



Gemeente
Amsterdam

TN597836

1^e Nota van Inlichtingen

Marktconsultatie Concessie Publiek Laden

1 Mededelingen aanbestedende dienst

N.a.v. de gegeven antwoorden worden er twee vragen toegevoegd aan het Marktconsultatiedocument:

1. Wat is uw visie op de indexatie formule van de energie componenten;
2. 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?

Voor de volledigheid is er een aangepast marktconsultatie document toegevoegd aan deze Nota.

2 Vragen en antwoorden

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Combineren AC- en DC-laden	In paragraaf 3.3 wordt aangegeven dat de gemeente voornemens is AC-laadinfrastructuur aan te besteden en daarnaast overweegt om DC-laadinfrastructuur in een afzonderlijk perceel onder te brengen. Kunt u toelichten waarom ervoor is gekozen AC- en DC-laadinfrastructuur binnen één aanbestedingstraject te combineren, in plaats van hiervoor twee volledig separate aanbestedingen uit te schrijven? Diverse marktpartijen richten zich uitsluitend op AC- of uitsluitend op DC-laadinfrastructuur. Zou een scheiding in twee aanbestedingen de markttoegang kunnen vergroten, de concurrentie kunnen bevorderen en de complexiteit voor zowel marktpartijen als de gemeente kunnen verminderen? Hoe kijkt de gemeente hiertegenaan?	De gemeente is voornemens om de overname en plaatsing van DC-laadinfrastructuur als apart perceel uit te vragen ten opzichte van AC-laadinfrastructuur. Daarmee houdt de gemeente rekening met de verschillen in techniek, businessmodel en investeringsprofiel.

2	Vrijvallende netcapaciteit	In paragraaf 3.4 wordt vermeld dat met het aflopen van de exploitatie van circa 1.466 laadpalen tussen medio 2028 en 2029 bijbehorende netcapaciteit vrijkomt, die vervolgens door de nieuwe concessiehouder kan worden ingezet voor uitbreiding van het netwerk. Klopt het dat deze laadpalen na overname door de nieuwe concessiehouder in exploitatie blijven en de bestaande aansluitingen behouden blijven? Indien dat het geval is, lijkt de beschikbare netcapaciteit niet daadwerkelijk vrij te vallen. Is het niet waarschijnlijker dat uitbreidingsruimte vooral kan worden gerealiseerd door slimmer gebruik van bestaande aansluitingen, bijvoorbeeld via satellietopstellingen, load balancing of pooling van vermogen tussen meerdere laadobjecten? Hoe ziet de gemeente deze mogelijkheden binnen de beoogde concessie?	Het klopt dat deze laadpalen worden overgenomen door de nieuwe concessiehouder en dat zij de beschikking krijgt over beschikbare capaciteit. En het klopt dat uitbreiding mogelijk moet worden door het slim inzetten van de beschikbare capaciteit. Dit kan door middel van satelliet opstellingen of bijvoorbeeld door het sluiten van een capaciteitssturende contract (CSC), waarmee het beschikbare vermogen kan worden ingezet voor nieuwe aansluitingen.
3	Laadprijs en businesscase	Om vraag 15 goed te kunnen beoordelen, is het mogelijk om de genoemde laadtarieven ook exclusief btw en exclusief de gemeentelijke afdracht van € 0,05/kWh beschikbaar te stellen? Hierdoor ontstaat meer inzicht in de daadwerkelijke exploitatievergoeding en kan een betere vergelijking worden gemaakt met een mogelijke inschrijfprijs en de onderliggende businesscase van de concessie.	De laadprijs bestaat uit de volgende componenten: energieprijs, installatievergoeding, netbeheerderkosten, energiebelasting, afdracht a 5ct/kWh en BTW over voorgenoemde componenten. De daadwerkelijke "exploitatievergoeding" is dus de actuele laadprijs, exclusief BTW en afdracht. Actuele laadprijzen incl afdracht en BTW staan op https://www.amsterdam.nl/parke ren/elektrische-oplaadpunten-amsterdam/

4	Diversen	In paragraaf 3.4 staat dat met het aflopen van de exploitatie van circa 1.466 laadpalen tussen medio 2028 en 2029 de bijbehorende netcapaciteit vrijvalt, en dat de nieuwe concessiehouder die na overname kan inzetten voor nieuwe aansluitingen. Paragraaf 3.8 stelt dat diezelfde 1.466 laadpalen worden overgenomen, en paragraaf 3.3 gaat uit van continuïteit van het bestaande netwerk. Kunt u toelichten wat hier onder vrijvallen wordt begrepen? Gaat het om contractuele overdracht van de bestaande aansluitingen, zodat die niet als nieuwe aanvraag in de integrale wachtrij belanden, of om transportcapaciteit die daadwerkelijk vrijkomt doordat aansluitingen worden verkleind, samengevoegd of opgeheven? En staat deze route los van de Groeps-CSC uit dezelfde paragraaf, die uitdrukkelijk zonder extra netcapaciteit werkt? Wij maken graag gebruik van een individueel verdiepend gesprek om onze antwoorden toe te lichten en houden ons dan ook graag aanbevolen voor een uitnodiging voor een gesprek.	Het gaat om de contractuele overdracht van de bestaande netaansluitingen. Er worden geen aansluitingen opgeheven, verkleind of samengevoegd. De beschikbare capaciteit zou mogelijk kunnen worden ingezet voor de genoemde groep CSC.
5	Netcongestie	Wat wordt er bedoeld met "Met het aflopen van de exploitatie van circa 1.466 laadpalen tussen medio 2028 en 2029 valt bijbehorende netcapaciteit vrij" ? Worden deze laders verwijderd en daarna kan de transport capaciteit opnieuw ingezet worden voor nieuwe plaatsing?	Concessieverlener is voornemens de capaciteit over te dragen aan de nieuwe concessiehouder. Concessieverlener is niet voornemens de laders te laten verwijderen door de huidige concessiehouder.
6	Gelijke laadprijs	Is bij een eventuele groei van het aantal deelautoplekken en de betrokkenheid van andere CPO's sprake van dezelfde laadprijscondities als voor de huidige dedicated deelautoplekken?	Concessieverlener is voornemens de dedicated deelautoplekken op te heffen.

7	Overige beleidswensen	Verstaat GA onder specifieke doelgroepen ook de Bira voertuigen? Voorziet GA hiervoor een verbijzondering in beleid? Wellicht aangewezen parkeerplaatsen voor Bira's?	Vooralsnog is de gemeente voornemens de Biro's (ook wel "elektrische brommobielen") te faciliteren op de reguliere publieke laadinfrastructuur, indien het aantal voertuigen niet te veel toeneemt. Groei (of krimp) van het aantal hangt in hoge mate van een toekomstig besluit over de parkeervergunning voor specifiek deze voertuigen. Vooralsnog hebben deze voertuigen tijdelijk (en bij wijze van proef) een stadsbrede parkeervergunning, tegen een gereduceerd tarief, naast de reguliere parkeervergunning voor de personenauto. Indien deze gunstige voorwaarden worden ingetrokken, neemt de aantrekkelijkheid van het voertuig af, en voorziet de gemeente geen verbijzondering van beleid.
8	Overige beleidswensen	Kan de gemeente toelichten hoe het voorgenomen beleid rondom het verminderen van parkeerplaatsen en het ontmoedigen van autobezit zich verhoudt tot de groeiverwachtingen voor publieke laadinfrastructuur?	De gemeente verwacht - door bevolkingstoename - vooralsnog geen krimp van het aantal personenauto's.
9	Beter benutten	Wat verstaat de gemeente precies onder 'Beter benutten'? Gaat dit primair om meer kWh per laadpunt, hogere bezetting of meer laadsessies?	Het gaat om meer kWh per laadpunt.
10	Beter benutten	Wat verstaat de gemeente onder het tijdig vrijmaken van een laadpunt?	Dat men het voertuig van het laadpunt verwijderd, tijdig na het voltooien van de laadsessie.
11	Netcongestie	Kan de OG meer informatie geven omtrent de circa 3.000 gemeentelijke aansluitingen? Wij hebben de volgende vragen omtrent deze aansluitingen: - Kunnen deze aansluitingen het maximaal vermogen van een laadpaal garanderen gedurende de gehele concessietermijn? Of moet er een loadmanagementsysteem zijn om het beschikbaar vermogen niet te overschrijden? - Welke partij heeft de verantwoordelijkheid over de netaansluiting? - Verwacht de OG dat de ERE's ten gunste van de	Hierover is nog onvoldoende duidelijk. De gemeente ziet deze aansluitingen als mogelijke bron van vermogen, maar hierover is nog veel onzekerheid. In deze marktconsultatie gaat de gemeente graag in gesprek met de markt om te achterhalen onder welke voorwaarden dit aantrekkelijk/opportuun is.

		CPO worden geregistreerd, zodat deze inkomsten behouden blijft?	
12	Laadgedrag beïnvloeden	In 3.5 staat het volgende beschreven: <i>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.</i> Klopt het dat de concessieverlener verbeterde en directe communicatie ziet als een vorm van gedragsprikkel? Het is ons niet helemaal duidelijk hoe de eerste zin zich verhoudt tot de tweede zin.	Die aanname klopt.
13	Bouwhub	Wij erkennen de uitdaging van de elektrificatie van bouwvoertuigen, met name in binnenstedelijke gebieden. Kunt u verduidelijken wat precies wordt verstaan onder een bouwhub? Daarnaast vernemen wij graag of de laadinfrastructuur op een bouwhub uitsluitend toegankelijk is voor bouwvoertuigen en materieel, of dat deze ook beschikbaar is voor andere voertuigen. Daarbij is ook relevant of een bouwhub zich bevindt op een afgesloten en omheind terrein, of dat sprake is van een publiek toegankelijke locatie.	De opgave rond het ontwikkelen van bouwhubs binnen de gemeente wordt momenteel nog gedefinieerd en is dus aan verandering onderhevig. Vooralsnog verstaan wij hieronder: een afgesloten terrein waar verschillende functies met betrekking tot bouw en GWW samenkomen, zoals materiaaloverslag, vergaderplekken en laadinfrastructuur. Het terrein zal initieel alleen toegankelijk zijn voor bevoegden, dat wil zeggen aannemers die toestemming hebben om het terrein te gebruiken. Omdat dergelijke hubs mogelijk aan gezinsontwikkelings-opgaven worden gekoppeld, kunnen ze een tijdelijk karakter hebben.

14	Gebruik bestaande aansluitingen	Over dit onderwerp hebben wij een aantal vragen. Wat wordt gezien als de rol van de CPO bij het fysiek aanpassen van de bestaande aansluiting? Hoe zien de andere gebruikers van de bestaande netaansluiting deze oplossing? Is hier eerder onderzoek naar gedaan, en is dit onderzoek beschikbaar?	Hierover is nog onvoldoende duidelijk. De gemeente ziet deze aansluitingen als mogelijke bron van vermogen, maar hierover is nog veel onzekerheid. In deze marktconsultatie gaat de gemeente graag in gesprek met de markt om te achterhalen onder welke voorwaarden dit aantrekkelijk/opportuun is.
15	Verzoek toevoegen twee vragen	Verzoek om nog twee vragen toe te voegen aan de marktconsultatie. 1) over onze visie op de indexatie formule van het energie componenten en 2) 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?	Deze vragen zullen worden toegevoegd aan de marktconsultatie
16	Overname: 7 DC laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar.	Kan de gemeente de exacte coördinaten, de historische afzet (kWh/jaar), het huidige gecontracteerd vermogen van deze 7 specifieke locaties delen? En worden de bestaande netcontracten van deze 7 locaties 1-op-1 overgedragen aan de nieuwe concessiehouder? Wat heeft de gemeente geregeld om de netaansluiting en het gecontracteerd vermogen over te dragen?	De snelladers van Allego die onder de gemeentelijke concessie vallen, staan op de adressen in bijlage 1. De gemeente onderzoekt welke aanvullende gegevens, zoals historische afzet en gecontracteerd vermogen, beschikbaar zijn en gedeeld kunnen worden in de aanbestedingsstukken. Uitgangspunt is dat de bestaande netaansluiting en het gecontracteerd vermogen 1-op-1 worden overgedragen of beschikbaar worden gesteld aan de nieuwe exploitant. De precieze voorwaarden hiervoor worden uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.

17	Overname: 7 DC laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar.	Krijgt de marktpartij de vrijheid om deze 7 laders direct of op termijn te vervangen door modernere en krachtigere DC-hardware i.v.m de vraag naar hogere laadsnelheid vanuit de markt? En in hoeverre krijgt de marktpartij de vrijheid om hun eigen concept neer te zetten ten gunste van de gebruiksvriendelijkheid (zoals luifels, verlichting, wayfinding, openbare voorzieningen zoals toiletten etc).	Ja, de marktpartij krijgt in beginsel de ruimte om de bestaande DC-laders direct of op termijn te vervangen door modernere en krachtigere DC-hardware. Dit moet wel passen binnen de technische, ruimtelijke en contractuele voorwaarden. Het uitbreiden van deze locaties met extra voorzieningen, zoals luifels, toiletten of uitgebreide aankleding, ligt niet voor de hand. Het gaat om snelladers bij publieke parkeervakken en niet om snellaadhubs. Beperkte voorzieningen die nodig zijn voor veiligheid, vindbaarheid en gebruiksgemak kunnen nader worden beoordeeld.
18	Overname: 7 DC laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar.	Welke eisen gelden er voor de herkomst van materialen, de losmaakbaarheid, recyclebaarheid en de footprint van de laadpalen en DC-kasten? En gelden er specifieke welstandseisen met betrekking tot kleur, afmetingen of branding/logo's op de laadobjecten en transformatorstations?	De eisen voor materialen, losmaakbaarheid, recyclebaarheid, footprint, vormgeving, kleurgebruik, afmetingen en branding worden opgenomen in de aanbestedingsstukken. Deze eisen zijn op dit moment nog in uitwerking.
19	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	Welke specifieke criteria en garanties hanteert de gemeente bij het selecteren van de DC-locaties om voldoende laaddruk, passantenstroom en utility rate te waarborgen, en is het een optie dat de CPO deze zelf kan selecteren binnen een projectgebied op basis van verkeersbewegingen en expertise?	Bij technisch geschikte locaties kijkt de gemeente daarna onder meer naar laaddruk in de buurt en de nabijheid van andere laadvoorzieningen. Er zijn op dit moment nog geen vaste minimumcriteria vastgesteld voor bijvoorbeeld passantenstroom of bezettingsgraad. De gemeente geeft geen garantie op een bepaalde afzet of bezettingsgraad. De gemeente ontvangt graag input uit de markt over bruikbare criteria en minimale randvoorwaarden. Vanwege de afhankelijkheid van beschikbare netaansluitingen, zal de vrijheid voor de CPO om binnen een projectgebied bij te plaatsen beperkt zijn.

	1 jaar, ingaande op 7 maart 2028. 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.		
20	Exploitatieperiode van 10 jaar vanaf ingangsdatum concessie met optionele verlenging van 2 keer 1 jaar.	Biedt de gemeente de garantie op een recht van opstal (of langjarige overeenkomst) & 24/7 fysieke toegang? En waarom is er gekozen voor een periode van 10+1+1 jaar? Voor investeringen in nieuwe locaties is dat een zeer korte periode en is minimaal 15 jaar marktconform	De gemeente werkt nog uit welke privaatrechtelijke toestemming of overeenkomst passend is voor de locaties. Uitgangspunt is dat de exploitant voldoende toegang krijgt voor beheer, onderhoud en storingsherstel, binnen de kaders van de openbare ruimte en de geldende veiligheidsregels. De periode van 10 jaar met twee mogelijke verlengingen van 1 jaar sluit aan bij wat gangbaar is voor concessies voor publieke snelladers. De gemeente hoort graag uit de markt of er zwaarwegende redenen zijn om een andere looptijd te overwegen.
21	Overname: 7 DC laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar. Plaatsing: nader te	Verwacht de gemeente een vaste of variabele afdracht (retributie/precario) per kWh of zal er worden geboden, per laadpaal of per locatie?	De vorm van een eventuele afdracht is nog niet vastgesteld. De gemeente denkt onder meer aan een variabele afdracht per kWh, maar wil hierover graag input uit de markt ontvangen. Ook andere modellen, zoals een

	bepalen aantal DC 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		afdracht per locatie of per laadpunt, kunnen worden bekeken.
22	Plaatsing: nader te bepalen aantal DC 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	Is de gemeente bekend met de voordelen voor de EV rijder en de verminderde druk op het net van minder maar grotere laadstations tov meer locaties met minder laders? En wordt dit meegenomen in de locatieselectie?	Ja, de gemeente herkent dat grotere laadlocaties voordelen kunnen hebben voor gebruikers en mogelijk ook voor het energiesysteem. Tegelijkertijd werkt de gemeente aan verschillende typen laadinfrastructuur. Naast deze concessie loopt ook de strategie voor de transitie van tankstations naar snellaadstations. Bij de locatieselectie wordt gekeken naar de samenhang met bestaande en geplande laadvoorzieningen in de omgeving.

23	Plaatsing: nader te bepalen aantal DC 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	Is de gemeente bereid om per DC-locatie meerdere laders (bijvoorbeeld 3 tot 4 laders / 6 tot 8 laadpunten) toe te staan? En hoe wordt er omgegaan met uitbreidingsmogelijkheden op bestaande locaties (bijv. bij stijgend gebruik)? Is de gemeente bereid de concessie uit te breiden met extra grond om de installatie van een batterij of andere voorzieningen (bijv. een toilet) mogelijk te maken?	Ja, meerdere laders per locatie kunnen mogelijk zijn. Wel zal per locatie een maximum gelden. Dit hangt af van de beschikbare ruimte, de parkeerdruk, verkeersbewegingen, de omgeving en de technische mogelijkheden. Uitbreiding bij stijgend gebruik kan worden bekeken, maar is niet op voorhand gegarandeerd. Batterijopslag kan onder voorwaarden mogelijk zijn. Extra voorzieningen, zoals een toilet, liggen bij deze snellaadplekken bij parkeervakken niet voor de hand.
24	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.	Houdt de Gemeente rekening met extra beschikbare m2's zodat de laadplekken ook toegankelijk zijn voor mindervaliden? En welke specifieke eisen stelt de gemeente aan vakindeling, bestrating, bebording en toegankelijkheid voor mindervaliden (zoals de NEN-EN 17210 of de richtlijnen van het CROW)?	De gemeente is op dit moment niet voornemens om de standaardafmetingen van parkeervakken aan te passen voor mobiele werktuigen of brommobielen. Bij de verdere uitwerking van locaties wordt wel gekeken naar veilige en toegankelijke inrichting van de openbare ruimte. Eventuele eisen aan vakindeling, bestrating, bebording en toegankelijkheid worden opgenomen in de aanbestedingsstukken.

25	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	Worden de locaties uit deze aanbesteding afgestemd op het reeds gerealiseerde netwerk van DC-laders? Worden de nog te bepalen locaties voor DC laadinfra (genoemd in deze marktconsultatie) afgestemd met andere, nog te realiseren, snellaadinfrastructuur uit o.a. de Strategie Transitie Tankstations 2026–2035?	Ja. Nieuwe locaties worden afgestemd op de haalbaarheid, de spreiding in het netwerk en de samenhang met bestaande en geplande snellaadinfrastructuur, waaronder de strategie voor de transitie van tankstations naar snellaadstations.
26	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	Welke garanties worden er geboden op de minimale continu beschikbare capaciteit op de aansluitingen Voor locaties die aansluiten op een bestaande aansluiting van de Gemeente Amsterdam?	Dit moet blijken uit nader technisch onderzoek per locatie. De gemeente begrijpt dat zekerheid over beschikbare capaciteit belangrijk is voor marktpartijen. De beschikbare capaciteit, eventuele beperkingen en de manier waarop capaciteit wordt gegarandeerd of gemonitord, worden verder uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.

	nieuwe concessie mogelijk te maken door hierop aan te sluiten, als aanvulling op losse netaansluitingen.		
27	Een andere beleidswens is om 'ongelijk te investeren voor gelijke kansen'. Iedere Amsterdammer moet mee kunnen doen, ook in de transitie naar uitstootvrije mobiliteit.	Biedt de gemeente financiële ondersteuning of dekking bij onrendabele locaties die uit maatschappelijk oogpunt toch geplaatst moeten worden?	Nee, de gemeente voorziet op dit moment geen financiële ondersteuning of dekking voor onrendabele locaties. Als de gemeente hier in de aanbesteding anders mee wil omgaan, wordt dit expliciet opgenomen in de aanbestedingsstukken.
28	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.	Wat heeft de Gemeente voor ogen t.a.v de prijs van DC-laden en zouden klanten tijdens het snelladen ook parkeergeld moeten betalen?	De gemeente gaat uit van een marktconforme prijs voor DC-laden. De verdere tariefuitwerking volgt in de aanbestedingsstukken. Voor parkeren geldt in beginsel het lokale parkeerregime. Dat betekent dat op locaties met betaald parkeren naar verwachting ook tijdens het laden parkeergeld verschuldigd kan zijn, tenzij de gemeente voor specifieke locaties anders besluit.

29	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 evenementenkast en, verkeersregelin- stallaties (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.	Het realiseren van een netaansluiting kost doorgaans 9 tot 18 maanden. Is het uitgangspunt dat de gemeente voor de nieuwe en bestaande locaties zelf al de netaansluiting heeft laten realiseren? Zo ja, welk technisch vermogen (# kVa) en gecontracteerd transportvermogen (in kW) zouden bij de start van de concessie beschikbaar zijn op de bestaande en nieuwe locaties?	Voor de nieuwe DC-locaties onderzoekt de gemeente vooral het gebruik van bestaande gemeentelijke aansluitingen met voldoende vermogen. Het beschikbare technisch vermogen en het gecontracteerd transportvermogen verschillen per locatie. Deze gegevens worden, voor zover beschikbaar en relevant, opgenomen in de aanbestedingsstukken.
30	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	Voor de bestaande Allego-locaties is het uitgangspunt dat deze al bestaande netcapaciteit hebben die wij kunnen krijgen voor continuering van de locatie? Zo ja, wat zijn de specificaties (#kW, bijzonderheden), voorwaarden en kosten voor overname?	Ja, uitgangspunt is dat de bestaande Allego-locaties beschikken over netcapaciteit voor continuering van de laadvoorziening. De specificaties, voorwaarden en eventuele kosten voor overname worden nader uitgewerkt en gedeeld in de aanbestedingsstukken, voor zover deze informatie beschikbaar is.

	vastgoed, markt- en evenementenkasten, verkeersregelin- stallaties (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.		
31	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, verkeersregelin- stallaties (VRI's), bruggen en sluizen. We overwegen om bijplaatsing in de nieuwe concessie mogelijk te maken door hierop aan te sluiten, als aanvulling op	Voor de nieuwe locaties is het uitgangspunt dat er wordt onderzocht of er capaciteit wordt vrijgespeeld van gemeentelijke locaties. Zo ja, wat zijn de specificaties (#kW, bijzonderheden), voorwaarden en kosten voor overname?	Ja, de gemeente onderzoekt of bestaande gemeentelijke aansluitingen kunnen worden gebruikt voor nieuwe DC-locaties. De aansluiting blijft in beginsel eigendom van de gemeente. Met de exploitant worden afspraken gemaakt over gebruik, beschikbare capaciteit, verantwoordelijkheden en kosten. De verdeling van kosten voor eventuele aanpassingen aan de aansluiting wordt nog nader uitgewerkt.

	losse netaansluitingen.		
32	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.	Overweegt de gemeente de overname en plaatsing van DC-laadinfrastructuur onder te brengen in een zelfstandig perceel waarop losstaand van het AC-perceel kan worden ingeschreven? Gelet op de wezenlijke verschillen tussen publiek AC-laden en DC-snelladen (techniek, businessmodel, investeringsprofiel) verzoeken wij de gemeente toe te lichten hoe een eventuele koppeling of combinatie van AC en DC zich verhoudt tot het uitgangspunt dat opdrachten in percelen worden gesplitst (art. 1.5 Aanbestedingswet 2012) en welke maatregelen zij voorziet om de toegang van gespecialiseerde DC-marktpartijen te waarborgen?	Ja. De gemeente is voornemens om de overname en plaatsing van DC-laadinfrastructuur als apart perceel uit te vragen ten opzichte van AC-laadinfrastructuur. Daarmee houdt de gemeente rekening met de verschillen in techniek, businessmodel en investeringsprofiel.
33	3.3: 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." + DC-plaatsingstermijn "3 jaar met optionele verlenging van 2 x 1 jaar, ingaande op 7 maart 2028. / 3.4: Publieke laadinfrastructuur valt niet onder de	Gelet op het feit dat publieke laadinfrastructuur niet is geprioriteerd in het ACM prioriteringskader, wordt de DC-plaatsingsopgave vormgegeven als inspannings- of resultaatsverbintenis en voorziet de concessie in een expliciete overmacht- /onvoorziene-omstandighedenregeling wanneer een aansluiting of het gecontracteerd vermogen buiten toedoen van de concessiehouder niet, niet tijdig of via terugregeling (curtailment) beschikbaar is?	De overname van de bestaande DC-locaties wordt naar verwachting als resultaatsverplichting vormgegeven. De plaatsing van nieuwe DC-locaties wordt naar verwachting als inspanningsverplichting vormgegeven. De winnende partij (en) krijgt/krijgen daarbij de eerste mogelijkheid om locaties te realiseren. Omdat de technische analyse van de aansluitingen nog moet plaatsvinden, kan de gemeente op dit moment nog geen garantie geven dat elke aansluiting geschikt is. Als een aansluiting buiten toedoen van de exploitant niet geschikt blijkt, ligt een resultaatsverplichting voor die locatie niet voor de hand. De precieze regeling voor overmacht en onvoorziene

	geprioriteerde categorieën, waardoor nieuwe aansluitingen voor laadpalen in congestiegebieden — waaronder Amsterdam — zonder aanvullende maatregelen feitelijk stilgelegd worden..." en "Dit product bestaat echter nog niet voor kleinverbruikers...		omstandigheden wordt uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.
34	3.7: Amsterdam wil daarom de laadprijzen in de stad zo dicht mogelijk bij elkaar brengen... €0,35/kWh... voorschrijven in de aan te besteden concessie." Voor DC ontbreekt een tariefbepaling. Vraag 17 erkent: "Er zijn omstandigheden (zoals netbewust laden, gedragsturing en dynamische prijzen) waarbij een vaste bandbreedte of vaste laadprijs lastig uitvoerbaar is.	Kan de gemeente bevestigen dat voor DC - anders dan de tariefharmonisatie voor AC in paragraaf 3.7 - geen voorgeschreven tarief of bandbreedte geldt en markconforme, dynamische prijsstelling is toegestaan? En voor zien de concessieovereenkomst in een herziening-/heronderhandelingsclausule bij materiele niet aan de concessiehouder toe te rekenen wijzigingen (energieprijzen, structurele netcongestie, gewijzigde regelgeving)?	De tariefstelling voor DC-laden is nog niet vastgesteld. De gemeente ontvangt graag input uit de markt over wenselijke en uitvoerbare tariefmodellen voor DC-laden, waaronder dynamische prijsstelling. Of een herzienings- of heronderhandelingsclausule wordt opgenomen, bijvoorbeeld bij grote wijzigingen in energieprijzen, netcongestie of regelgeving, is nog niet bepaald.

35	3.3: Overname: 7 laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar. / 3.4: Amsterdam beschikt over circa 3.000 van dergelijke [gemeentelijke] aansluitingen... We overwegen om bijplaatsing... mogelijk te maken door hierop aan te sluiten. / 3.8: Onder welke randvoorwaarden kan de overname van het bestaande AC- en DC-netwerk soepel verlopen? Welke informatie over de laadpalen heeft u minimaal nodig...	Welke garanties en vrijwaringen (technische staat, softwarelicenties/backend, IE en juridische overdraagbaarheid) worden op de over te nemen Allego-activa geboden en wordt een due diligence periode met dataset geboden voor de inschrijving? En worden de gemeentelijke aansluitingen tegen markconforme voorwaarden aangeboden?	De gemeente onderzoekt welke informatie en garanties over de over te nemen Allego-activa beschikbaar zijn en kunnen worden gedeeld. Het gaat bijvoorbeeld om technische staat, contracten, licenties, backend, juridische overdraagbaarheid en relevante data. De gemeente bekijkt ook of en hoe een due diligence-periode kan worden ingericht. De voorwaarden voor het gebruik van gemeentelijke aansluitingen worden in de aanbestedingsstukken opgenomen.
36	Voorbehoud bulletpoint 7: De consultatie bepaalt dat antwoorden "eigendom" van de gemeente worden; concurrentiegevoelige info wordt vertrouwelijk behandeld.	Hoe wordt vertrouwelijke/commercieel gevoelige informatie beschermd en hoe is in de concessieovereenkomst het eigendom van laad(data) en IE en de AVG verantwoordelijkheid geregeld?	Vertrouwelijke en commercieel gevoelige informatie wordt vertrouwelijk behandeld binnen de grenzen van de aanbestedingsregels en de wet. De gemeente sluit vooralsnog aan bij de landelijke basisset voor DC van het NKL. Afspraken over laaddata, intellectueel eigendom, datagebruik en AVG-verantwoordelijkheden worden uitgewerkt in de concessieovereenkomst.
37	3.3 Overname: 7 laadpalen van Allego, overnemen vanaf 7 maart 2028 binnen 0,5 jaar.	Wie draagt het risico (en eventuele boetes) bij vertraging in de overname die is toe te rekenen aan de verstreckende partij of de netbeheerder?	De gemeente onderzoekt nog hoe het risico door o.a. stagnatie op te nemen in een volgende aanbesteding.

38	Tweede bulletpoint: 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 laadpaalaanbieder s met eigen tariefstructuren. Als gemeente hebben we beperkt invloed op de diensverleners door laadpasaanbieders . / Derde bulletpoint: In het belang van prijstransparantie moet betaling zonder tussenkomst van laadpasaanbieders laagdrempeliger en gebruiksvriendelij ker (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	Gaan de eisen inzake ad-hoc betaling/prijstransparantie verder dan de AFIR-verplichtingen?	Vooralsnog is het uitgangspunt dat de eisen niet verder gaan dan de geldende AFIR-verplichtingen. De gemeente blijft wel aandacht houden voor duidelijke prijsinformatie en gebruiksvriendelijke betaalmogelijkheden.
----	---	---	--

	smartphone acurate prijsinformatie verschaffen.		
39	Het gebruik maken van de bestaande gemeentelijke aansluitingen bij de plaatsing van de DC laders	Hoe wil de gemeente het gebruik van bestaande gemeentelijke aansluitingen door de CPO juridisch en contractueel organiseren? Blijft de gemeente contracthouder van de aansluiting en de aansluit- en transportovereenkomst? Wordt de CPO medecontractant? Wie is verantwoordelijk voor de meetinrichting, beveiligingen, schakelhandelingen, het onderhoud en de storingsafhandeling? Wie is bevoegd om de installatie uit te breiden of aan te passen?	De gemeente hoort graag hoe marktpartijen dit het beste georganiseerd zien. Voorlopig uitgangspunt is dat de gemeentelijke aansluiting eigendom blijft van de gemeente. De exploitant is verantwoordelijk voor de laadinstallatie en alles wat direct nodig is voor het veilig en goed functioneren daarvan. De precieze verdeling van rollen en verantwoordelijkheden, zoals beveiligingen, onderhoud, storingen en bevoegdheid tot aanpassen, wordt verder uitgewerkt.
40	Het gebruik maken van de bestaande gemeentelijke aansluitingen bij de plaatsing van de DC laders	Wanneer benodigd, welke partij draagt de kosten van noodzakelijke aanpassingen of verzwaringen aan een bestaande gemeentelijke aansluiting om DC- laden mogelijk te maken?	De kostenverdeling wordt nog nader uitgewerkt. De gemeente onderzoekt per locatie welke aanpassingen nodig zijn en wie deze kosten redelijkerwijs moet dragen. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen aanpassingen die nodig zijn voor basisgeschiktheid van de aansluiting en aanpassingen die voortkomen uit specifieke wensen of het ontwerp van de exploitant.

41	Gebruik van bestaande particuliere/privat e aansluitingen, bijvoorbeeld van bedrijven, voor de plaatsing van publieke snelladers	Is de gemeente bereid het gebruik van bestaande gemeentelijke of particuliere aansluitingen voor publieke snelladers zowel in de aanbesteding als in de praktische samenwerking met locatie-eigenaren te faciliteren? Zo ja, welke rol en verantwoordelijkheden neemt de gemeente daarbij op zich?	De gemeente is bereid om dit te verkennen. Bij particuliere of private aansluitingen ziet de gemeente vooralsnog vooral een faciliterende rol, bijvoorbeeld door partijen met elkaar in contact te brengen en in het beschikbaar stellen van de publieke parkeerplek. De inhoudelijke afspraken en overeenkomst over stroomlevering, capaciteit, kosten en garanties zijn in beginsel aan de locatie-eigenaar en de CPO. De snelladers moeten voldoen aan de eisen uit de concessie.
42	Het gebruik maken van de bestaande gemeentelijke aansluitingen bij de plaatsing van de DC laders + gebruik van bestaande particuliere/privat e aansluitingen, bijvoorbeeld van bedrijven, voor de plaatsing van publieke snelladers?	Is de gemeente bereid alternatieve technische oplossingen toe te staan wanneer de beschikbare gemeentelijke of particuliere aansluiting onvoldoende capaciteit biedt voor de beoogde DC-laaddienstverlening, bijvoorbeeld batterijopslag, een nieuwe of zwaardere netaansluiting of een middenspanningsaansluiting?	Batterijopslag of een batterijsnellader kan onder voorwaarden mogelijk zijn. Een nieuwe of zwaardere aansluiting ligt niet voor de hand, tenzij de gemeente dit voor een specifieke locatie nodig en haalbaar acht. De voorwaarden voor alternatieve technische oplossingen worden verder uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.
43	Het gebruik maken van de bestaande gemeentelijke aansluitingen bij de plaatsing van de DC laders	Welke technische scheiding en verantwoordelijkheidsgrenzen voorziet de gemeente bij het aansluiten van DC-laadinstallaties op bestaande gemeentelijke aansluitingen? Worden de DC-laadinstallaties daarbij technisch en functioneel gescheiden van de bestaande gemeentelijke installaties?	Ja, uitgangspunt is een duidelijke technische en functionele scheiding tussen de bestaande gemeentelijke installatie en de DC-laadinstallatie. Per locatie moet helder zijn waar de verantwoordelijkheidsgrens ligt. Ook moeten meting, beveiliging, onderhoud, storingsafhandeling en schakelhandelingen goed worden geregeld. De exacte technische eisen en verantwoordelijkheidsgrenzen worden opgenomen in de aanbestedingsstukken.

44	Apart inschrijven voor DC of AC en DC samen?	Zullen we kunnen inschrijven voor alleen DC of moet AC en DC samen? Het zou goed zijn dat de opdracht gesplitst wordt tussen AC en DC.	De gemeente is voornemens om de overname en plaatsing van DC-laadinfrastructuur als apart perceel uit te vragen ten opzichte van AC-laadinfrastructuur. Daarmee houdt de gemeente rekening met de verschillen in techniek, businessmodel en investeringsprofiel.
45	Aansluitvermogen	Het aansluitvermogen per laadstation is vrij laag, zeker voor DC. Mag het aansluitvermogen uitgebreid worden door het plaatsen van batterijsystemen (BESS) ?	Ja, maar dit hangt af van de beschikbare ruimte, de parkeerdruk, verkeersbewegingen, de omgeving en de technische mogelijkheden. Uitbreiding bij stijgend gebruik kan worden bekeken, maar is niet op voorhand gegarandeerd. Batterijopslag kan onder voorwaarden mogelijk zijn. Extra voorzieningen, zoals een toilet, liggen bij deze snellaadplekken bij parkeervakken niet voor de hand.
46	Batterijsystemen	Batterijsystemen nemen best wat ruimte in. Zal deze ruimte beschikbaar zijn?	Zie hierboven

1.Bijlagen

1. **Bijlage 1** *Marktconsultatie Publiek laden Gemeente Amsterdam_1.1_nota*