



Gemeente
Amsterdam

Marktconsultatiedocument Publiek Laden

Colofon

Aanbestedende dienst: Gemeente Amsterdam
Contactpersoon: Guido Draaijer
Titel: Marktconsultatiedocument Publiek laden
Datum: September 2026
Status: Concept
Versie: 1.1_nota

Voorwoord

Amsterdam zet in op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad zoals is vastgelegd in het Actieplan Schone Lucht¹. Schonere en gezondere lucht leidt tot het verbeteren van de gezondheid van de Amsterdammer en het verbeteren van de leefbaarheid van de stad. De meest effectieve manier voor schonere en gezondere lucht is uitstootvrije mobiliteit middels elektrische mobiliteit (batterij elektrisch of waterstof).

De hiervoor benodigde laadfaciliteiten gaat de gemeente Amsterdam opnieuw aanbesteden. Voorafgaand aan het opstellen van de aanbestedingsstukken wenst de gemeente Amsterdam in gesprek te gaan met marktpartijen over deze opdracht. De uitkomsten van deze marktconsultatie bepalen mede de keuzes die gemaakt worden in de inkoopstrategie en wordt ingezet ter voorbereiding op één of meerdere aanbestedingen of, indien passend, een eventuele percelenindeling.

De scope van de opdracht betreft vooralsnog onder andere:

De scope van de aanbesteding betreft vooralsnog de plaatsing en exploitatie van:

- De plaatsing en overname van publieke AC-laadpunten;
- De plaatsing en overname van snelladers op het laagspanningsnet.

Deze marktconsultatie is bedoeld om de mogelijkheden in de markt te verkennen in aanloop naar de aanbestedingsprocedure. De gemeente Amsterdam wil graag geheel vrijblijvend en zonder verplichtingen in kaart brengen horen hoe uw organisatie een bijdrage kan leveren aan deze opdracht.

¹ Zie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid-energie/schone-lucht/>.

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Achtergrond en opdracht	4
1.2 De gemeente Amsterdam	4
1.3 Doel van de marktconsultatie	5
1.4 Huidige situatie	5
1.5 Verwachting deelnemende marktpartijen	6
2 Procedure marktconsultatie	7
2.1 Vorm	7
2.2 Voorbehoud	7
2.3 Contactpersoon	8
2.4 Planning	8
2.5 Stellen van vragen	8
2.6 Instructies voor beantwoording	8
3 Vragen	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Algemeen	9
3.3 Uitgangspunten	9
3.4 Netcongestie	11
3.5 Beter benutten van de publieke laadinfrastructuur	12
3.6 Gebruiksvriendelijkheid voor de ev-rijder	13
3.7 Gelijke laadprijs publiek AC laden	14
3.8 Overname bestaand laadnetwerk	15
3.9 Overige beleidswensen	16

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en opdracht

Amsterdammers ademen elke dag ongezonde lucht in. Dit is vergelijkbaar met het meeroken van 4 sigaretten per dag (cijfers 2024). Hierdoor hebben de inwoners van Amsterdam een grotere kans op hart- en vaatziekten. Bij bijna 18 procent van de kinderen met astma in Amsterdam is luchtvervuiling de oorzaak. En bij mensen van 50 jaar en ouder komt 12 procent van de gevallen van longkanker zelfs door vieze lucht. Door dit alles leven Amsterdammers gemiddeld 11 maanden korter.

Stikstofdioxide en fijnstof zijn de belangrijkste stoffen die luchtvervuiling veroorzaken. De hoeveelheid van deze stoffen in de lucht is sinds 2010 met 50 procent gedaald. De lucht in Amsterdam is de afgelopen jaren dus veel schoner geworden. Maar we zijn er nog niet.

De beste manier om de lucht in de stad schoner te maken, is overstappen op uitstootvrij vervoer en minder hout stoken. Uitstootvrij betekent dat er geen schadelijke stoffen uit de uitlaat komen. We doen dit stap voor stap. Amsterdam heeft al milieuzones voor de meest vervuilende personenauto's waaronder taxi's, bestelauto's en vrachtauto's op diesel. Ook zijn er uitstootvrije zones voor bestelauto's, vrachtauto's, brom- en snorfietsen en pleziervaartuigen. En we gaan de uitstoot van mobiele werktuigen en van het stoken van hout verder verminderen.

Voor de overstap op uitstootvrij vervoer zijn ook voldoende oplaadpunten nodig voor elektrische auto's. Omdat veel Amsterdammers geen eigen terrein hebben om hun auto op te laden, hebben we veel publieke [laadpunten](#) nodig. Op slimme plekken in de stad komen snellaadpunten, zoals op de [locaties van tankstations](#).

In de eerste helft van 2026 zijn voorbereidingen getroffen voor de start van het aanbestedingstraject dat met als doel bestaande laadpalen over te nemen en het publieke laadnetwerk verder uit te breiden.

Nu is daarom het moment aangebroken om de marktconsultatie te initiëren en te doorlopen.

1.2 De gemeente Amsterdam

De doelstelling van de Gemeente is om een effectieve overheid te zijn, die verantwoordelijkheid neemt maar ook burgers en ondernemers de ruimte geeft om te groeien. Al het handelen van de Gemeente staat in het teken van de Amsterdammers en het publieke belang. De inkoopfunctie van de gemeente Amsterdam heeft dan ook als doel maximale maatschappelijke toegevoegde waarde te realiseren tegen marktconforme condities door de inzet van externe partijen. Door het inschrijven op deze Opdracht geeft Inschrijver aan deze doelstelling te ondersteunen. Zie voor meer informatie over de beleidsdoelstellingen van Gemeente Amsterdam en hoe inkoop binnen Amsterdam georganiseerd is, het 'Inkoop en Aanbestedingsbeleid van Gemeente Amsterdam' zoals

gepubliceerd op www.amsterdam.nl/ondernemen/inkoop-aanbesteden/. En op <https://www.amsterdam.nl/ondernemen/inkoop-opdrachten/maatschappelijke-doelen-inkoopbeleid/>.

1.3 Doel van de marktconsultatie

Deze marktconsultatie heeft als doel geïnteresseerde marktpartijen inzicht te bieden in de context van het project en/of de opdracht.

Met deze marktconsultatie wil de gemeente Amsterdam een duidelijk beeld krijgen van nieuwe ontwikkelingen in de markt en wat de mogelijkheden en (eventuele) beperkingen vanuit marktperspectief zijn.

Doel is om inzicht te krijgen in de mogelijkheden, uitdagingen en visies van marktpartijen, zodat de aanbesteding zo goed mogelijk aansluit op de marktrealiteit.

De input uit deze consultatie wordt gebruikt bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Deelname aan de consultatie geeft geen rechten of voordelen in de aanbestedingsprocedure.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat op dit moment concrete aanbiedingen worden gedaan.

In hoofdstuk 3 zijn de onderwerpen en vragen opgenomen waarop de gemeente Amsterdam graag input/antwoord van u ontvangt.

1.4 Huidige situatie

1.4.1 Huidige status laadnetwerk

Om de overgang naar uitstootvrije mobiliteit mogelijk te maken is een betrouwbaar en dekkend laadnetwerk t.b.v. elektrische voertuigen essentieel. Amsterdam plaatst sinds 2008 al laadpunten in de gemeente en momenteel zijn meer dan 10.000 openbare laadpunten en 37 openbare snelladers in de gemeente geplaatst en operationeel. Verwacht wordt dat er in de periode van 2028 tot en met 2030 4.000 extra publieke laadpunten nodig zijn.

1.4.2 De aanbesteding

Om de geprognostiseerde groei van laadpunten vanaf 2028 en de overname van een deel van het bestaande laadnetwerk vorm te geven, is het noodzakelijk dat de gemeente (de voorbereidingen voor) een aanbesteding in gang zet om tot een overeenkomst met een marktpartij te komen die vanaf 2028 laadpunten plaatst en overneemt. Voorlopige uitgangspunten van de aanbesteding zijn opgenomen bij de vragen.

1.5 Verwachting deelnemende marktpartijen

Alle geïnteresseerde partijen wordt gevraagd mee te werken aan het beantwoorden van de vragen van de gemeente Amsterdam.

2 Procedure marktconsultatie

2.1 Vorm

De gemeente Amsterdam kiest ervoor om de marktconsultatie openbaar te publiceren op TenderNed en de marktpartijen in eerste instantie te vragen om hun antwoorden op de vragen schriftelijk in te dienen. Indien de gegeven antwoorden op de vragen uit de marktconsultatie een verduidelijking of toelichting behoeven, zal hierna mogelijk nog een individueel (per leverancier afzonderlijk) verdiepend gesprek worden georganiseerd.

2.2 Voorbehoud

- De gemeente Amsterdam vergoedt op geen enkele wijze kosten verbonden aan beantwoording van dit document of daaraan gerelateerde activiteiten. Het deelnemen aan de marktconsultatie is voor marktpartijen en de gemeente Amsterdam vrijblijvend.
- Partijen die deelnemen aan de marktconsultatie zullen bij de (Europese) aanbesteding niet bevoor- of benadeeld worden. Alle partijen zullen over dezelfde informatie beschikken. Informatie die (commercieel) vertrouwelijk is, zal niet worden opgenomen in het verslag van de marktconsultatie en de aanbestedingsstukken.
- Deze marktconsultatie dient uitdrukkelijk niet om een voorselectie te maken van marktpartijen in het kader van een mogelijke toekomstige aanbesteding. Evenmin vindt op enige wijze uitsluiting van bij de marktconsultatie betrokken partijen plaats in een mogelijke aanbesteding.
- De gemeente Amsterdam houdt zich het recht voor om geen vervolg te geven aan deze marktconsultatie of afhankelijk van de uitkomst hiervan een bij de leveranciersmarkt passende aanbestedingsstrategie te kiezen.
- Er kunnen door marktpartijen geen rechten worden ontleend aan de ten behoeve van de marktconsultatie verstrekte informatie.
- De informatie die wordt verstrekt gedurende de marktconsultatie kan aanzienlijk afwijken van de informatie die in een later stadium wordt verstrekt ten aanzien van de aanbestedingsprocedure.
- De beantwoording van marktpartijen in deze marktconsultatie wordt eigendom van de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam zal de verkregen informatie zorgvuldig behandelen en concurrentiegevoelige informatie vertrouwelijk behandelen.
- Het staat de gemeente Amsterdam vrij om de marktconsultatie – om welke reden dan ook – op ieder gewenst moment te beëindigen.
- Door deel te nemen aan de marktconsultatie geven partijen te kennen onvoorwaardelijk akkoord te zijn met deze bepalingen.
- Voertaal van deze marktconsultatie is Nederlands.

2.3 Contactpersoon

Naam: Guido Draaijer
Functie: Inkoopadviseur

Tijdens de marktconsultatie verloopt alle communicatie met de gemeente Amsterdam via bovenstaande contactpersoon. Indien er vragen of opmerkingen zijn over dit document, kunt u zich via de TenderNed-berichtenmodule richten tot de contactpersoon. Eventuele aanvullingen en correcties op de marktconsultaties zullen door de gemeente Amsterdam worden gepubliceerd op TenderNed.

2.4 Planning

Voor deze marktconsultatie heeft de gemeente Amsterdam de volgende planning beoogd:

	Actie	Datum
1.	Publiceren marktconsultatie op TenderNed	Wk. 29 – Maandag 13 juli
2.	Uiterste datum ontvangst eventuele vragen over deze marktconsultatie	Wk. 35 – Maandag 24 augustus
3.	Publiceren nota van inlichtingen	Wk. 37 – Maandag 07 september
4.	Uiterste datum inlevering antwoorden door geïnteresseerde marktpartijen	Wk. 39 – Maandag 21 september
5.	Eventuele verdiepende (online) gesprekken	Wk. 41/42/43

2.5 Stellen van vragen

Wanneer u zelf vragen heeft, kunt u deze in via de berichtenmodule van Tendershed aan de gemeente Amsterdam stellen, conform de planning. De gemeente Amsterdam zal de vragen verzamelen en geanonimiseerd beantwoorden via Tendershed.

2.6 Instructies voor beantwoording

Omwillen van een efficiënte tijdsbesteding bij zowel de gemeente Amsterdam als de respondenten willen we graag een compacte beschrijving van uw mogelijkheden ten aanzien van het beoogde opdracht ontvangen. We willen u dan ook vragen om de beantwoording van de vragen, in te vullen in het Word document.

3 Vragen

3.1 Inleiding

De onderstaande vragen wenst de gemeente Amsterdam graag schriftelijk beantwoord te krijgen.

NB: Alle partijen hebben hetzelfde vragen format ontvangen in het kader van deze marktconsultatie. Het kan dus zijn dat een vraag voor u niet van toepassing is. In dat geval kunt u dat als antwoord aangeven. U hoeft dus niet alle vragen te beantwoorden.

3.2 Algemeen

1.	Naam organisatie:	
2.	Naam en contactgegevens contactpersoon:	
3.	Werkt u samen met andere bedrijven/ onderaannemers in de keten? Zo ja, op welke aspecten?	

3.3 Uitgangspunten

De gemeente Amsterdam is van plan om een aanbesteding uit te schrijven voor een concessie voor de overname en plaatsing van publieke AC-laadinfrastructuur. Daarnaast overweegt Amsterdam om in een apart perceel de overname van DC-laadinfrastructuur en mogelijk plaatsing van nieuwe DC-laders op locaties met een bestaande netaansluiting uit te vragen.

De voorlopige uitgangspunten voor de concessie:

AC:

- Ingangsdatum concessie: 1 januari 2028.
- Plaatsing: 600 tot 700 laadpalen per jaar, gedurende een plaatsingstermijn van 3 jaar met optionele verlenging van 2 x 1 jaar, ingaande op 1 januari 2028.
- Overname: 1.466 laadpalen, over te nemen tussen juni 2028 en 2029 binnen 0,5 jaar.
- Exploitatieperiode van 10 jaar vanaf ingangsdatum concessie met optionele verlenging van 2 keer 1 jaar, mogelijk gekoppeld aan de verlengde plaatsingstermijn.

DC:

- Ingangsdatum concessie: 7 maart 2028
- Overname: 7 laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar.
- Plaatsing: nader te bepalen aantal laadpunten (50-175KW) op kortparkeerlocaties zoals winkelcentra, sportparken, taxistandplaatsen. Het aantal is afhankelijk van geschikte locaties met een bestaande (gemeentelijke) netaansluiting, een plaatsingstermijn van 3 jaar met optionele verlenging van 2 x 1 jaar, ingaande op 7 maart 2028
- Exploitatieperiode van 10 jaar vanaf ingangsdatum concessie met optionele verlenging van 2 keer 1 jaar.

De concessiehouder is verantwoordelijk voor zowel de uitrol van nieuwe laadinfrastructuur als de overname en continuïteit van het bestaande netwerk, inclusief alle daarmee samenhangende investeringen en kosten. De gemeente bepaalt de nieuwe locaties en hanteert hiervoor een datagestuurde plaatsingsstrategie, waarbij de gemeente op basis van laaddruk aangeeft in welke buurt bijplaatsing noodzakelijk is. Tot op heden heeft dit geleid tot een AC-laadnetwerk met een gemiddelde afzet van 16.000 kWh/laadpaal/jaar. Elektrisch rijden groeit sterk. De gemeente Amsterdam wil EV-rijders laadzekerheid bieden, zodat men met vertrouwen elektrisch kan gaan én blijven rijden. Betaalbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en betrouwbaarheid zijn hierbij belangrijke thema's. Tegelijkertijd wordt de inpassing van nieuwe laadpalen steeds lastiger. Het aantal parkeerplekken dat geschikt is voor een laadpaal is beperkt. Zeker in het centrum zien we steeds meer buurten waar geen laadpalen meer bij kunnen. Ook is het vanaf 1 juli 2026 steeds moeilijker om nieuwe netaansluitingen te realiseren, en wordt netbewust laden een randvoorwaarde. Zowel inpassing in de stad als in het elektriciteitsnet wordt steeds uitdagender. Het is voor de gemeente daarom van groot belang dat de publieke laadvoorzieningen goed worden benut, zodat hiermee zoveel mogelijk elektrische rijders kunnen worden bediend.

4.	Kunt u uw visie op de uitvoerbaarheid van de voorlopige uitgangspunten zoals hierboven beschreven geven?	

3.4 Netcongestie

Per 1 juli 2026 is het ACM-prioriteringskader relevant voor de aanvraag van nieuwe netaansluitingen voor laadpalen. Alle nieuwe aanvragen voor klein- en grootverbruikersaansluitingen komen dan in één integrale wachtrij terecht. Publieke laadinfrastructuur valt niet onder de geprioriteerde categorieën, waardoor nieuwe aansluitingen voor laadpalen in congestiegebieden — waaronder Amsterdam — zonder aanvullende maatregelen feitelijk stilgelegd worden, totdat netcongestie is opgelost. Gebied specifieke informatie hierover is te vinden op de website van Liander, <https://www.liander.nl/over-ons/nieuws/2026/langere-wachttijden-in-noord-holland-maar-ook-eerder-ruimte-voor-deel-amsterdamse-klanten> .

Door netbeheerders worden twee oplossingsrichtingen uitgewerkt om bijplaatsing toch mogelijk te maken. De eerste is een Groeps-CSC op basis van de installed base: nieuwe laadpalen worden toegevoegd aan een bestaand cluster zonder extra netcapaciteit, waarbij het beschikbare vermogen wordt verdeeld. De tweede is tijdsgebonden transportrechten: een aansluiting waarbij de netbeheerder het vermogen een beperkt aantal uren per jaar kan terugregelen. Dit product bestaat echter nog niet voor kleinverbruikers en het nog niet duidelijk wanneer deze beschikbaar komt.

Met het aflopen van de exploitatie van circa 1.466 laadpalen tussen medio 2028 en 2029 valt bijbehorende netcapaciteit vrij. Deze capaciteit kan de nieuwe concessiehouder na overname inzetten voor nieuwe aansluitingen, wat perspectief biedt voor verdere uitbreiding van het netwerk in de periode daarna.

Daarnaast overweegt Amsterdam gebruik te maken van bestaande gemeentelijke aansluitingen met voldoende vermogen. Amsterdam beschikt over circa 3.000 van dergelijke aansluitingen, bij onder meer gemeentelijk vastgoed, markt- en evenementenkasten, verkeersregelininstallaties (VRI's), bruggen en sluizen. We overwegen om bijplaatsing in de nieuwe concessie mogelijk te maken door hierop aan te sluiten, als aanvulling op losse netaansluitingen.

5.	In hoeverre bent u terughoudend bij het indienen van een inschrijving gezien de beperkingen rondom het verkrijgen van nieuwe aansluitingen?	
6.	In hoeverre heeft u vertrouwen dat de twee oplossingsrichtingen – de Groeps-CSC en tijdsgebonden transportrechten - in de praktijk voldoende ruimte bieden om het Amsterdamse laadnetwerk na 1 januari 2028 verder uit te breiden? Wat zijn volgens u de belangrijkste risico's of knelpunten bij de	

	toepassing van deze oplossingen?	
7.	Wat is uw visie op het gebruik van bestaande gemeentelijke aansluitingen voor de plaatsing van laadpalen? Wat moet de gemeente concreet geregeld hebben zodat de CPO hierop kan aansluiten? Ziet u hier kansen, en welke risico's of aandachtspunten signaleert u?	
8.	Wat is uw visie op het gebruik van bestaande particuliere/private aansluitingen, bijvoorbeeld van bedrijven, voor de plaatsing van publieke snelladers? Ziet u hier kansen, en welke risico's of aandachtspunten signaleren jullie? Wat zou de gemeente concreet geregeld moeten hebben zodat CPO hierop kan aansluiten?	

3.5 Beter benutten van de publieke laadinfrastructuur

Amsterdam wil de komende jaren inzetten op het beter benutten van publieke laadpalen, door per laadpunt meer elektrische auto's te bedienen. Dit is belangrijk, omdat er een grens zit aan het aantal publieke laadpalen dat in Amsterdam geplaatst kan worden door ruimtegebrek en netcongestie.

Amsterdam onderzoekt daarom of het laadgedrag van de ev-rijder kan worden beïnvloed. Bijvoorbeeld via een gedrags- of financiële prikkel, zodat rijders worden gestimuleerd het laadpunt tijdig vrij te maken of juist zoveel mogelijk te laden in één sessie. Een andere mogelijkheid is verbeterde en directe communicatie met de EV-rijder om gewenst gedrag te stimuleren.

9.	Wat is uw visie op financiële prikkels zoals een kleeft- of	

	starttarief? Werken deze in de praktijk, en wat zijn de risico's, bijvoorbeeld voor gebruiksvriendelijkheid of perceptie van de ev-rijder?	
10.	Welke eventuele aanvullende mogelijkheden ziet u om benutting te verbeteren?	
11.	Welke mogelijkheden ziet u voor directe communicatie met de EV-rijder ter ondersteuning van dit doel?	
12.	Wat zijn volgens u de belangrijkste risico's of haalbaarheidsknelpunten bij de uitvoering van deze maatregelen?	

3.6 Gebruiksvriendelijkheid voor de ev-rijder

Laden moet zorgeloos zijn. Steeds meer mensen stappen over op elektrisch rijden, en om die overgang zo soepel mogelijk te maken, moet de gebruiksvriendelijkheid van publiek laden omhoog. Amsterdam ziet hierin twee pijlers: betrouwbare infrastructuur en verbeterde communicatie met de EV-rijder.

Op het gebied van betrouwbaarheid is de basisverwachting helder: laadpalen moeten gewoon werken. Een hoge beschikbaarheid en snelle storingsafhandeling zijn randvoorwaarden voor het vertrouwen van de rijder in publiek laden.

Op het gebied van communicatie met de ev-rijder wil Amsterdam het volgende realiseren:

- Informatie over locatie en beschikbaarheid van laadpunten moet zeer toegankelijk zijn, zodat de rijder altijd weet waar en wanneer hij terecht kan.
- Prijstransparantie is essentieel. De prijs voor het laden moet vooraf, tijdens en na de laadsessie volledig en gemakkelijk inzichtelijk zijn. Prijstransparantie is nu nog steeds ondermaats, onder meer door de vele laadpasaanbieders met eigen tariefstructuren. Als gemeente hebben we beperkt invloed op de dienstverleners door laadpasaanbieders.
- In het belang van prijstransparantie moet betaling zonder tussenkomst van laadpasaanbieders laagdrempeliger en gebruiksvriendelijker (ad-hoc betaling). Via een smartphone met een minimaal aantal handelingen, of met een standaard betaalpas. De CPO kan dan in ieder geval via een display op de laadpaal en via smartphone accurate prijsinformatie verschaffen.

- Tot slot zijn goede interactiemogelijkheden met de ev-rijder over netbewust en slim laden noodzakelijk. De ev-rijder moet het vertrouwen hebben dat de auto voldoende wordt opgeladen, en de mogelijkheid hebben om voorkeuren aan te geven, bijvoorbeeld via een dynamische prijs die inzichtelijk maakt wanneer laden goedkoper of groener is.

13.	Wat is uw visie op bovenstaande ambities, en wat achten jullie haalbaar binnen de komende concessieperiode?	
14.	Welke aanvullende ideeën heeft u om de gebruiksvriendelijkheid voor de EV-rijder te verbeteren?	

3.7 Gelijke laadprijs publiek AC laden

Amsterdam heeft met de lopende concessies verschillende laadprijzen. Dit is lastig uitlegbaar aan de ev-rijder, die afhankelijk van de locatie een verschillende prijs betaalt voor publiek laden. Amsterdam wil daarom de laadprijzen in de stad zo dicht mogelijk bij elkaar brengen.

De nieuwe concessie zal naast twee bestaande concessies bestaan, met de volgende laadprijzen (prijspeil Q2 2026, inclusief BTW en een gemeentelijke afdracht van €0,05/kWh):

- Concessie A: €0,31/kWh
- Concessie B: €0,39/kWh

Amsterdam overweegt voor de nieuwe concessie een laadprijs te eisen die binnen deze bandbreedte valt, gekoppeld aan een gelijkwaardige indexatiemethode. Het liefst harmoniseert Amsterdam de laadprijs helemaal over alle AC-concessies. Dit zou betekenen dat we de tarieven in concessie A en B harmoniseren naar vermoedelijk €0,35/kWh en dit laadtarief voorschrijven in de aan te besteden concessie (uiteraard incl. indexatie).

15.	Wat is uw visie op het opleggen van een laadprijs binnen de genoemde bandbreedte of het voorschrijven van de laadprijs? Biedt dit voldoende ruimte voor een gezonde bedrijfsvoering, gegeven de verwachte afzet, operationele kosten en de gemeentelijke afdracht?	

16.	Welke andere ideeën heeft u om te komen tot verdere harmonisatie van laadtarieven over meerdere concessies, nu en op termijn?	
17.	Er zijn omstandigheden (zoals netbewust laden, gedragsturing en dynamische prijzen) waarbij een vaste bandbreedte of vaste laadprijs lastig uitvoerbaar is. Hoe zou daar rekening mee gehouden kunnen worden?	

3.8 Overname bestaand laadnetwerk

De nieuwe concessiehouder neemt 1.466 laadpalen over van TotalEnergies. Het gaat om laadpalen van het merk Ecotap en het model Duo Wide. Deze laadpalen zijn vanaf 2021 geplaatst. De laadpalen zijn aangesloten op een 3x25A netaansluiting. Daarnaast bestaan er 27 laadpleinen die bestaan uit 3 laadpalen. Deze laadpleinen zijn voorzien van een 3x50A aansluiting en bestaan uit hetzelfde model Duo Wide. Amsterdam is voornemens de NKL basis-set te hanteren als uitgangspunt.

Een soepel en efficiënt overnameproces is voor Amsterdam een belangrijk uitgangspunt. We willen voorkomen dat de overname leidt tot onderbrekingen in de dienstverlening of onnodige vertragingen in de verdere uitrol. Daarnaast wil Amsterdam het gebruik van materialen en grondstoffen en CO2 footprint zo laag mogelijk houden.

18.	Onder welke randvoorwaarden kan de overname van het bestaande AC- en DC-netwerk soepel verlopen? Welke informatie over de laadpalen heeft u minimaal nodig om een goede inschatting te maken?	
19.	Kunt u op basis van de beschikbare informatie over de Ecotap-laadpalen inschatten wat er nodig is om aan de gestelde eisen te voldoen — is	

	vervanging, aanpassing of retrofit van de bestaande palen nodig, of is dit op dit moment nog niet in te schatten?	
20.	Wat zijn de verwachte financiële consequenties van de vereiste aanpassingen of vervanging, en wat doet dit met de businesscase van de concessie als geheel (voor zover al in te schatten)?	
21.	Welke ideeën heeft u om het materiaalgebruik en de CO2 footprint zo laag mogelijk te houden?	

3.9 Overige beleidswensen

In het [coalitieakkoord Amsterdam 2026-2030](#) staat het voornemen om deelvervoer in hubs te faciliteren. Een logische gedachte is om ook laadinfrastructuur op die plek te realiseren. Op dit moment geldt er al de mogelijkheid om voor specifieke doelgroepen (gehandicaptenvoertuigen, artsen, verloskundigen) een publieke laadpaal te plaatsen. De gemeente stelt publieke laadinfrastructuur open aan een bredere groep voertuigcategorieën dan de auto, zoals emissieloze brommobiel of mobiele werktuigen. Daarnaast onderzoekt de gemeente de opties om op bouw hubs laadinfrastructuur te realiseren specifiek voor mobiele werktuigen en eventueel bouwlogistieke voertuigen.

22.	Wat is uw visie op het aanbieden van publieke laadpunten voor een specifieke doelgroep zoals deelauto's, gehandicaptenvoertuigen, artsen en verloskundigen?	
23.	Onder welke randvoorwaarden kunnen publieke laadpunten beschikbaar worden gesteld door voertuigcategorieën zoals emissieloze brommobielen en mobiele werktuigen?	

24.	Hoe kijkt u aan tegen het opnemen van laadinfrastructuur op bouwhubs in de scope van deze aanbesteding? Onder welke voorwaarden is dit voor u haalbaar?	
-----	---	--

Een andere beleidswens is om ‘ongelijk te investeren voor gelijke kansen’. Iedere Amsterdammer moet mee kunnen doen, ook in de transitie naar uitstootvrije mobiliteit.

25.	Wat is uw visie op het publiek laden toegankelijk te maken voor Amsterdammers met een kleine portemonnee?	
26.	Welke maatregelen ziet u als kansrijk (op gebied van laadtarief?) en in hoeverre kan de gemeente in de aanbesteding hier eisen/wensen op hanteren?	

3.10 Toevoegingen n.a.v. Nvl

27.	Wat is uw visie op de indexatie formule van de energie componenten;	
28.	Welke onderwerpen of randvoorwaarden, die in deze marktconsultatie nog niet aan bod zijn gekomen, acht u van wezenlijk belang voor een haalbare en aantrekkelijke concessie?	