presterende locaties' te bepalen dient de concessiehouder een analyse te maken van de laaddruk. Laaddruk is de verhouding tussen de gewenste en de werkelijke bezettingsgraad van het laadnetwerk in een bepaald gebied, volgens de volgende formule:

$$\text{Laaddruk} = \frac{\text{Gerealiseerde bezetting}}{\text{Maximaal toegestane bezetting}}$$

Voor de laaddrukanalyse houdt de concessiehouder dezelfde 500x500m rasters aan als dat ook voor de witte vlekken analyse van de NAL wordt aangehouden. Om de laaddruk van het betreffende vierkant te bepalen, wordt eerst voor iedere maand van het afgelopen jaar een gemiddelde bezettingsgraad van alle uren in een week te maken. Hierbij worden alle bestaande publieke laadpalen meegenomen. Zo wordt bijvoorbeeld de gemiddelde bezetting van maandag tussen 12:00 en 13:00 uur in een bepaalde maand berekend en zo verder. Vervolgens wordt het gemiddelde genomen van de drie uren met de hoogste bezetting. Dit gemiddelde wordt gedeeld door de maximaal toegestane bezettingsgraad. De maximaal toegestane bezetting is afhankelijk van de hoeveelheid laadpunten die er al in dit gebied staan, volgens tabel 2. Dit resulteert in de laaddruk.

De maximaal toegestane bezetting is afhankelijk van de hoeveelheid laadpunten die er al in dit gebied staan, volgens tabel 2.

Tabel 2. Toegestane bezettingsgraad per hoeveelheid laadpunten

Toegestane bezettingsgraad	
Aantal laadpunten in een CBS-gebied	Maximale bezettingsgraad
t/m 3	50%
4 t/m 6	60%
7 t/m 10	70%
11 t/m 15	80%
16 t/m 25	85%
26 t/m 35	90%
vanaf 35	95%

Er wordt bijgeplaatst wanneer de laaddruk in het betreffende vierkant over het afgelopen jaar:

- > 1,0 in 3 of meer kalendermaanden of
- > 1,6 in één of meer kalendermaanden

Voor de analyse van de laaddruk dient concessiehouder minimaal gebruik te maken van de bezettings- en locatiedata die naar verwachting in de loop van 2024 door concessieverlener beschikbaar worden gesteld vanuit het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW-portal). Of zelf data in te kopen, te vergaren en gedeeltelijk te verkrijgen via de huidige concessieverlener (circa 75% van de publieke laadpunten).

De uitkomst van deze analyse is een rangschikking van alle rasters in de provincies van hoogste laaddruk naar laagste laaddruk. Het zal voorkomen dat de laaddruk in sommige gebieden dusdanig hoog is, dat er meer dan één laadpaal geplaatst zou moeten worden. De concessiehouder berekent daarom hoeveel laadpunten er per vak bijgeplaatst moeten worden om de laaddruk weer lager dan de bovenstaande waarden te krijgen. Dit wordt gedaan door middel van berekeningen waarbij er telkens een laadpaal (dus twee laadpunten) toegevoegd wordt aan het gebied. Hierbij dient ervanuit te worden gegaan dat de laaddruk in dit gebied zich gelijkmatig verspreid over de reeds gerealiseerde en nieuwe laadpalen. De uiteindelijke berekening en rangschikking dient overlegd en geaccordeerd te worden met/door concessieverlener en open, transparant en verifieerbaar te zijn.

Gebaseerd op de prognoses moeten er elke zes maanden 1.575 laadpalen worden gerealiseerd. Als het nodig is om het aantal laadpunten te verhogen om de laaddruk in alle gebieden onder de vastgestelde limieten te houden, worden alleen locaties met de hoogste laaddruk per cyclus gerealiseerd. Als deze verhouding lager is, worden alleen locaties gerealiseerd om de laaddruk onder de vastgestelde limieten te brengen, zelfs als dit betekent dat het voorspelde aantal van 1.575 laadpalen niet wordt gehaald. Eventueel kan dit verschil later worden ingehaald. Op deze manier wordt de balans tussen vraag en aanbod geborgd. De analyse wordt in totaal zevenmaal uitgevoerd ter voorbereiding op de zeven halfjaarlijkse uitvoeringsfasen.

De limieten voor bijplaatsen zijn naar beste inzicht vastgesteld door de provincies, maar de complexiteit van dit proces wordt erkend. Daarom gaan de provincies graag een open dialoog aan met de concessiehouder na iedere halfjaarlijkse laaddrukanalyse om de limieten te bespreken en indien nodig aan te passen. Indien blijkt dat de geformuleerde limieten te scherp of te ruim zijn, zullen beide partijen samenwerken om deze limieten aan te passen met het uitgangspunt dat vraag en aanbod in balans moet zijn.

Het staat concessiehouder vrij om extra laadpalen te plaatsen als er op basis van de eigen analyse blijkt dat er wel een laadbehoefte is op een locatie die niet tot de best presterende locaties behoort. Om plaatsing van laadpalen om marktaandeel te verwerven te voorkomen, dienen deze locaties ter akkoord voorgelegd te worden aan de concessieverlener.

Onderdeel van de methodiek om te komen tot de BPL is ook het monitoren van signalen van inwoners en ondernemers (zie kader).

Signalen van inwoners en ondernemers

Om te borgen dat een EV-rijder (zonder de mogelijkheid op eigen terrein te kunnen laden) altijd kan laden, moet concessiehouder aanvragen van e-rijders meenemen. Concessiehouder maakt het mogelijk voor inwoners van en ondernemers in de gemeenten om hun behoefte kenbaar te maken en neemt deze aanvragen mee bij de selectie van de BPL. Om de behoefte kenbaar te maken richt de concessiehouder een aanvraagportaal in.

Indien er een terechte aanvraag komt voor een gebied waar op basis van de prognoses geen laadpaal voorzien was dient deze meegenomen te worden als onderdeel van de 1.575 laadpalen. Daarbij moet in het gebied gezocht worden naar een locatie in de buurt van de aanvrager. Dat hoeft alleen als er geen publieke laadpalen aanwezig zijn binnen een reële loopafstand van 300 meter vanaf het woon- of werkadres van de aanvrager. Dit geldt ook wanneer er wel een bestaande publieke laadpaal aanwezig is binnen deze afstand, maar deze laadpaal intensief gebruikt wordt (meer dan 3.500 kWh per laadpaal per jaar). De laadpalen op basis van aanvragen krijgen voorrang op de lijst, waardoor de locaties met de laagste laaddruk die uit de analyse BPL zijn gekomen, komen te vervallen. Ook maakt concessiehouder deze aanvragen voor de gemeente inzichtelijk in het realisatieportaal.

Indien de aanvraag komt voor een gebied waar op basis van laaddruk al wel een extra laadpaal was voorzien, zoekt de concessiehouder een geschikte locatie in de buurt van de aanvrager. Indien deze niet beschikbaar is, stemt de concessiehouder af met de gemeente om gezamenlijk tot een geschikte locatie te komen.

Een verzoek voor het plaatsen van een laadpaal kan gedaan worden door de EV-rijder zelf, de gemeente of een forens. Een forens kan enkel een laadpaal aanvragen als deze werkt op een locatie waar geen mogelijkheid is om op eigen terrein een laadvoorziening te realiseren, minimaal 20 uur per week werkzaam is op de aanvraaglocatie, met het voertuig minimaal 50 kilometer elektrisch kan worden gereden en de forens buiten een straal van 15 kilometer van zijn werklocatie woont.

3.4.2 Locatieselectie en validatie

De locaties waar de laadpalen geplaatst moeten worden, worden aan de hand van een plankaart gekozen. In een aparte opdracht van de provincies Noord-Brabant en Limburg wordt voor elke gemeente een plankaart opgesteld. De plankaart bevat alle potentiële locaties voor publieke laadpalen, conform de aantallen uit de ElaadNL personenvervoer prognoses voor 2030. Met andere woorden: de geprognostiseerde publieke laadpalen voor 2030 worden op de plankaart weergegeven en gelden als potentieel geschikte locaties. Er wordt op dat moment door de deelnemende gemeenten nog geen (verzamel)verkeersbesluit voor al deze locaties genomen. Enkel de geschiktheid ervan wordt getoetst.

De locaties op deze kaart worden door de deelnemende gemeenten beoordeeld, getoetst en goedgekeurd. De locaties dienen aan twee basislijsten van eisen en wensen te voldoen. Dit betreft een basislijst met algemene eisen, die voor alle locaties gelden, en een gemeente specifieke lijst met eisen en wensen, die dus per gemeente kan verschillen. Een onderdeel van deze plankaartopdracht is dat de opdrachtnemer van deze opdracht ook zal inventariseren of er aanvullende algemene (technische) eisen vanuit de concessiehouder zijn. Hierbij is het doel dat het niet nodig is om de locaties door een technische check te halen zodra deze voorgesteld worden ter realisatie. Enkel in uitzonderlijke gevallen zal de locatie in overleg met de gemeente afwijken van deze basislijsten.

De concessiehouder stelt in de gebieden met de hoogste laaddruk één of meerdere potentiële locatie(s) voor uit de plankaart. Deze voorgestelde locaties worden voor een definitief akkoord voorgelegd aan de betreffende gemeente waarna de gemeente voor deze locaties een (verzamel)verkeersbesluit neemt om de locatie definitief te maken. Dit wordt gevisualiseerd in de plankaart door een automatische koppeling tussen het realisatieportaal en de plankaart. Hiermee wordt de plankaart een dynamische kaart die dagelijks geactualiseerd wordt. Concessiehouder dient deze koppeling mogelijk te maken.

Wanneer er geen potentiële locatie aanwezig is binnen het gebied, dan is het aan de concessiehouder om een nieuwe locatie voor te stellen aan de gemeente. Dit zal ook het geval zijn als een gemeente nog niet over een geaccordeerde plankaart beschikt. Indien de potentiële locaties nog niet eerder in een participatietraject aan inwoners zijn voorgelegd, staat het de gemeente vrij om dit binnen de gestelde termijnen alsnog te doen. Zie hiervoor ook 'Participatie'.

Indien een gemeente om voor hen moverende redenen een locatie niet accordeert, dient de gemeente een alternatieve locatie aan te dragen. Dit geldt voor zowel het moment dat er nog geen plankaart is en de concessiehouder met een voorstel komt als in het geval er wel een locatie op basis van de plankaart is gekozen, maar deze inmiddels niet meer als wenselijk wordt geacht.

3.4.3 Realisatie

Voor de procedure van analyse, accordering van de definitieve locaties tot onherroepelijk verkeersbesluit geldt een voorbereidingsperiode van in totaal zes maanden. De betreffende laadpalen dienen vervolgens in de daarop aansluitende zes maanden gerealiseerd te worden. Hierdoor worden er in het eerste half jaar (nog) geen best presterende laadpalen geplaatst en wordt zodoende gesproken van cycli van plaatsingsperioden.

De voorbereidingsperiode start op de 1^e dag van de nieuwe maand na ondertekening van het contract. Het streven is om de voorbereidingsperiode te starten op 1 augustus 2024. De voorbereidingsperiode heeft een looptijd van zes maanden. De eerste plaatsingsperiode start dan op 1 februari 2025.

De periodieke cyclus ziet er dan als volgt uit:

1^e voorbereidingsperiode (maand 1-6)

- Maand 1+2: Analyse best presterende laadpalen door CPO en selectie van locaties op plankaart
- Maand 2: Voorlopig akkoord op de te realiseren locaties door de gemeente (uiterlijk laatste dag van de maand)
- Maand 3-6: Procedure verkeersbesluit (en optioneel participatietraject) en definitief akkoord locaties (onherroepelijk verkeersbesluit)

Maand 6: Uitvoeringsplanning en aanvraag aansluitingen bij Enexis door CPO (uiterlijk laatste dag van de maand)

1^e plaatsingsperiode (maand 7-12)

Maand 7-12: Realisatie conform uitvoeringsplanning

2^e voorbereidingsperiode (maand 7-12)

Maand 7-12: Vorbereidingsperiode 2

Na het doorlopen van de 1^e voorbereidingsperiode start de 1^e plaatsingsperiode. Gelijktijdig start ook de 2^e voorbereidingsperiode. Vanaf dat moment loopt er dus gelijktijdig een voorbereidings- en plaatsingsperiode.

In bijlage 9 is dit nader en gedetailleerder uitgewerkt in een stroomschema.

Binnen de plaatsingsperiode van zes maanden is concessiehouder vrij om de planning vast te stellen in afstemming met de netbeheerder, zodat concessiehouder de uitrol zelf zo effectief en efficiënt mogelijk kan inregelen. Wel dient concessiehouder via een realisatieportaal gemeenten te informeren en op de hoogte te houden van de uitvoeringsplannen in hun betreffende gemeente. Zodra het realisatieproces van een locatie is gestart, dient deze in de plankaart veranderd te worden naar ‘in voorbereiding’. In deze uitvoeringsplanning neemt concessiehouder minimaal het weeknummer van realisatie op. De concessieverlener dient inzicht te hebben in de totale uitrolplanning in Brabant en Limburg.

Om het tijdig aanvragen van netaansluitingen te borgen en het borgen van een constante en stabiele workflow van aanvragen aan netaansluitingen in het proces, maakt concessiehouder nadere afspraken met de netbeheerder Enexis.

3.5 Plaatsing op basis van door gemeente aangedragen locaties (Categorie C)

Betreffende strategische laadpalen en laadpalen voor deelvervoer en invaliden.

3.5.1 Strategische laadpalen

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’. Denk hierbij bijvoorbeeld aan locaties voor doelgroepenvervoer, toeristische locaties of bij (sport)voorzieningen. Dit zouden dus zowel locaties op als buiten de potentiële locaties van de plankaart kunnen zijn. Concessiehouder werkt eraan mee om deze te realiseren, tenzij dit om technische redenen onmogelijk, niet redelijk of niet billijk is. Een tijdig door de gemeente aangevraagde laadpaal wordt in de eerstvolgende realisatieperiode geplaatst. Hierbij is een akkoord nodig voor de locatie door gemeente en concessiehouder uiterlijk in maand drie van de voorbereidingsperiode. Uiterlijk in maand zes van de voorbereidingsperiode wordt het verkeersbesluit onherroepelijk.

Hoewel ook gemeenten er belang bij hebben om enkel publieke laadpalen te plaatsen daar waar behoefte is, is het denkbaar dat gemeenten locaties aanwijzen waar in beginsel de vraag lager is dan door de concessiehouder gewenst. Het aantal door de gemeente aangewezen locaties waar concessiehouder aan moet meewerken wordt daarom gemaximeerd op 10% van het aantal te

realiseren datagestuurde laadpalen. Dat wil zeggen dat concessiehouder elk half jaar maximaal 158 strategische laadpalen plaatst, indien en voor zover deze behoefte er is, tenzij concessiehouder in alle redelijkheid en billijkheid kan aantonen dat hier geen substantieel verbruik te verwachten is. Deze aantallen zijn aanvullend op de 1.575 datagestuurde laadpalen. Het aantal van maximaal 158 strategische laadpalen geldt ook wanneer het aantal datagestuurde laadpalen minder is dan 1.575. Het staat concessiehouder vrij om mee te werken aan het plaatsen van meer dan 158 strategische laadpalen per plaatsingsperiode als die wens bij deelnemer(s) aanwezig is.

In het bij het realisatieportaal behorende aanvraagportaal neemt de concessiehouder de mogelijkheid op om strategische laadpalen aan te vragen. Concessiehouder draagt ook zorg voor de adequate inrichting van een proces waarmee wordt geborgd dat bij een grotere vraag naar strategische laadpalen, deze locaties op redelijke en billijke wijze verdeeld worden over alle deelnemende gemeenten. Het is uiteraard niet de bedoeling dat slechts één of enkele gemeenten onevenredig grote aantallen strategische locaties aanvragen en dit ten koste gaat van andere gemeenten die een aanvraag later hebben ingediend of hun voorkeuren nog moeten bepalen.

Wanneer de vraag naar strategische laadpalen groter is dan het genoemde maximum kan de concessiehouder en de betreffende gemeente hierover aanvullende maatwerkafspraken maken. Indien hier in alle redelijkheid en billijkheid geen overeenstemming over wordt bereikt, staat het de gemeente vrij om met een andere aanbieder over deze specifieke locaties separate afspraken te maken. Daarbij gaat het dus om een vast afgebakend aantal laadpalen op specifieke locaties dat altijd eerst aan concessiehouder is voorgelegd. Een nieuw verzoek wordt door de gemeente altijd eerst ingediend bij de concessiehouder.

3.5.2 Laadpalen voor specifieke gebruikersgroepen

Binnen deze concessie onderscheiden we twee aanvullende doelgroepen waarvoor laadpalen gerealiseerd kunnen worden. Daarbij gaat het om laadpalen voor deelvervoer en voor invaliden. Hiervoor zijn aanvullende afspraken noodzakelijk. Deze aanvullende afspraken worden in onderstaande paragraaf toegelicht.

Deelvervoer

Concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van laadpalen in de publieke ruimte ten behoeve van elektrische deelauto's. 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 (m.a.w. station-based deelvervoer). Hierbij maken we geen onderscheid of dat het een vaste deelauto of een flexibele groep van deelauto's betreft. Onder een deelauto wordt verstaan *“een elektrische auto die op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder herhaald en opeenvolgend beschikbaar wordt gesteld.”* Peer-to-Peer carsharing is hiervan nadrukkelijk geen onderdeel.

Gemeenten kunnen hiervoor locaties aanwijzen. Indien het onredelijk, niet billijk of onmogelijk is om op de betreffende locatie een laadpaal te plaatsen, dient concessiehouder een nieuw locatievoorstel aan te dragen.

Indien 1 laadpunt exclusief beschikbaar wordt gesteld voor het opladen van elektrische deelauto's en het tweede laadpunt publiek toegankelijk is, dient concessiehouder hier zonder aanvullende vergoeding aan mee te werken. Hiervoor is geen maximaal aantal vastgesteld.

Het aantal door gemeente aangewezen locaties voor elektrische deelauto's waar concessiehouder aan mee dient te werken wordt gemaximeerd op 5% van het aantal datagestuurde te plaatsen laadpalen. Dit geldt voor de laadpalen waar beide vakken voor deelvervoer gereserveerd zijn. Dat wil zeggen dat concessiehouder elk half jaar verplicht is om mee te werken aan de realisatie van maximaal 79 laadpalen exclusief voor deelauto's. Dit aantal kan alleen worden opgehoogd indien er in voorgaande perioden minder dan 79 laadpalen geplaatst zijn voor dit doeleinde. Het maximum in de volledige plaatsingsperiode komt daarmee op 553. Dit aantal geldt ook wanneer het aantal datagestuurde laadpalen minder is dan 1.575. Het staat concessiehouder vrij om mee te werken aan het plaatsen van meer dan 79 laadpalen voor deelauto's per plaatsingsperiode. Ook dit aantal is aanvullend op de minimaal 1.575 datagestuurde laadpalen.

Laadpalen voor invaliden

Concessiehouder werkt mee 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.

In beide gevallen geldt dat concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van een laadpaal bij een invalideparkeervak als de gemeente of, in het geval van een invalideparkeervak voor een specifieke gebruiker, een EV-rijder hiertoe een verzoek doet.

Indien 1 laadpunt beschikbaar wordt gesteld t.b.v. het laden op het invalideparkeervak en het tweede laadpunt publiek toegankelijk is, werkt concessiehouder hier zonder aanvullende vergoeding aan mee.

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 waar concessiehouder aan mee dient te werken wordt gemaximeerd op 1% van de te realiseren datagestuurde laadpalen. Dat wil zeggen dat concessiehouder elk half jaar verplicht is om mee te werken aan de realisatie van maximaal 16 laadpalen voor invaliden. Dit aantal kan alleen worden opgehoogd indien er in voorgaande perioden minder dan 16 laadpalen geplaatst zijn voor dit doel. Het maximum in de volledige plaatsingsperiode komt daarmee op 112. Dit aantal geldt ook wanneer het aantal datagedreven laadpalen minder is dan 1.575. Het staat concessiehouder vrij om mee te werken aan het plaatsen van meer dan 16 laadpalen voor algemene invalideparkeervakken. De laadpalen voor invaliden worden aanvullend op de 1.575 datagedreven laadpalen geplaatst en niet in plaats daarvan.

De plaatsing van een laadpaal voor invaliden vraagt extra aandacht ten aanzien van de inpassing, omdat er voldoende ruimte moet zijn voor de doelgroep. Hiervoor zijn nog geen standaarden beschikbaar. Concessiehouder bespreekt deze specifieke situaties met de gemeente.

Een door de gemeente aangevraagde laadpaal voor elektrische deelauto's/invaliden wordt in de eerstvolgende realisatieronde gerealiseerd. Hierbij dient de locatie akkoord te zijn door gemeente en concessiehouder uiterlijk in maand drie van de voorbereidingsperiode. Uiterlijk in maand zes van de voorbereidingsperiode wordt het verkeersbesluit onherroepelijk. De gemeente motiveert de specifieke locatie en behoefte.

In het bij het realisatieportaal behorende aanvraagportaal dient de mogelijkheid opgenomen te worden om laadpalen voor elektrische deelauto's en invaliden aan te vragen. Dit kan zowel een

locatie vanuit de plankaart of een nieuwe locatie zijn. Concessiehouder draagt zorg voor de adequate inrichting van het proces waarmee geborgd wordt dat bij een grotere vraag naar laadpalen voor elektrische deelauto's/invaliden, deze locaties op redelijke en billijke wijze verdeeld worden over de deelnemende gemeenten. Het is uiteraard niet de bedoeling dat één of enkele gemeenten onevenredig grote aantallen laadpalen voor elektrische deelauto's/invaliden aanvragen en dit ten koste gaat van andere gemeenten die een aanvraag later hebben ingediend of er nog mee bezig zijn.

Wanneer de vraag naar laadpalen voor elektrische deelauto's/invaliden groter is dan het genoemde maximum kan de concessiehouder en de betreffende gemeente hierover aanvullende maatwerkafspraken maken. Indien hier in alle redelijkheid en billijkheid geen overeenstemming over wordt bereikt, staat het de gemeente vrij om met een andere aanbieder specifiek over deze afgewezen locaties separate afspraken te maken.

Concessiehouder is verantwoordelijk voor het plaatsen van een flessenhalspaal en verkeersbord voor het publiek toegankelijke parkeervak. De gemeente is verantwoordelijk voor het plaatsen van de bebording bij het parkeervak voor de elektrische deelauto/invalidenparkeerplaats. Gemeente kan er ook voor kiezen om de volledige bebording te realiseren voor beide verkeerstekens.

3.6 Vergoedingen

Om de businesscase voor de exploitant realistisch te houden en daarmee het aanbod voor de e-rijders zo goed mogelijk, bieden de provincies Noord-Brabant en Limburg voor een aantal typen laadinfrastructuur een vergoeding aan. Het maximale budget dat de provincie beschikbaar stelt is €2.804.400,- inclusief BTW. Dit budget kan ingezet worden ter compensatie voor een aantal 'typen laadpalen' zoals gespecificeerd in dit document. De vergoeding wordt uitgekeerd tot de maximale vergoeding van €2.804.400,- is bereikt. Concessiehouder dient minimaal de aantallen zoals vastgesteld in bovenstaande paragrafen te plaatsen ook als het maximale budget is bereikt. Concessiehouder dient 2 procent van deze vergoeding in te zetten in het kader van Social Return. (Zie ook paragraaf 6.1 Social Return in de inschrijvingsleidraad).

De vergoeding is van toepassing op:

Categorie A:

Concessiehouder ontvangt een vergoeding van €2.000,- (inclusief BTW) per publieke laadpaal uit de categorie 'witte vlekken' die bij voorkeur voor 1-1-2026, maar uiterlijk binnen 24 maanden na ingangsdatum contract wordt gerealiseerd.

Categorie C:

Deelvervoer: Indien beide laadpunten op het moment van realisatie exclusief beschikbaar worden gesteld voor elektrische deelauto's, ontvangt concessiehouder een eenmalige vergoeding van €2.000,- (inclusief BTW) per laadpaal, ongeacht het daadwerkelijk verbruik. De gemeente bepaalt wanneer er twee parkeervakken worden gerealiseerd, daarbij dient de gemeente aan te tonen dat ze afspraken hebben met een aanbieder om hier deelvoertuigen te plaatsen. Wanneer gedurende de plaatsingsperiode het tweede parkeervak exclusief gereserveerd wordt voor elektrische deelauto's ontvangt concessiehouder een vergoeding van €2.000,- (inclusief BTW) per laadpaal. Indien het (tweede) laadpunt na afloop van de plaatsingsperiode exclusief bestemd wordt voor elektrische deelauto's, treedt de concessiehouder in overleg met de betreffende gemeente om hierover in redelijkheid en billijkheid nadere afspraken te maken.

Invaliden: Indien beide laadpunten beschikbaar worden gesteld voor het laden op het invalideparkeervak of het tweede laadpunt om een andere reden niet publiek toegankelijk is, ontvangt concessiehouder een eenmalige vergoeding van €2.000,- (inclusief BTW), ongeacht het daadwerkelijk verbruik.

T.b.v. deze vergoeding kan concessiehouder 1x per kwartaal een factuur sturen aan de provincie Noord-Brabant voor de dan gerealiseerde laadpalen die in aanmerking komen voor deze vergoeding. De factuur wordt voorzien van een duidelijke specificatie.

Vrije en leeg opgeleverde bestaande laadlocaties

Gemeenten beschikken mogelijk over bestaande laadlocaties die zij wensen over te laten nemen door de concessiehouder. 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.

Concessiehouder dient mee te werken aan het plaatsen van een nieuwe publieke laadpaal als:

- 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.

Deze laadpalen zijn aanvullend op de 1.575 datagedreven laadpalen uit categorie B.

Het doorlopen van een locatiekeuze en het nemen van een verkeersbesluit is in deze gevallen niet nodig, waardoor het proces en de realisatie versneld kan plaatsvinden. Ook hiervoor geldt dat realisatie in de eerstvolgende plaatsingsperiode dient plaats te vinden.

Concessiehouder en gemeente en/of de voormalig eigenaar van de laadpaal kunnen i.v.m. efficiëntie aanvullende afspraken maken over bijvoorbeeld het behouden van het verkeersbord en of afstemming/ overnemen van de bestaande elektriciteitsaansluiting.

Deze clause heeft nadrukkelijk als doel een oplossing te bieden aan gemeenten die voor één of enkele laadpalen losse contracten hebben met een laadpaalexploitant. Grootschalige overname van bestaande laadlocaties valt hier nadrukkelijk niet onder.

3.7 Aanvraag- & Realisatieportaal

Om goed te kunnen monitoren wat de voortgang is van de realisatieprocessen dient de concessiehouder een realisatieportaal in te richten. De concessiehouder zorgt ervoor dat alle deelnemende gemeenten en de beide provincies kosteloos toegang krijgen tot dit portaal. Daarbij geldt een maximum van 20 gebruikersaccounts dat een gemeente of de provincie nodig heeft. Daarnaast dient de concessiehouder ervoor te zorgen dat het technisch mogelijk is om dit realisatieportaal te koppelen aan de, in een aparte opdracht, ontwikkelde plankaart. Ook dient rekening gehouden te worden met toekomstige koppelingen met de NDW en met RVO om ook toekomstige data-uitwisseling tussen betrokken instanties mogelijk te maken. Hiertoe dient concessiehouder aan te sluiten bij de meest recente versie van de handreiking 'Harmonisatie CDR OCPI' opgesteld door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). De kosten hiervoor zijn voor zowel de plankaartontwikkelaar als de concessiehouder, waarbij zij ieder de kosten zullen dekken die benodigd zijn om de koppeling vanuit diens kant te maken. Globaal gezien bestaat het portaal uit drie functionaliteiten:

- 1) Het inzichtelijk maken van de realisatieprocessen en uitvoeringsplanning
- 2) Het mogelijk maken van aanvragen van laadinfrastructuur voor specifieke doeleinden
- 3) Het verbruiksrapport

3.7.1 Het inzichtelijk maken van de realisatieprocessen en uitvoeringsplanning

Binnen dit contract worden verschillende afspraken gemaakt rondom het realisatieproces waar zowel de concessiehouder als de gemeenten zich aan conformeren. Om te borgen dat eenieder de afspraken nakomt is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de realisatieprocessen. Om dat goed te kunnen monitoren maakt concessiehouder minimaal, maar niet uitsluitend de volgende zaken inzichtelijk per gemeente en als provincie in totaal:

- In welke stap van het realisatieproces de laadpaal zich bevindt en wie de verantwoordelijkheid heeft voor deze specifieke stap.
- De termijn die een laadpaal in een bepaalde processtap staat.
- De termijn die een laadpaal in deze bepaalde processtap mag staan om binnen de gestelde termijnen te vallen.
- De totale termijn van een realisatieproces en de gemiddelde doorlooptijd van alle gerealiseerde laadpalen.
- Wat voor type aanvraag aan de start van het realisatieproces ten grondslag ligt.
- De verwachte realisatiedatum van de laadpaal op het moment dat de planning hiervoor gemaakt is.
- De exacte realisatiedatum van de laadpaal ten minste 14 dagen voor realisatie.
- De SAT-documenten na realisatie van de laadlocatie.

Daarbij zorgt de concessiehouder ervoor dat de gemeenten op de hoogte gesteld worden van de acties waarvoor ze verantwoordelijk zijn. In geval dat een laadpaal een afwijkend proces doorloopt worden de redenen daarvoor ook vastgelegd in het realisatieportaal. Ook maakt de concessiehouder het mogelijk om de data uit het realisatieportaal te exporteren in een door ieder bruikbaar format (bijvoorbeeld Excel.).

De inrichting van een dynamische- workflow – tool draagt bij aan het inzicht en overzicht van de verschillende deelstappen in het realisatieproces. Het staat concessiehouder vrij om hierbij gebruik te maken van beschikbare tooling van derden, zolang aan de gestelde eisen wordt voldaan. De tool is voor iedereen toegankelijk en de informatie wordt transparant weergegeven. Daarbij borgt de concessiehouder dat er voor het volledige proces inzicht is voor eenieder. Op die manier kan het proces goed gemonitord worden door alle betrokken partijen.

3.7.2 Het mogelijk maken van aanvragen van laadinfrastructuur voor specifieke doeleinden

Naast het workflowproces maakt concessiehouder het ook mogelijk dat gemeenten binnen het realisatieportaal een aanvraag kunnen doen voor:

- Strategische laadpalen;
- Laadpalen voor elektrische deelauto's;
- Laadpalen voor invalideparkeervakken.

Ook koppelt de concessiehouder een aanvraagformulier aan het realisatieportaal dat aanvragers uit een deelnemende gemeente kunnen invullen om aan te geven dat er behoefte is voor een laadpaal. Deze aanvragen worden beoordeeld door de concessiehouder. Indien de aanvraag niet wordt toegewezen, wordt in het systeem vastgelegd wat hier de reden voor is. Deze aanvragen dienen

middels de koppeling tussen het portaal en de plankaart hier ook zichtbaar op te worden. Dus ook wanneer het nieuwe locaties betreft.

3.7.3 Het verbruiksrapport

De concessiehouder stelt de gegevens van de in deze concessie gerealiseerde laadpalen kosteloos en in een bruikbaar format beschikbaar aan de provincies en gemeenten. Daarbij dient de concessiehouder te borgen dat minimaal inzichtelijk is:

- Locatie- en laadpaalgegevens
- Laadsessies per locatie (in kWh, # sessies en kWh per punt per dag/maand)
- % bezetting per locatie
- % daadwerkelijk geladen uren per locatie
- Het laadprofiel
- Informatie over storingen aan laadpalen;

3.8 Plankaart en locatievoorstellen

Het opstellen van een plankaart is als separate opdracht door de concessieverlener in de markt gezet. Voor meer informatie over deze opdracht verwijzen we u naar de beschikbare openbare Tenderdocumenten. Deze kunt u vanaf 7 december jl. vinden op TenderNed (<https://www.tenderned.nl/aankondigingen/overzicht/318915>). In deze documenten vindt u de eisen en wensen die concessieverlener stelt aan de plankaart en de wijze waarop de potentiële locaties bepaald dienen te worden.

Bij de ingangsdatum van het contract beschikken mogelijk nog niet alle deelnemende gemeenten over een geaccordeerde plankaart met potentiële locaties. Het opstellen van deze plankaart voor de Noord-Brabantse en Limburgse gemeenten is een separate opdracht van de provincies Noord-Brabant en Limburg. De verwachting is dat vanaf de 2^e voorbereidingsperiode (uitgangspunt: 1 februari 2025) alle deelnemende gemeenten over een gevalideerde plankaart beschikken. Zolang gemeenten niet over een plankaart beschikken, is het aan de concessiehouder om zelf locatievoorstellen aan te leveren. De basislijst voor de eisen van een locatievoorstel staan beschreven in bijlage 10. Deze worden in de opdracht tot het opstellen van de plankaarten nog verder gespecificeerd. Hiervoor geldt dat gemeenten deze locaties dienen te valideren en hiervoor ook een (verzamel)verkeersbesluit dienen te nemen.

Indien gemeenten een strategische locatie (onderdeel c van de uitrolstrategie), een locatie voor elektrische deelauto's of een locatie voor invalideparkeervakken aanwijzen, dient de gemeente in samenspraak met de concessiehouder voor deze specifieke locatie een locatievoorstel uit te werken dat voldoet aan de locatiecriteriën in bijlage 10 en eventueel aanvullende aspecten zoals bijvoorbeeld voldoende ruimte rondom een invalideparkeervak.

3.9 Participatietraject

In toenemende mate hechten gemeenten belang aan een participatietraject waarbij locaties voor publieke laadpalen vooraf gedeeld en overlegd worden met inwoners. Een participatietraject zorgt ervoor dat inwoners vooraf betrokken worden en de mogelijkheid krijgen een reactie te geven op de voorgestelde locaties. Dit maakt het mogelijk voor de gemeenten om meer rekening te houden met de belangen van inwoners. Een participatietraject kan leiden tot meer draagvlak in het algemeen, betere locatievoorstellen en tot minder formele bezwaren op het verkeersbesluit.

Het staat gemeenten vrij om ervoor te kiezen een participatietraject uit te voeren. Dat kan bij vaststelling van de plankaart of in de voorbereidingsperiode voorafgaand aan de beoogde plaatsingsperiode. Het is aan gemeenten om dit in de planning en procesafspraken in te passen. De op te stellen plankaarten worden tevens als tool beschikbaar gesteld aan gemeenten ten behoeve van participatie.

3.10 Verkeersbesluit en bebording

3.10.1 Verkeersbesluit

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 plaatsingscategorie geldt dat concessieverlener:

- Voor elke laadpaal direct een verkeersbesluit neemt voor twee parkeervakken;
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door concessiehouder bebord, tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of geldend beleid niet wenselijk of onmogelijk is;
- 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.

Het verkeersbesluit neemt de gemeente op basis van het locatievoorstel dat door de concessiehouder wordt aangeleverd. Hiertoe stelt concessiehouder een format op dat aan de concessieverlener wordt voorgelegd. Het locatievoorstel bevat minimaal de volgende gegevens:

- Naam van de gemeente
- Het dichtstbijzijnde (woon)adres in de straat waar de laadpaal komt
- Geografische coördinaten
- Bruikbare foto's van zowel bovenaanzicht als zij aanzicht
- Duidelijke markering op de foto's van de beoogde locatie
- Eventuele locatie van aanrijbeveiliging
- Eventuele bijzonderheden

Naast deze locatiespecifieke aspecten levert de concessiehouder ook ingrediënten aan voor de motivatie van de locatie, welke de gemeenten in het verkeersbesluit kunnen opnemen. Een goede, duidelijke en uitgebreide motivatie draagt bij aan een soepel realisatieproces.

Indien een gemeente, ondanks het feit dat de potentiële locaties vanuit de plankaart reeds getoetst zijn, een schouw met concessiehouder wenst uit te voeren, dient concessiehouder hiertoe twee datumvoorstellen te doen.

3.10.2 Bebording en aanrijbeveiliging

Concessiehouder dient voor eigen rekening zorg te dragen voor plaatsing van een (verlengde)flessenhalspaal met bebording, conform de op dat moment geldende wet- en regelgeving, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de 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 op grond van het PvE toegepast dient te worden zijn de kosten voor concessiehouder.

3.11 Plaatsing binnen één arbeidsgang

De plaatsing en installatie van laadpalen vindt plaats 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 (voor zover binnen de verantwoordelijkheid van de concessiehouder) op de betreffende locatie op één dag gerealiseerd moet worden. Het administratieve proces maakt geen onderdeel uit van de uitvoeringseis 'Eén arbeidsgang'.

Concessiehouder informeert minimaal 1 week voorafgaand aan de plaatsing de direct omwonenden (gericht), welke redelijkerwijs overlast kunnen ondervinden van het plaatsingsproces. Het doel hiervan is omwonenden te informeren over mogelijke overlast die zij kunnen ervaren tijdens de plaatsing. De manier waarop de omwonenden geïnformeerd worden is aan de concessiehouder maar dient voorgelegd te worden aan de betreffende gemeente. De voorkeur gaat daarbij uit naar schriftelijke communicatie, waarbij de informatie tenminste de beoogde dag van plaatsing, een omschrijving van de te verwachten overlast en een motivering bevat.

Concessiehouder dient afspraken te maken met de door de netbeheerders gecertificeerde aannemers of nog te certificeren aannemers over de plaatsing en installatie in één arbeidsgang. In het concessiegebied is Enexis de netbeheerder. Enexis heeft afspraken met gecertificeerde aannemers. 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.

3.12 Aanvullende specifieke wensen van deelnemende gemeenten

Met deze collectieve concessie wordt gestreefd naar een maximale uniforme aanpak en uitvoering van de opdracht. Het is echter denkbaar dat een individuele gemeente, binnen de kaders en uitgangspunten van de beschreven aanpak, hele specifieke aanvullende wensen heeft. Bijvoorbeeld een afwijkende kleur van de laadpaal in een beschermd stads- of dorpsgezicht of specifieke afdichting van de sokkel van de laadpaal. Concessiehouder dient hieraan mee te werken, maar het staat concessiehouder vrij om hiervoor in alle redelijkheid en billijkheid extra kosten voor in rekening te brengen bij de betreffende gemeente. Dit dient vooraf gecommuniceerd te worden.

4 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 concessiehouder om de verschillende componenten los van elkaar op te geven. De installatievergoeding mag maximaal 50% bedragen van de totale laadprijs.

4.1 Laadpas en directe betaling

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 in ieder geval 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.

Ook dient er een mogelijkheid te zijn 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.

4.2 Concessievergoeding

Concessieverlener kan ervoor kiezen om vanaf 1-1-2026 een concessievergoeding in rekening te brengen bij de concessiehouder. 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 1-1-2026 en vervolgens om de twee jaar (dus 1-1-2028, 1-1-2030 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 concessiehouder.

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 concessiehouder vrij om bij het toepassen van de concessievergoeding, deze 1 op 1 door te berekenen aan de gebruiker 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 concessiehouder de reële administratiekosten in rekening brengen, tot een maximum van € 200,-.

4.3 Leges, precario en publiekrechtelijke kaders

Concessieverlener heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de aanvraagprocedure van de Laadpaal en/of de procedure verkeersbesluit.

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

5 Exploitatie

5.1 Eigendom

Concessieverlener/gemeenten zijn zich ervan bewust dat gemeenten door natrekking eigenaar wordt van de laadpalen, inclusief netaansluitingen en de geplaatste bebording. Concessieverlener en concessiehouder spreken middels deze concessie 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.

De gemeenten worden wel eigenaar van de bebording en daarmee ook verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan. Het staat gemeenten vrij om ervoor te kiezen om de bebording zelf te plaatsen.

5.2 Kwaliteitsborging

De concessiehouder is verantwoordelijk voor het zowel hardwarematig als softwarematig up-to-date houden van de laadinfrastructuur die binnen dit contract wordt geplaatst. Indien er na de plaatsingstermijn ontwikkelingen plaatsvinden die grootschalige aanpassing aan de geplaatste laadinfrastructuur noodzakelijk maken en bij het ingaan van deze overeenkomst niet bekend of te overzien waren, zullen concessiehouder en concessieverlener in overleg treden om naar redelijkheid en billijkheid afspraken te maken over de verdeling van de kosten hiervan. Het is wel zaak dat de concessiehouder de laadinfrastructuur zo goed mogelijk voorbereid op de nieuwe eisen en ontwikkelingen die reeds voorzien zijn.

Concessiehouder zet zich in om alle afspraken binnen dit contract te borgen. Indien bepaalde deadlines door overmacht niet behaald worden dient concessiehouder aan te tonen dat er alles aan gedaan is om de afspraken na te komen. Indien laadinfrastructuur bijvoorbeeld niet geplaatst kan worden door netcapaciteitsproblemen zal de concessiehouder hier niet op afgerekend worden, mits voldoende effort is geleverd om dit probleem te mitigeren.

5.3 Transportschaarste

De netbeheerder heeft in het concessiegebied te maken met een toenemende transportschaarste op het elektriciteitsnet. Hoewel de netbeheerder jaarlijks grootschalige investeringen verricht, is daarmee geen zekerheid te geven over de mate waarin te allen tijde voor exploitatie van laadpalen met een kleinverbruik aansluiting transportcapaciteit beschikbaar is. Wel beogen de voorwaarden bij het verstrekken van een concessie juist het laden van elektrische voertuigen zo optimaal mogelijk te doen plaatsvinden, zoals door netbewust laden, rekening houdend met de beperkingen van het elektriciteitsnet. Op dit moment (december 2023) zien wij een toepassing van netbewust laden verspreid in het concessiegebied in 10% van de LS-netten. De komende jaren verwachten wij een snelle toename van dit percentage, met name in de stedelijke gebieden, door oplopende congestie in de laagspanningsnetten en de bovenliggende netten.

Mocht het realiseren van de genoemde aantallen laadpalen vanwege nettechnische aspecten onverhoopt niet mogelijk zijn, dan treden partijen hierover in overleg.

5.4 Levering van groene stroom

De concessiehouder levert 'groene stroom' op basis van Nederlandse wind- of zonnestroom. 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. Dat wil zeggen in Noord-Brabant opgewekte stroom geleverd aan Brabantse laadpunten en in Limburg opgewekte stroom geleverd aan Limburgse laadpunten.

5.5 Communicatie, projectorganisatie en klachten en meldingen

De uitrol van minimaal 22.000 laadpunten in vier jaar in is een complexe en veelomvattende opgave met veel afhankelijkheden. Er is een groot aantal personen bij betrokken. Het spreekt voor zich dat goede en heldere communicatie hierbij noodzakelijk is. Ondanks het feit dat iedereen zich hiervan zeer bewust van is en alle inspanningen op dit thema, komt het verbeteren van de communicatie in evaluaties met gemeenten steevast als een van de belangrijkste punten naar voren.

Concessieverlener wil dan ook benadrukken dat ze hier veel waarde aan hecht en adequate communicatie van de concessiehouder verwacht. In deze paragraaf is opgenomen wat we minimaal van de concessiehouder verwachten. Vanwege de relevantie hiervan vragen we echter ook een communicatieplan aan te leveren als een van de gunningscriteria.

Communicatie is geen losstaand product of actie maar is integraal en voortdurend onderdeel van de gehele uitvoering. Communicatie dient bij alle activiteiten en processen integraal meegenomen te worden. Zo is het eerder beschreven realisatieportaal een belangrijk communicatie-instrument tussen gemeente en concessiehouder. Ook de op te zetten projectorganisatie geeft in belangrijke mate invulling aan het thema communicatie.

In aanloop naar deze nieuwe collectieve concessie zijn gemeenten op verschillende manieren en meermaals door de provincies geïnformeerd. Een samenvatting van de aanbestedingsstukken maakt hier onderdeel van uit. Deze samenvatting is opgenomen als bijlage 11.

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;
- d) Professionele relaties/betrokkenen;

5.5.1 De provincie Noord-Brabant als gemandateerd concessieverlener en contractmanager

Ten behoeve van de communicatie met de provincie richt de concessiehouder een structurele projectorganisatie in. Daarbij organiseert concessiehouder tenminste een strategisch en operationeel overleg.

- In het strategisch overleg wordt de algehele voortgang van de aanpak besproken, worden de contract technische zaken besproken, vindt het contractmanagement plaats, wordt gestuurd, worden de uitdagingen en problemen geagendeerd, wordt management- en monitoringsinformatie besproken en worden onvoorziene zaken besproken. Het strategisch overleg vindt in het eerste half jaar om de twee weken plaats of zoveel meer of minder als partijen met elkaar overeenkomen. Daarna vindt het overleg 1x per maand plaats. Het overleg wordt voorgezeten door de Provincie Noord-Brabant. De agenda en actie- en besluitenlijst worden voorbereid en verwerkt door concessiehouder
- In het operationeel overleg wordt de operationele uitvoering en voortgang van de werkzaamheden besproken. Het operationeel overleg vindt in het eerste half jaar na ondertekening contract wekelijks plaats of zo veel meer of minder als partijen met elkaar overeenkomen. Na het eerste half jaar vindt het overleg 1x per twee weken plaats. Het

overleg wordt voorgezeten door de concessieverlener. De concessiehouder draagt zorg voor agenda voorbereiding en een actielijst voor de uitkomst van overleg

Concessiehouder zorgt voor verslaglegging van beide overleggen door middel van een actie- en besluitenlijst en een afwijkdossier. In het afwijkdossier worden de aanvullende of gewijzigde afspraken op de aanbestedingsstukken vastgelegd. De documenten worden in een voor beide partijen toegankelijke portaal opgeslagen.

Concessiehouder wijst een projectleider of projectmanager aan die (eind)verantwoordelijk is voor het uitvoeren van deze opdracht en bevoegd is om beslissingen te nemen t.b.v. de uitvoering van deze opdracht. Deze projectleider dient aanwezig te zijn bij het strategisch overleg. Concessiehouder wijst bovendien een achtervang aan voor de functie van projectleider en borgt dat deze persoon ten alle tijden in staat is de werkzaamheden van de projectleider over te nemen.

5.5.2 De deelnemende gemeenten

Concessiehouder is verantwoordelijk voor het leggen en onderhouden van contacten met elk van de deelnemende gemeenten. Voor een goede communicatie naar de deelnemende gemeenten worden door concessiehouder in ieder geval de volgende onderdelen ingezet:

- Fysieke start- en implementatiebijeenkomst voor de gemeenten;
- Een digitale startbijeenkomst voor gemeenten die hierbij niet aanwezig konden zijn en die tevens opgenomen wordt om te kunnen verspreiden;
- Fysieke en/of digitale bijeenkomsten in opstartfase om gemeenten te informeren en vragen van gemeenten te beantwoorden;
- Terugkomende sessies voor gemeenten om ze te blijven informeren over de gemaakte afspraken;
- Een informatie/start pakket met daarin alle voor gemeente relevante en benodigde informatie. Denk aan praktische documenten, gegeven powerpoint presentaties, telefoonnummers en e-mailadressen voor het bereiken van concessiehouder en overzicht van de verschillende betrokken functionarissen;
- Een vaste accountmanager per gemeente, inclusief een direct telefoonnummer en mailadres van de accountmanager;
- Periodiek contact tussen de gemeente en de vaste accountmanager (minimaal 1x per maand of zoveel meer of minder als past bij de aard en omvang van de gemeenten);
- Contacten tussen gemeente en concessiehouder dienen zo veel mogelijk via de vaste contactpersonen van concessiehouder te verlopen. Indien het onvermijdelijk is dat ingeschakelde aannemers, onderaannemers of derden in het kader van deze opdracht contact opnemen met de gemeente dient dit voor de gemeente duidelijk te zijn wat hun rol en taak hierin is, dienen zij zich namens de concessiehouder op te stellen en te profileren en dienen zij op de hoogte te zijn van de relevante afspraken tussen concessiehouder en gemeente;
- Overleg tussen gemeente en concessiehouder op het moment dat daar behoefte aan is;
- Het aanleveren van een lijst met veelgestelde vragen en antwoorden die gemeenten kunnen gebruiken voor interne collega's of het informeren van het klantencontactcentrum van de gemeente;
- Een uitgebreid 'bijpraatmoment' op het moment dat er in een gemeente een wijziging van contactpersoon plaatsvindt om de nieuwe medewerker volledig te informeren over de belangrijkste ins- en outs van het project;

- Deelname van concessiehouder aan webinars of andere bijeenkomsten voor gemeenten van het Expertisecentrum RAL-Zuid als daar om gevraagd wordt;
- Concessiehouder ontvangt van concessieverlener voor elke gemeente een contactfunctionaris. Concessiehouder inventariseert vervolgens in elke gemeente wie de contactpersonen zijn voor de uitvoering van deze opdracht voor in ieder geval de beleidsmatige- en contractuele afspraken en wie voor de operationele aspecten zoals locatiekeuze, verkeersbesluit en communicatie.
- Elk kwartaal een overzicht van de storingen, klachten en meldingen in de betreffende gemeente;
- Het delen van de informatie die richting E-rijders/bewoners wordt gecommuniceerd.
- Actieve informatie richting gemeenten over storingen aan laadpalen;
- Een CRM-systeem waarin alle correspondentie met de gemeente gelogd wordt, zodat contactmomenten, vragen etc. altijd traceerbaar zijn en ook bij wisseling van contactpersonen snel geschakeld kan worden.

5.5.3 Bewoners en E-rijders

T.a.v. de communicatie naar bewoners en E-Rijders geldt:

- Een duidelijke website van concessiehouder met daarop alle voor de E-Rijder en inwoners heldere informatie;
- Een 24/7 goed bereikbare telefonische helpdesk voor klachten en storingen inclusief een terugmelding van de ondernomen acties om klachten of storingen op te lossen;
- Een mailadres voor vragen en het melden van klachten en storingen, inclusief een terugmelding binnen 24 uur van de ondernomen acties om de klachten of storingen op te lossen;
- Het informeren van omwonenden middels gerichte communicatie voorafgaand aan de realisatie van een laadpaal;
- Duidelijke bereikbaarheidsgegevens op de laadpaal voor E-rijders en omwonenden;
- Actieve communicatie richting E-rijders over storingen aan laadpalen;

5.5.4 Professionele relaties / betrokkenen

Onder professionele relaties betrokkenen wordt verstaan door concessiehouder in te schakelen partijen of andere professionele partijen waarmee afstemming dient plaats te vinden zoals aannemers en Enexis. Dit is aan de concessiehouder om dit op de juiste manier in te richten.

5.6 Data, monitoring en managementinformatie

Concessiehouder stelt alle binnen deze concessie gegenereerde data kosteloos en in een voor de concessieverlener bruikbaar format beschikbaar aan aanbestedende dienst en Concessieverlener. Hiermee verkrijgt concessieverlener bovendien het eigendom van deze data.

Hierbij gaat het minimaal maar niet gelimiteerd tot de ruwe data (CDR's) van de binnen deze concessie geplaatste laadpalen: verbruik in kWh, uren bezetting per laadpunt, locatie van plaatsing, gemiddelde tijd aangekoppeld, gemiddelde tijd laden, uptime en storingen (zie bijlage 2). Op basis van deze data dient concessieverlener zelf alle gewenste analyses te kunnen uitvoeren, waaronder overzichten per gemeente.

Bij de ontwikkeling van een tool of portaal voor datamonitoring werkt concessiehouder mee aan het kosteloos aanleveren van alle eerdergenoemde data in het daarvoor door concessieverlener op te

stellen format. Ook koppeling met de plankaart worden indien noodzakelijk door concessiehouder georganiseerd. Ook dient rekening gehouden te worden met toekomstige koppelingen met de NDW en met RVO om ook toekomstige data-uitwisseling tussen betrokken instanties mogelijk te maken.

Concessiehouder verstrekt periodiek managementinformatie aan concessieverlener.

Concessiehouder werkt mee aan het aanleveren van de gevraagde managementinformatie. Deze data wordt maandelijks aangeleverd middels een door concessiehouder op te stellen document, waarvoor eerst een format ter goedkeuring wordt voorgelegd.

5.7 Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen

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 wegreconstructie) is mogelijk indien de laadpaal later wordt teruggeplaatst. Onder vervanging wordt verstaan het vervangen van een Laadpaal met een nieuw exemplaar op dezelfde 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. 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'.

In geval zodanig veel verplaatsingen en/of verwijderingen van gerealiseerde laadpalen op initiatief van concessieverlener plaatsvinden dat dit redelijkerwijs negatieve invloed heeft op de exploitatie van de gerealiseerde laadpalen – onder meer vanwege de kosten van verwijdering en/of verplaatsing en/of gederfde inkomsten waardoor de investeringen niet of minder goed kunnen worden terugverdiend – treden partijen met elkaar in overleg om nadere afspraken te maken zodat concessiehouder een rendabele en levensvatbare exploitatie van de gerealiseerde laadpalen kan (blijven) bewerkstelligen.

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;

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, evenementen, klachten of nieuwe inzichten. 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.

Indien een verplaatsing of verwijdering plaatsvindt op initiatief van de concessieverlener, zijn de kosten hiervan voor de concessieverlener. Hiervoor geldt een vast tarief. Indien de concessiehouder een verplaatsing of verwijdering initieert en deze akkoord is door de gemeente, dan zijn de kosten hiervan voor de concessiehouder. Verwijdering of verplaatsing op verzoek van de concessieverlener dient binnen 30 werkdagen na het verzoek uit te voeren.

Tarief voor verwijdering en herplaatsing per laadpaal zijn als volgt:

- Verwijdering: € 1000,- exclusief BTW.
- Verplaatsing: € 1.500,- exclusief BTW

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 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. Concessiehouder 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.

6 Nieuwe toepassingen, experimenten en innovaties

Binnen deze opdracht staat de uitrol van publieke laadpalen centraal. Onderdeel van de opdracht is het toepassen van innovaties 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:

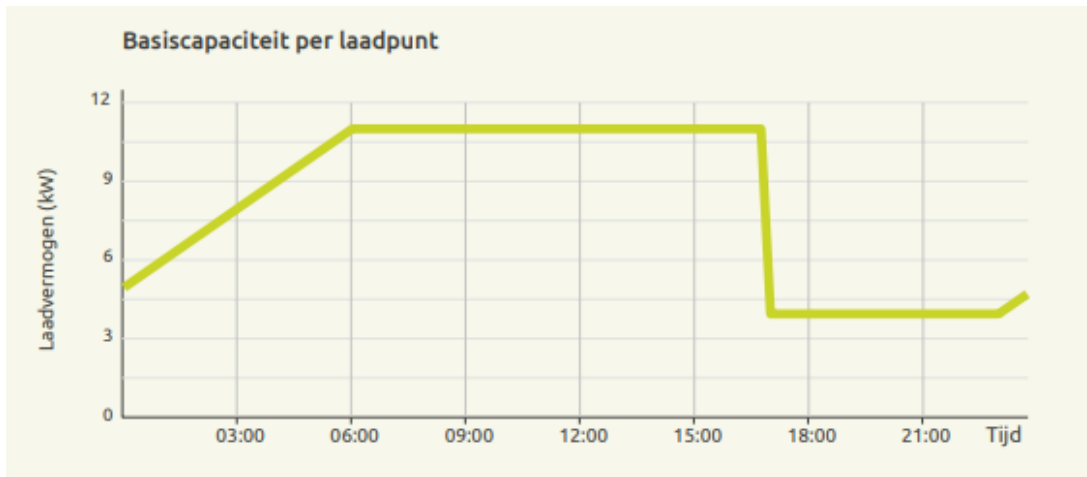
1. Netbewust laden / Slim laden Voor Iedereen
2. Smart Charging ready
3. Vehicle to Grid ready
4. Cyber Security
5. Laadpleinen
6. Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken en herstructurering
7. Laadpaalkleven
8. Prijstransparantie
9. Laadpalen zonder bebording
10. Overige innovaties

6.1 Netbewust laden

Elektrisch vervoer en laadinfrastructuur nemen in rap tempo toe en daarmee groeit de kans op netcongestie. Met name de verwachte piek in de avonduren kan zonder maatregelen zorgen voor het versneld optreden van congestie in de laagspanningsnetten en de netten daarboven.

Elektriciteitsnetten moeten verzwaaard worden (ook voor mobiliteit), dat kost tijd. Om de mobiliteits transitie 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 gebruikers. Dit kan onder andere door de inzet van netbewust laden op publieke laadpalen.

Concessiehouder dient binnen deze concessie netbewust laden toe te passen conform de uitgangspunten en specificaties uit de meest recente landelijke 'Handreiking Netbewust Laden' van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Deze versie is te vinden op de NAL-website. De specificaties uit de Handreiking zijn in het PvE opgenomen. Bij de start van de concessie wordt gewerkt met een statisch Netbewust laden profiel per individuele laadpaal in dreigende Is-congestiegebieden. Dit als tussenstap om de noodzakelijke data, ICT en procesaanpassingen door te voeren voor het werken met een dynamisch netbewust laden profiel op basis van day ahead prognoses.



Figuur 1. Voorbeeld statisch profiel

Concessiehouder ontvangt geen aanvullende vergoeding voor het toepassen van netbewust laden door concessieverlener. Netbewust laden dient onderdeel te zijn van de op te geven inschrijfprijs.

Concessiehouder communiceert en informeert de E-rijder over netbewust laden zodat ten alle tijden duidelijk is wat de voor- en nadelen zijn 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.

6.1.1 Smart Charging ready

Concessiehouder voldoet aan de Smart Charging Requirements 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 Smart Charging Requirements tegenstrijdig is met dit 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 Smart Charging Requirements de voorkeur heeft.

6.2 Vehicle-to-Grid en ISO 15118 ready

Vehicle-to-Grid (V2G) is het terug leveren van energie uit de auto. Dit maakt tweerichtingen in stroom en communicatie mogelijk. Concessiehouder dient conform Smart Charging Requirements (module 5) te handelen. Specifieke eisen zijn opgenomen in het Programma van Eisen.

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 Werkgroep Open Protocolen binnen de NAL is maatgevend in de erkenning van dit protocol. 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.

Concessiehouder en concessieverlener treden in nader overleg over de implementatie van ISO 15118 use cases, zoals Plug & Charge.

6.3 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(protocolen) te voorkomen. Aanvullend hierop zijn er binnen deze concessie een aantal eisen met betrekking tot Cyber Security opgenomen in het Programma van Eisen.

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 en 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. 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 om 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.

6.4 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 door meer laadpalen aan te sluiten op een 3x35A-aansluiting (conform de vigerende eisen en normen). Laadinfrastructuur op een aansluiting groter dan 3x35A valt buiten de exclusiviteit van deze concessie.

6.5 Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken en herstructurering

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 (Europese) 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. Indien Enexis binnen de Wijk Uitvoeringsplannen (WUP) start met onderhoud, dient de concessiehouder hier zoveel mogelijk op aan te sluiten bij het opstellen van de realisatieplanningen. De gemeente dient bij grootschalige reconstructies en of wijkuitvoeringsplannen de Concessiehouder op de hoogte te stellen zodat deze hier rekening mee kan houden bij het opstellen van de realisatieplanning van de daarop volgende realisatieperiode. Op dit moment is er nog geen planning van de WUP bekend.

Het plaatsen van publieke laadpalen 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. Om dit proces te vergemakkelijken worden daarbij de volgende voorwaarden gehanteerd:

- Gemeente bepaalt de laadlocatie(s) en neemt het verkeersbesluit

- Concessiehouder plaatst de laadinfrastructuur gelijktijdig met de (deel)oplevering van de openbare ruimte.
- 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;
- De gemeente neemt uiterlijk 3 weken voor het aanleggen van de bestrating contact op met de concessiehouder zodat deze afstemming kan doen met de aannemer voor de installatie.
- De laadpaal wordt bij voorkeur aan de kant van de weg geplaatst waar de laagspanningskabel van de netbeheerder loopt. Wordt een laadpaal toch aan de overzijde geplaatst, dan spant de gemeente zich in dat er voorbereidend een mantelbuis wordt aangelegd.

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.

6.6 Laadpaalkleven

Onder laadpaalkleven wordt verstaan 'als een auto 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 veel behoefte is aan een oplossing voor dit probleem. Echter laten de huidige cijfers zien dat het relatief meevalt hoeveel er daadwerkelijk sprake is van laadpaalkleven. Als dit probleem zich wel voor gaat doen, dient hierop actie ondernomen te worden. Daarom dient concessiehouder ieder kwartaal te rapporteren over de mate waarin laadpaalkleven optreedt. Indien het percentage laadpaalkleven hoger is dan 5%, dan dient de concessiehouder maatregelen te treffen om dit te verhelpen. Indien hierbij een extra (kleef- of connectie)tarief wordt geheven moeten de eventuele opbrengsten ten goede komen aan de E-rijder in Noord-Brabant en Limburg of het voorkomen van laadpaalkleven. Denk daarbij bijvoorbeeld aan expliciete markeringen of een communicatiecampagne. Minimaal dient de concessiehouder de gemeenten ieder kwartaal informeren over de feiten en cijfers omtrent laadpaalkleven. Bij voorkeur via het portaal.

6.7 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 (MSP). Concessiehouder 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 AFID. Onderdeel hiervan is dat concessiehouder in ieder geval ook de mogelijkheid biedt van ad-hoc laden met een alternatieve betaalwijze. Dus anders dan met een laadpas. Daarnaast dient concessiehouder mee te werken aan een pilot die de prijstransparantie van laden tijdens de laadsessie vergroot.

6.8 Laadpalen zonder bebording

Het toenemende aantal publieke laadpalen en het aantal elektrische auto's in combinatie met de ambitie om extra objecten in de openbare ruimte zo veel mogelijk te voorkomen, roept steeds vaker de vraag op of bebording bij publieke laadpalen (en dus ook het nemen van een verkeersbesluit) op termijn nog wel nodig is. Concessieverlener is zich bewust van dit vraagstuk en de verschillende uitdagingen die hierbij komen kijken. Concessieverlener is, mede n.a.v. de marktconsultatie van mening dat het op grote schaal plaatsen van publieke laadpalen zonder bebording op dit moment nog niet haalbaar is.

Concessieverlener is zich er ook van bewust dat dit gedurende de contractperiode van maximaal 12 jaar kan veranderen. Om die reden wil concessieverlener experimenteren met laadpalen zonder bebording. Vanaf 1-7-2025 dient concessiehouder de mogelijkheid te bieden van een experiment, waarbij één of enkele gemeenten maximaal 100 publieke laadpalen worden geplaatst zonder verkeersbesluit en zonder bebording. De maximale duur van de pilot bedraagt twee jaar. Met het experiment wil concessieverlener minimaal inzicht krijgen in:

- De mate waarin het plaatsen van publieke laadpalen zonder bebording de (gemeentelijke) procedures versnelt en helpt;
- Verkennen wat de gevolgen zijn voor het draagvlak van publieke laadpalen en de veranderingen in het aantal bezwaren;
- De 'winst' voor de openbare ruimte;
- De consequenties voor het daadwerkelijk gebruik van de publieke laadpaal en daarmee ook de businesscase van concessiehouder;
- Het gemak voor de EV-rijder

De vorm en wijze waarop het experiment wordt uitgevoerd staat niet vast. Concessieverlener gaat hierover in gesprek met de deelnemende gemeenten o.b.v. een eerste voorstel van concessiehouder en zal hiertoe ook de concessiehouder consulteren.

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

6.9 Overige innovaties

De komende jaren zullen een aantal bekende en nog onbekende innovaties hun intrede doen. 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 PvE. Indien en voor zover innovaties op grote schaal tot wezenlijke wijzigingen van de markt leiden is dat onderwerp van gesprek en gaan concessiehouder en concessieverlener gezamenlijk bepalen hoe hiermee om te gaan.