BIJLAGE 10 Beschrijvend Document

Beschrijvend Document Europese aanbesteding publieke laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel

Versie: 1.0 d.d. 31-08-2021

Dit document is onderdeel van de dialoogfase gedurende de concurrentiegerichte dialoog. Aan de hand van de dialoogfase en nadere inzichten van het aanbestedingsteam, kunnen hier nog wijzigingen in aangebracht worden.

Inhoud

1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling	3
2	**De opdracht**	**4**
2.1	Deelnemende gemeenten	4
2.2	Plaatsings- en Exploitatietermijn	4
2.3	Uitrolstrategie- en planning	5
2.4	Eisen plaatsing, installatie en exploitatie laadpalen	9
2.5	Exclusiviteit	10
2.6	Verkeersbesluit en bebording	11
2.7	Tarieven en splitsing van installatie en levering en overige tarieven	11
2.8	Levering van groene stroom	13
2.9	Deelonderwerpen	13
2.10	Onderwerpen Dialoogronde	20
2.11	Innovatieparagraaf	20
2.12	Communicatie, klachten en meldingen	21
2.13	Data, monitoring en managementinformatie	21
2.14	Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen	22
2.15	Contractmanagement en operationele uitvoering	23

1.1 Aanleiding

Het aantal Elektrische voertuigen neemt sterk toe. Naar schatting rijden er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, d.m.v. batterij-elektrisch, rijden op waterstof of zonnecellen. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord is in 2030 de laadbehoefte van elektrische personenauto's 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 42.000 in 2020, ruim 125.000 in 2025 en 300.000 in 2030.
De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er zal ook een toename komen van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en Light Electric Vehicles (LEV's), met elk hun laadbehoefte.

Dit vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk. Een enorme opgave die ook een grote impact heeft op het elektriciteitsnet en de openbare ruimte. Daarom heeft de rijksoverheid samen met decentrale overheden (IPO en VNG), marktpartijen en netbeheerders een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is onderdeel van het Klimaatakkoord en heeft als doel ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de groei van het aantal Elektrische voertuigen. In het Klimaatakkoord staat dat mobiliteit schoner, slimmer en anders wordt dan in het verleden. De maatregelen uit het Klimaatakkoord richten zich daarom naast elektrisch vervoer (schoner) ook op fiets, OV, deelmobiliteit, thuiswerken, etc.

Om deze doelstellingen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig. In 2018 is door de provincies Gelderland en Overijssel namens 40 gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal) een Concessie uitgegeven voor de plaatsing en Exploitatie van Publieke laadinfrastructuur. Er is voor gekozen om deze op te volgen met een nieuwe Concessie.

1.2 Doelstelling

De provincies Gelderland en Overijssel en de deelnemende gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal) willen met deze collectieve Concessie voor Publieke laadpalen de afspraken uit het Klimaatakkoord en specifiek de NAL voor elektrisch vervoer vormgeven. Het is de gezamenlijke ambitie om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

De provincies Gelderland en Overijssel 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 om zo te komen tot een dekkend netwerk en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's. Deze versnelling willen de provincies bereiken door de plaatsing van:

- Proactieve laadpalen: Een deel van de Laadpalen wordt voor de vraag uit (proactief) geplaatst.
- Paal-volgt-auto laadpalen: Laadpalen die op basis van een aanvraag van de E-rijder worden geplaatst.
- Laadpalen op basis van gebruikscijfers: Als het gebruik van een bestaande Laadpaal hoger is dan 4.500kWh wordt door de Concessiehouder een Laadpaal bijgeplaatst.
- Laadpalen op aanvraag van gemeente: In aanvulling op bovenstaande categorieën kan de Gemeente een Laadpaal aanvragen. Hiervoor betaalt de Gemeente per Laadpaal een eenmalige aan de Concessiehouder.

2 De opdracht

In 2018 heeft de provincie Overijssel samen met de provincie Gelderland een Europese aanbesteding georganiseerd waar 21 Gelderse, 1 Utrechtse, en 18 Overijsselse gemeenten aan deelnemen. Deze aanbesteding in 2018 heeft geresulteerd in een Concessie voor de plaatsing en Exploitatie van maximaal 2.250 Publieke laadpalen. Vanaf <<maart 2022>> vervalt de mogelijkheid voor het aanvragen van nieuwe Laadpalen binnen de lopende Concessie met Ecotap/Allego. Vanaf dat moment neemt de nieuwe Concessiehouder aanvragen in behandeling. De tot <<maart 2022>> aangevraagde Laadpalen worden binnen de huidige afspraken geplaatst door Ecotap/Allego, waarna op 30 juni 2022 de Plaatsingstermijn van de lopende Concessie formeel afloopt. De nieuwe Concessiehouder gedoogd de plaatsing van Laadpalen na 1 juli 2022 door Ecotap/Allego voor zover die voor <<maart 2022>> zijn aangevraagd.
Vanaf <<maart 2022>> dient de nieuwe Concessiehouder de nieuwe aanvragen in behandeling te nemen. Vanaf 1 juli 2022 start de Plaatsingstermijn voor de nieuwe aanbesteding en start de Concessiehouder met het plaatsen van Laadpalen die vanaf <<maart 2022>> zijn aangevraagd.

Gehanteerde begrippen zijn uitgewerkt in de begrippenlijst, zie hiervoor Bijlage 10.1.

2.1 Deelnemende gemeenten

De provincies Gelderland en Overijssel zetten deze Concessie in de markt namens de deelnemende gemeenten in Gelderland en Overijssel (inclusief gemeente Veenendaal). Provincie Overijssel treedt op als aanbestedende dienst. De deelnemende gemeenten hebben daartoe een samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de aanbestedende dienst getekend. De aanbestedende dienst sluit een overeenkomst namens alle deelnemende gemeenten en 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 56 gemeenten is nadrukkelijk op ambtelijk niveau de intentie uitgesproken om deel te nemen aan de collectieve concessie. Het besluit dient binnenkort nog geformaliseerd te worden. Grotere gemeenten die hier tussen zitten zijn; Arnhem, Ede, Deventer, Nijmegen en Zwolle.

Gemeenten die niet tijdig een besluit nemen, hebben de mogelijkheid om na 6 of 18 maanden (dus vanaf 1-12-2022 of 1-12-2023) alsnog deel te nemen aan de collectieve Concessie indien zij hiertoe een besluit nemen. Dit geldt ook voor gemeenten die op moment van publicatie nog geen ambtelijke intentie hebben uitgesproken. Voorwaarde voor deelname voor deze gemeenten is dat door hen wel een Plankaart is vastgesteld.

2.2 Plaatsings- en Exploitatietermijn

De Concessie kent een Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn. Gedurende de gehele Plaatsingstermijn worden nieuwe laadpalen door Concessiehouder geplaatst en aanvragen voor laadpalen in behandeling genomen. Dit betekent dat realisatie van een aangevraagde Laadpaal buiten de Plaatsingstermijn kan vallen, mits de aanvraag voor de sluiting van de Plaatsingstermijn is ingediend. De Plaatsingstermijn heeft een looptijd van drie jaar vanaf de ondertekening van het contract, met de mogelijkheid deze termijn eenzijdig door de aanbestedende dienst tweemaal met 1 jaar te verlengen.

De Exploitatietermijn heeft een looptijd van 10 jaar vanaf de ondertekening van het contract. De Exploitatietermijn loopt dus voor alle laadpalen gelijktijdig af, ongeacht in welk jaar van de Plaatsingstermijn de Laadpaal is geplaatst. Indien de Plaatsingstermijn wordt verlengd, wordt de Exploitatietermijn automatisch met dezelfde periode verlengd (1 of 2 jaar). Gedurende de

Exploitatietermijn is Concessiehouder verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de Exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen.
Concessiehouder sluit een beroeps- en bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering af waarmee Concessiehouder verzekerd is voor 1 miljoen Euro per gebeurtenis met een maximum van 3 miljoen Euro per contractjaar.

De Provincie Overijssel besluit namens de deelnemende gemeenten over de verlengingsoptie. Hiertoe consulteert de provincie Overijssel de deelnemende gemeenten en de provincie Gelderland, waarna de provincie Overijssel namens alle gemeenten besluit tot gebruikmaking van de verlengingsoptie.

Na het aflopen van de Exploitatietermijn zijn de laadpalen eigendom van de Concessieverlener. De intentie is dat de laadpalen blijven staan en dat gemeenten (eventueel in regionaal verband) de Exploitatie van de laadpalen opnieuw aanbesteden. Concessieverlener heeft echter de mogelijkheid om na het aflopen van de Exploitatietermijn (enkele) Laadpalen te laten verwijderen. Op verzoek van de Concessieverlener is Concessiehouder verplicht om op eigen kosten binnen 3 maanden na afloop van de Exploitatietermijn de Laadpaal te verwijderen en de Laadlocatie in originele staat te herstellen, mits er wordt voldaan aan de volgende twee criteria: (1) De Laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

2.3 Uitrolstrategie- en planning

Om invulling te geven aan de doelstellingen van de NAL en de steeds groter wordende behoefte aan publieke laadinfrastructuur is gekozen voor een proactieve en planmatige uitrol van laadpalen. Een Laadpaal bestaat binnen deze Concessie uit twee laadpunten en een Laadpunt maakt altijd onderdeel uit van een Laadpaal. Laadpalen worden geplaatst op basis van Plankaarten die Provincies Gelderland en Overijssel tijdig beschikbaar stellen aan Concessieverlener. De uitrolstrategie bestaat uit vijf onderdelen:

1. Uitrol op basis van Plankaarten
2. Proactieve laadpaal;
3. Paal-volgt-auto laadpaal;
4. Laadpaal op basis van gebruikscijfers;
5. Laadpaal op aanvraag van gemeente;

De procedure voor de plaatsing van Laadpalen is beschreven in Bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie. Concessiehouder en Concessieverlener conformeren zich aan de in Bijlage 10.2 beschreven procedure.

2.3.1 Uitrol op basis van Plankaarten

Voorafgaand aan de collectieve Concessie wordt er door de provincie Gelderland een partij geselecteerd voor het opstellen van Plankaarten voor de deelnemende gemeenten. De Plankaarten geven, gebaseerd op prognoses, inzicht in de behoefte aan laadinfrastructuur. De Plankaart bevat geschikte locaties voor laadpalen. De selectie van deze locaties gebeurt in afstemming tussen de Gemeente en opsteller van de Plankaarten.

De netbeheerders worden gevraagd de plankaart jaarlijks te valideren op beschikbare netcapaciteit. Jaarlijks wordt per netbeheerder bekeken of er een validatie kan worden uitgevoerd. Het streven is om deze validatie gelijktijdig uit te voeren met de validatie door de gemeenten. Met de uitkomsten hiervan dient de Concessiehouder rekening te houden bij het opstellen van de

uitvoeringsplanning. De jaarlijkse validatie van de Plankaarten is een momentopname en daarom voeren alle netbeheerders vóór de uitvoering op elke individuele aansluiting nog een netcheck uit.

Op basis van de Plankaarten voert de Concessiehouder een check uit op de haalbaarheid van deze locaties. Indien een locatie niet haalbaar is, gaat de Concessiehouder in overleg met de Gemeente voor een alternatieve locatie. Er wordt altijd een vervangende locatie gezocht, waardoor het aantal te plaatsen laadpalen gelijk blijft. Mocht blijken dat er onvoldoende netcapaciteit is, dan kan de Concessiehouder niet verantwoordelijk gehouden worden voor opgelopen vertraging. Bij plaatsing verder dan 25 meter van het laagspanningsnet zijn de meerkosten voor rekening van de Gemeente. Deze kosten worden vooraf met de Gemeente gecommuniceerd, zodat naar een alternatieve locatie gezocht worden. De ligging van het laagspanningsnet wordt meegenomen bij het opstellen van de Plankaarten waardoor we dit risico beperkt houden.

Tot slot zullen er Plankaarten opgesteld worden, waarbij mogelijk meer, andere of nieuwe databronnen toegepast worden. De totaal verwachte aantallen laadpalen per gemeente, die worden ingetekend op de Plankaart, kunnen daardoor iets afwijken van de Outlooks. Voor het aantal te plaatsen Proactieve laadpalen heeft dit geen consequenties. De aantallen die in Bijlage 10.3 ‘Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente’ is daarvoor leidend.

2.3.2 Proactieve laadpaal

Laadpalen in deze categorie worden proactief (voor de vraag uit) geplaatst, waarbij de locaties vooraf door de Gemeente worden geselecteerd op basis van de opgestelde Plankaart. Van het totaal aantal geschikte locaties op de Plankaart wordt er binnen iedere gemeente een vaststaand aantal laadpalen aangewezen dat proactief geplaatst gaat worden binnen deze Concessie. Het uitgangspunt is dat er 1.000 laadpalen proactief geplaatst worden. In Bijlage 10.3 is een overzicht opgenomen van het aantal jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per Gemeente. Deze locaties worden per half jaar door de gemeenten aangewezen, door het nemen van het Verzamelverkeersbesluit.
Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van het aantal proactieve laadpalen per gemeente zoals opgenomen in Bijlage 10.3 Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente. Aan de plaatsing van Proactieve laadpalen zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst de Proactieve laadpalen voor eigen rekening en risico.

De Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van de aantallen proactieve Laadpalen. Om dit mogelijk te maken zijn in de samenwerkingsovereenkomst met gemeenten afspraken gemaakt over het aantal jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente en de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente.

Uitgangspunt is de plaatsing van 1.000 Proactieve laadpalen per jaar bij deelname van alle 77 gemeenten. Indien het aantal deelnemende gemeenten lager is, zal dit aantal verhoudingsgewijs worden aangepast. Dit heeft dan ook consequenties voor de hieronder genoemde aantallen.
De optelsom van het aantal laadpalen (bij 77 deelnemende gemeenten) dat met individuele gemeenten in de samenwerkingsovereenkomsten wordt afgesproken, is niet per definitie gelijk aan het genoemde aantal van 1.000. Vanwege mogelijke fluctuaties, dient Concessiehouder rekening te houden met een bandbreedte van 10%. Bij 77 deelnemende gemeenten en 1.000 te plaatsen laadpalen, dient daarom uitgegaan te worden van een bandbreedte 900 –1.100 laadpalen per jaar. Het aantal van 900 te plaatsen laadpalen wordt door Concessieverlener gegarandeerd. Concessiehouder kan echter gehouden worden aan het plaatsen van 1.100 laadpalen binnen deze categorie bij de deelname van 77 deelnemende gemeenten. Het aantal te plaatsen laadpalen en

de range wordt op basis van het daadwerkelijke aantal deelnemende gemeenten, verhoudingsgewijs bepaald.
Daarnaast wordt Concessiehouder in de gunningscriteria uitgedaagd om meer laadpalen proactief te plaatsen.

De genoemde en opgenomen aantallen laadpalen zijn gebaseerd op twee informatiebronnen. Ten eerste is er gekeken naar het aantal laadpalen dat in de huidige Concessie geplaatst wordt. Daarnaast is er een analyse gemaakt van de cijfers uit de ElaadNL Outlook, versie 2019. Door deze twee databronnen naast elkaar te leggen komen we tot de conclusie dat het haalbaar en rendabel zou moeten zijn om proactief 1.000 laadpalen per jaar, verdeeld over de deelnemende gemeenten (bij deelname van alle 77 gemeenten), te plaatsen. Concessiehouder is zich bewust van de gebruikte prognoses.

Voor de geselecteerde locaties wordt binnen afzienbare tijd voldoende gebruik verwacht om de plaatsing van een laadpaal rendabel te maken. De laadpalen binnen deze categorie worden kosteloos geplaatst door de Concessiehouder.

Voor de geselecteerde locaties die de gemeente per jaar aanwijst als Proactieve laadpalen' neemt de gemeente Verzamelverkeersbesluiten of verkeersbesluiten worden batchgewijs genomen. Dit betreft losse verkeersbesluiten, welke gelijktijdig worden genomen. Deze verkeersbesluiten worden genomen voor de Proactieve laadpalen die in de zes maanden daarop gerealiseerd dienen te worden. Op basis van deze verkeersbesluiten wordt door de Concessiehouder een uitvoeringsplanning opgesteld, om de Proactieve laadpalen binnen de genoemde zes maanden te realiseren. De uitvoeringsplanning bevat een concrete tijdsplanning waarin duidelijk staat wanneer de Laadpaal geplaatst wordt. Deze tijdsplanning wordt afgestemd met netbeheerders, haar aannemers en gemeenten, zodat er duidelijkheid is over de realisatie en partijen hierop kunnen anticiperen en acteren. Tenminste 20 weken voor het begin van de nieuwe uitvoeringsperiode dient de Gemeente de locaties voor de Proactieve laadpalen op de plankaart te hebben aangewezen. Op die wijze kan plaatsing in de volgende uitvoeringsperiode plaatsvinden.

De Concessiehouder moet aantonen dat zij afspraken heeft gemaakt met de netbeheerders en de door hen gecertificeerde en/of gecontracteerde aannemers en dat deze aannemers in staat zijn om de gevraagde aantallen te plaatsen en zich te conformeren aan de opgestelde planning.
De gecertificeerde aannemers van de netbeheerders, waarmee de Concessiehouder afspraken dient te maken voor de uitvoering in één arbeidsgang zijn opgenomen in Bijlage 10.4. (Deze bijlage wordt bij de definitieve versie beschikbaar gesteld) De Concessiehouder dient met de aannemers tenminste afspraken te maken over de aanvoer en uitvoering van batches met bij voorkeur vaste aantallen opdrachten per maand en/of week voor de plaatsing van laadpalen, zodat de aannemers hun resources hierop kunnen reserveren.
De proactieve uitrol en de plaatsing vanuit de andere categorieën mogen niet ten koste van elkaar gaan. Concessiehouder zal dus voldoende capaciteit hiervoor moeten inzetten.

De uitrolplanning bevat tenminste:

- Locatie van de laadpaal (met minimaal adresgegevens en GPS-coördinaat).
- Duidelijke tijdsperioden (bv middels een voorkeurs- of wensweek) waarop de plaatsing van de laadpalen wordt voorzien (rekening houdend met bestaande procedures);

Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van de Proactieve laadpalen op de locaties zoals opgenomen in de Plankaart. Indien een Laadpaal wordt aangevraagd vanuit een andere categorie,

in de omgeving van een locatie voor een Proactieve laadpaal die reeds in de uitrolplanning/plankaart is opgenomen, zal de Concessiehouder deze laadpaal binnen de eerstvolgende planningsperiode realiseren. In dat geval telt de laadpaal mee voor de doelstelling van 1.000 laadpalen per jaar vanuit de proactieve uitrolstrategie. De bijgevoegde workflow is hierbij leidend, zoals opgenomen in Bijlage 10.2. Wanneer de aangevraagde locatie niet op 250 meter loopafstand ligt van een locatie die op de plankaart is aangegeven voor een Proactieve laadpaal, wordt deze conform de procedures van de andere categorieën behandeld.

Voor dit traject dient Concessiehouder gebruik te maken van de Aanvraagportaal die de provincies beschikbaar stellen. Correspondentie met de Concessieverlener dient via dit Aanvraagportaal plaats te vinden.

Concessiehouder beschrijft in een Plan van Aanpak hoe hij nadere invulling geeft aan de uitrol van Proactieve laadpalen. Hierin dient ook opgenomen te worden met welke aannemers zij welke afspraken heeft gemaakt om de gevraagde aantallen binnen de gestelde termijnen te realiseren.

2.3.3 Paal-volgt-auto laadpaal

Om te borgen dat een E-rijder (zonder parkeergelegenheid op eigen terrein) toegang heeft tot laadinfrastructuur, wordt aanvullend op de categorie van 'Proactieve laadpalen' de categorie 'Paal-Volgt-auto' toegepast. Indien er geen Publieke laadpaal aanwezig is binnen een reële loopafstand van 250 meter vanaf het woonadres van de E-rijder, dient de Concessiehouder mee te werken aan het plaatsen van een Publieke laadpaal. Als er wel een Publieke laadpaal aanwezig is maar deze intensief gebruikt wordt dan plaatst Concessiehouder een Laadpaal volgens de voorwaarden van de plaatsingscategorie Laadpaal op basis van gebruiksdata. Onder intensief verbruik wordt verstaan meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.
Wanneer op 250 meter loopafstand van het woonadres van de E-rijder een Proactieve laadpaal is gepland dan gaat de aanvraag mee in de uitrolplanning voor Proactieve laadpalen, mits de doorlooptijd daarmee niet hoger uitkomt dan <<x>> weken.

Aan de plaatsing van een laadpaal op basis van 'Paal-volgt-auto' zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst een Laadpaal voor eigen rekening en risico.

Een verzoek voor het plaatsen van een Laadpaal in de categorie 'Paal-volgt-auto', kan gedaan worden door een E-rijder die woont in de gemeente.
Voor een E-rijder die woont in de gemeente geldt dat deze een laadpaal kan aanvragen als deze geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein.

Concessiehouder dient gebruik te maken van de digitale Aanvraagportaal die door de provincies wordt beheerd voor het aanvragen van laadpalen in deze categorie. Deze digitale Aanvraagportal wordt separaat door de aanbestedende dienst in de markt gezet. Voor de selectie van een geschikte locatie voor de laadpaal wordt door de Concessiehouder de Plankaart geraadpleegd. Mocht op de Plankaart geen locatie voorzien zijn dan doet de Concessiehouder een locatievoorstel en stemt dit af met de Gemeente. Indien wel een locatie voorzien is op de Plankaart wordt voor deze locatie gekozen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.1 Uitrol op basis van Plankaarten.

Concessieverlener en netbeheerders streven naar versnelling van de processen en hebben de ambitie hierover nadere afspraken te maken.
Concessiehouder spant zich eveneens nadrukkelijk in om deze periode te versnellen en doet hiertoe concrete voorstellen in het Plan van Aanpak.

De mogelijkheid tot het aanvragen van een Laadpaal op basis van 'Paal-volgt-auto' dient binnen twee weken na ondertekening van de overeenkomst operationeel te zijn via het Aanvraagportaal dat door de provincies beschikbaar wordt gesteld. De plaatsing en installatie van een Laadpaal dient plaats te vinden op basis van het principe van één arbeidsgang, om de overlast tot een minimum te beperken en de doorlooptijden te verkorten. Plaatsing van de laadpalen die tussen <<maart>> 2022 en 30 juni 2022 zijn aangevraagd kunnen vanaf de start van de Plaatsingstermijn (vanaf 1 juli 2022) worden gerealiseerd.

2.3.4. Laadpaal op basis van gebruikscijfers.

De Concessiehouder is verplicht om, als op basis van de gebruiksdata intensief gebruik van een Laadpaal blijkt, hier een extra laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik wordt hier verstaan een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.
We wachten niet op het jaarrapport om te constateren dat een extra paal nodig is; het Monitoringssysteem wordt hiervoor ingericht en geeft een signaal voor laadlocaties die in aanmerking komen voor het bijplaatsen van een Laadpaal. Als uit de data-analyse blijkt dat een paal deze grenzen inderdaad gaat bereiken sturen we op basis van deze data bij zodat tijdig een extra paal geplaatst wordt.

Deze categorie geldt ook voor locaties waar vanuit een eerder contract of een andere Concessiehouder een Laadpaal is gerealiseerd. Ook hier dient de Concessiehouder mee te werken aan de plaatsing van een extra Laadpaal. In dit geval zal de data aangeleverd worden door de Concessieverlener.

Aan de plaatsing van Laadpalen op basis van gebruikscijfers zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst een Laadpaal voor eigen rekening en risico.

2.3.5 Laadpaal op aanvraag van gemeente.

In deze categorie valt elke willekeurige locatie in de publieke ruimte waar de Gemeente een Laadpaal wenst te plaatsen, die niet valt in de categorieën Proactieve laadpalen, Paal-volgt-auto laadpalen en Laadpalen op basis van gebruikscijfers. Deze locaties worden ook wel 'Strategische locaties' genoemd. Het kan zijn dat de locatie niet op de Plankaart staat. Indien een gemeente een Laadpaal op aanvraag van gemeente wil laten plaatsen dan kan de Concessiehouder hiervoor een eenmalige bijdrage per Laadpaal vragen van €1.500,-. Dit ongeacht het daadwerkelijke (toekomstige) verbruik op de Laadpaal. De hoogte van de eenmalige bijdrage is nog onderwerp van nadere verkenning tijdens de dialoogfase van de aanbesteding.

Concessiehouder dient mee te werken aan het realiseren van een Laadpaal op aanvraag van gemeente. De exacte locatie zal worden afgestemd met de Concessiehouder en netbeheerder.

2.4 Eisen plaatsing, installatie en exploitatie laadpalen

In het Programma van Eisen (PvE) (Bijlage 10.5 Programma van Eisen (deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)) zijn eisen opgenomen t.a.v. de Laadpaal, de plaatsing van de Laadpaal en de installatie en Exploitatie van de Laadpaal. Dit betreft de NKL Basisset met een aantal aanpassingen en actualisaties.
Uiteraard zijn alle wettelijke eisen, regels en richtlijnen onverminderd van kracht.
De plaatsing en installatie van laadpalen dient plaats te vinden 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 op de betreffende locatie in één dag gerealiseerd moet worden. Het is wel toegestaan dat verschillende partijen zorgdragen voor de plaatsing en installatie, zolang dit maar op één dag gebeurt. Het administratieve proces maakt geen onderdeel uit van de één arbeidsgang.

Concessiehouder dient afspraken te maken met de door de netbeheerders gecertificeerde aannemers over de plaatsing en installatie in één arbeidsgang. In het Concessiegebied zijn vijf netbeheerders actief, met elk eigen afspraken met gecertificeerde aannemers. Er zijn nu situaties waar een specifieke aannemer voor een bepaald gebied is aangewezen. 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.

Concessiehouder dient te garanderen dat de Laadpalen functioneren volgens alle wet- en regelgeving en het PvE met een beschikbaarheid van 95% per jaar (uptime).

Concessieverlener is zich ervan bewust dat zij door natrekking eigenaar wordt van de laadpalen, inclusief netaansluitingen. Concessieverlener en Concessiehouder spreken middels deze Concessie echter 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.

2.5 Exclusiviteit

Aanbestedende dienst garandeert dat er gedurende de Plaatsingsperiode geen andere publieke laadinfrastructuur geplaatst worden in de openbare ruimte van de deelnemende gemeenten. Hierbij gaat het om publieke AC laadpalen, aangesloten op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Het staat Concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x25 of 3x35A-aansluiting, en om meerdere laadpalen op één netwerkaansluiting te realiseren (conform de vigerende eisen en normen). De keuze voor een 3x35A-aansluiting is aan de Concessiehouder en is voor eigen rekening en risico.

Voor de deelnemende gemeenten geldt dat zij Exclusiviteit verlenen aan Concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de Plaatsingstermijn. De Exclusiviteit is van toepassing op nieuwe locaties voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Voor de locaties waar op dit moment al een Laadpaal en/of laadinfrastructuur gerealiseerd is, geldt deze Exclusiviteit niet in het geval een Laadpunt of Laadpaal wordt bijgeplaatst op een reeds bestaande aansluiting voor een Publiek laadpunt/laadpaal.
Contracten van bestaande laadpalen waarvan de Exploitatietermijn afloopt mag de Concessieverlener opnieuw in de markt zetten.
Het staat Concessiehouder gedurende de Exploitatietermijn vrij om aansluitingen te verzwaren tot en met 3x35A en/of met akkoord van de Gemeente laadpalen bij te plaatsen op bestaande aansluitingen die binnen deze Concessie zijn gerealiseerd..

Het staat de provincies en gemeenten vrij om, in het kader van pilotprojecten, separate afspraken te maken met Concessiehouder of andere partijen, waarbij andere of innovatieve laadconcepten worden gerealiseerd. Deze pilotprojecten zijn bijvoorbeeld gericht op, maar niet beperkt tot, innovatieve laadmethoden, andere laadvormen, het bevorderen van duurzaamheid, netstabiliteit of Smart Charging. Waar nodig worden de netbeheerders hierbij betrokken. Deze uitzonding geldt enkel voor de pilotfase en voor laadpalen in de openbare ruimte op een 3x35A-aansluiting. Een pilot is beperkt in omvang en heeft een beperkte looptijd.

Het is dus toegestaan dat andere partijen dan de Concessiehouder laadpalen plaatst en exploiteert indien deze worden ingezet voor innovaties of pilots. Hieraan is een maximum gesteld: in de provincie Overijssel zijn 200 laadpalen toegestaan en in de provincie Gelderland (inclusief Veenendaal) ook 200.

2.6 Verkeersbesluit en bebording

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 categorie geldt dat Concessieverlener:

- Voor elke Laadpaal direct een verkeersbesluit nemen voor twee parkeervakken;
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord, tenzij Concessieverlener kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of geldend beleid niet wenselijk of mogelijk is;
- Als het tweede parkeervak niet direct wordt bebord, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord, bij een jaarlijks verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal.

Concessiehouder dient voor eigen rekening zorg te dragen voor plaatsing van een flessenhalspaal met bebording, conform de hiervoor geldende voorschriften, tenzij gemeenten nadrukkelijk aangeven zelf zorg te dragen voor de bebording. Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient Concessiehouder zorg te dragen voor 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 conform het PvE toegepast dient te worden, zijn de kosten voor Concessiehouder.

Concessieverlener staat open voor eventuele alternatieven voor bebording. Het staat Concessiehouder vrij om hier voorstellen voor te doen, mits de bebording voldoet aan RVV en BABW-eisen.

2.7 Tarieven en splitsing van installatie en levering en overige tarieven

In deze Concessie hebben we een splitsing van installatie en levering opgenomen, die opgeteld het Laadtarief vormen. Daarom vragen we de Concessiehouder om de volgende tarieven los van elkaar aan te leveren:

1. De installatievergoeding:

De installatiekosten bestaat uit:

a. Technisch; de totale kosten voor de technische invulling als aanschaf, plaatsing, inrichting laadplek, roaming, verzekering preventief en correctief onderhoud, storingen en calamiteiten etc.;
b. Beheer; de totale kosten voor rapportages, contractmanagement, communicatie, inrichting backoffice etc.;
c. Algemeen: alle andere kosten voor uitvoering van de binnen deze opdracht beschreven werkzaamheden, eisen etc.

De installatievergoeding is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede contractjaar vindt indexering van de installatievergoeding één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt.

2. Het all-in stroomtarief; opgebouwd uit:
    a. Kosten van inkoop van energie;
    b. Van toepassing zijnde (energie) belastingen en heffingen;
    c. Opslag Duurzame Energie;
    d. Opbrengsten van toepassing zijnde HBE's.

Prijzen zijn per kWh, excl. BTW en worden in rekening gebracht worden bij de Mobility Service Providers, via eigen laadpas en/of ad hoc betaling aan de laadpaal.
De opgegeven prijs voor energie is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede jaar vindt indexering plaats van het all-in stroomtarief één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS Indexcijfer.

Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door Concessiehouder doorbelast worden. Verlaging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd.

Het totale Laadtarief (installatievergoeding in combinatie met het all-in stroomtarief) mag nooit lager zijn dan € 0.22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0.36 per kWh, exclusief BTW. Het tarief voor de installatievergoeding mag niet meer bedragen dan 40% van de totale laadprijs. Dit percentage is onderwerp van de dialoogronde.

Naast de installatievergoeding en het all-in stroomtarief gelden de volgende voorwaarden en tarieven:

3. Concessievergoeding

Concessieverlener kan er voor kiezen om jaarlijks vanaf 2024 een Concessievergoeding in rekening te brengen bij de Concessiehouder. Deze vergoeding wordt gebruikt om de werkzaamheden van het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal, Monitoringssysteem en het Contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. Indien van toepassing, worden deze kosten jaarlijks vooraf bepaald en in rekening gebracht bij Concessiehouder.
Het staat Concessiehouder vrij om deze kosten 1 op 1 bovenop het opgegeven Laadtarief in rekening te brengen bij de Mobility Service Providers, via de eigen laadpas of bij ad hoc betalingen aan de Laadpaal. Dit betekent dat de totale kosten verdeeld dienen te worden over de totale afgenomen kWh's voor het komende Concessiejaar.
Uitgangspunt blijft een Laadtarief waarmee elektrisch rijden concurrerend is met het rijden op fossiele brandstof.

4. Tussentijdse verwijdering en verplaatsing van laadpalen

Indien een verplaatsing of verwijdering plaatsvindt op initiatief van de Concessieverlener, zijn de kosten hiervan voor de Concessieverlener. Hiervoor geldt een vast tarief. Zie hiervoor 2.11. Indien de Concessiehouder een verplaatsing of verwijdering initieert en deze akkoord is door de gemeente, dan zijn de kosten hiervan voor de Concessiehouder.

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 het CBS-indexcijfer CPI alle huishoudens.

Laadpas

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 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.
Bij directe / ad-hoc (direct met bijvoorbeeld creditcard of bankpas) betalingen geldt dat alleen het contractuele Laadtarief in rekening mag worden gebracht.

Leges en precario
Concessieverlener stelt de locaties voor laadinfrastructuur om niet beschikbaar. Concessieverlener heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit.
Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.

2.8 Levering van groene stroom

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de inkoop en levering van Nederlandse groene stroom. 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. Inschrijver dient in het plan van aanpak in te gaan op de levering van stroom.

Concessiehouder is gehouden mee te werken aan het verzoek van Concessieverlener, zijnde individuele gemeenten of een groep gemeenten, om voor de laadpalen op haar grondgebied over te stappen naar groene stroom van een lokale energiecoöperatie.
Concessiehouder is gerechtigd de tarieven van deze leverancier één op één over te nemen in het energie-deel van het contractuele Laadtarief. Dit voor zowel een meer- of minderprijs voor het opgegeven energie-deel. Gemeenten die hiervan gebruik willen maken melden dit bij de provincie als contractbeheerder. De provincie coördineert en verzamelt deze verzoeken en inventariseert hiervoor de benodigde gegevens. 1x per half jaar worden deze verzoeken bij de Concessiehouder ingediend. Concessiehouder dient dit dan binnen zes maanden te implementeren. Concessiehouder dient rekening te houden met deze flexibiliteit in haar afspraken met de energieleverancier. Zie hiervoor Bijlage 10.6 (Workflow alternatieve energieleverancier (deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)) waarin de workflow staat voor het overstappen naar een andere energieleverancier, zijnde een energiecoöperatie.

2.9 Deelonderwerpen

Binnen deze opdracht staat de uitrol van Publieke laadpalen centraal. Onderdeel van de opdracht is het toepassen van onderdelen die zich in de praktijk bewezen hebben. Ook treffen we voorbereidingen voor enkele nieuwe ontwikkelingen, zodat de laadpalen toekomstbestending zijn en makkelijk geschikt gemaakt kunnen worden wanneer we deze ontwikkelingen grootschalig willen toepassen. In deze Concessie gaat het om de volgende deelonderwerpen:

1. Smart Charging ready
2. Vehicle to Grid ready
3. Cyber Security
4. Laadpleinen
5. Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken
6. Laadinfrastructuur voor deelvervoer
7. Laadinfrastructuur voor bestelbussen (N1) en PHEV

8. Laadpaalkleven
9. Klantreis
10. Alternatieven voor de laadpaal
11. Prijstransparantie

1. Smart Charging ready

Met betrekking tot Smart Charging worden de volgende eisen gesteld:

a. Smart Charging Ready

- Concessiehouder voldoet aan de Smart Charging Requirements[1] 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 NAL tegenstrijdig is met dit het 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 NAL de voorkeur heeft.
- De dataverbinding tussen het backoffice-systeem en de Openbare Laaddienst communiceert minimaal conform het Open Charge Point Protocol 2.0.1, waarbij (in tegenstelling tot de Smart Charging Requirements) gebruik wordt gemaakt van een fasering:
    - Fase 1: Bij start Concessie is OCPP 2.0.1 met basisfunctionaliteiten geïmplementeerd.
    - Fase 2: OCPP 2.0.1 inclusief privacy, security, advanced device management en customer information functionaliteiten. Concessiehouder dient binnen uiterlijk 6 maanden na ondertekening van de Overeenkomst deze functionaliteiten te hebben geïmplementeerd.
- De Concessiehouder dient binnen 6 maanden na ondertekening van de Overeenkomst een certificaat te overleggen o.b.v. de OCPP Compliant Test Tool (OCTT) 2.0.1 voor zowel het CSMS (de backoffice) als voor de modules core, smart charging, advanced security, advanced user interface (indien Laadobject een display heeft) en ISO 15118 support (vanaf het moment dat ISO15118 geïmplementeerd wordt) van het Laadobject, bij voorkeur door een aangesloten en onafhankelijk testlaboratorium[2]. In overleg met de Concessieverlener kan een vergelijkbaar tetstrapport gebaseerd op de OCTT 2.0.1 mogelijk volstaan[3]. Om de implementatie van OCPP 2.0.1 te waarborgen houdt de Concessieverlener (eventueel i.s.m. een onafhankelijke partij, zoals bijvoorbeeld ElaadNL) zich het recht voor het OCPP berichtenverkeer te controleren.

b. Smart Charging algemeen

Concessieverlener volgt de ontwikkelingen vanuit de NAL-werkgroep Smart Charging voor wat betreft de toepassing van Smart Charging. Concessiehouder en Concessieverlener bepalen in overleg in welke mate het reëel is nieuwe toepassingen te implementeren.

c. Smart Charging in geval van netcongestie

- De netbeheerder kan laadsturing aan Concessiehouder en Concessieverlener verzoeken, door het toepassen van een capaciteitsprofiel indien beperkingen in het netwerk daar aanleiding toe geven. Concessiehouder dient hieraan mee te werken na akkoord van Concessieverlener. Netbeheerder geeft in vroegtijdig stadium aan dat een

[1] Zie: *https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/werkgroepen/werkgroep+smart+charging/default.aspx*
[2] *Zie: https://www.openchargealliance.org/certification/testing-laboratories*
[3] *Zie: https://www.openchargealliance.org/protocols/test-tool*

capaciteitsprofiel gewenst is. Na invoering treden Concessieverlener, Concessiehouder en netbeheerder minimaal twee keer per jaar in overleg over de wenselijkheid, uitvoerbaarheid en financiële consequenties van de laadprofielen. Uitgangspunt is een financiële compensatie voor de Concessiehouder en goede communicatie richting de E-rijder. De wijze en hoogte van de compensatie worden nader uitgewerkt. Concessiehouder implementeert alleen de capaciteitsprofielen na goedkeuring van Concessieverlener.

- Concessiehouder dient een open protocol te ondersteunen om stuursignalen van de regionale netbeheerder (RNB) te kunnen ontvangen en te verwerken, bijvoorbeeld OSCP of Open ADR (in afstemming met netbeheerder i.v.m. comptabiliteit). Indien Concessiehouder hier een ander open protocol wil voorstellen, dient dat in overleg met de netbeheerder te worden overeengekomen en wordt Concessieverlener hierover geïnformeerd. Het updaten van het protocol naar een nieuwe versie dient tevens in afstemming met de netbeheerder en Concessieverlener te geschieden om daarmee comptabiliteit te waarborgen.
- Indien tijdens het inzetten van het capaciteitsprofiel zich issues voordoen, dan spant Concessiehouder zich samen met Concessieverlener en ElaadNL in om deze op te lossen. Indien Concessiehouder een issue niet opgelost krijgt rapporteert Concessiehouder hierover aan Concessieverlener en betrekt Concessiehouder ElaadNL hierbij. Concessiehouder dient in samenwerking met ElaadNL het issue te onderzoeken om daarmee tot de oorzaak te komen. ElaadNL geeft aan welke informatie ze waarvoor nodig hebben. Voor informatie die niet behoort tot het PvE mag Concessiehouder een redelijke vergoeding vragen. Concessiehouder, Concessieverlener en ElaadNL stemmen gezamenlijk met elkaar af welke oplossing wordt gehanteerd, waarbij Concessieverlener zich het recht voorbehoudt om altijd het eindoordeel te kunnen maken.

2. Vehicle-to-Grid ready

Vehicle-to-Grid (V2G) is het terug leveren van energie uit de auto. Meer algemene informatie rondom dit onderwerp is te vinden op de website van ElaadNL.

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

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(protocollen) te voorkomen.
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[4]. 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 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.

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 meer laadpalen aan te sluiten op een 3x35A-aansluiting (conform de vigerende eisen en normen).

Daarnaast vraagt de Concessieverlener de Concessiehouder om een prijsvoorstel te doen voor laadpleinen op een hogere aansluitwaarde. Concessieverlener kan hiervoor kiezen indien gewenst. De Concessiehouder dient een prijsvoorstel te doen voor een Laadplein op een aansluiting van 3x63A en 3x80A, waarbij gespecifieerd wordt hoeveel laadpunten gerealiseerd worden. De prijs voor een Laadplein staat vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede contractjaar vindt indexering van de prijs voor een laadplein één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt.
Het staat Concessieverlener vrij om met andere partijen afspraken te maken voor het realiseren van laadpleinen.
In het plan van aanpak gaat Concessiehouder in op haar visie op laadpleinen, de voorwaarden en de kosten ervan.

5. Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken

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 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.

Het plaatsen van publieke laadinfrastructuur 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 wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Gemeente bepaalt de laadlocatie(s) aan de hand van het Definitief Ontwerp (DO) openbare ruimte, of een meer gedetailleerde tekening op basis van het DO;
- Gemeente baseert zich bij het bepalen van de aantallen laadpalen in nieuwbouwwijken bij voorkeur op de Prognosetool laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken[5] van Over Morgen, of een vergelijkebare tool;

[4] Verkrijgbaar via https://encs.eu/encs-document/security-requirements-for-procuring-ev-charging-stations/. Via deze website is ook een testplan verkrijgbaar: https://encs.eu/encs-document/security-test-plan-for-ev-charging-stations/
[5] Zie https://evmaps.overmorgen.nl/nieuwbouwwijken

- De grond is woonrijp. 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;
- Gemeente heeft een verkeersbesluit genomen;
- Bij proactief te plaatsen laadpalen: de ruimte voor jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen binnen de gemeente wordt niet overschreden. Bij overschrijding heeft de Gemeente de mogelijkheid om de laadpalen onder de voorwaarden van 'Laadpaal op aanvraag gemeente' te laten plaatsen.

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.

Laadlocaties in nieuwbouwwijken kunnen volgens de volgende uitrolstrategieën worden geplaatst, waarbij moet worden voldaan aan bovenstaande voorwaarden:

- Proactieve laadpalen: De Laadlocaties in nieuwbouwwijken worden aangewezen op de plankaarten;
- Paal-volgt-auto laadpalen: Een bewoner dient een geldige aanvraag in voor een Laadpaal. Als de aanvrager het nieuwe huis nog niet heeft betrokken dan mag de aanvrager worden gevraagd een koop- of huurovereenkomst te laten zien. ook geeft de aanvrager aan per wanneer hij/zij de woning betrekt. Als de bewoner de woning betrekt nadat de paal volgens voorgeschreven doorlooptijden wordt geplaatst mag Concessiehouder hier rekening mee houden bij het maken van zijn planning. Het uitgangspunt is dat de laadpaal wordt geplaatst op het moment dat de aanvrager de nieuwe woning betrekt, danwel zo kort mogelijk nadat de aanvrager de woning heeft betrokken;
- Laadpaal op aanvraag van gemeente: Gemeenten mogen laadpalen aanvragen in nieuwbouwwijken. Hierbij gelden dezelfde voorwaarden met betrekking tot compensatie als bij overige locaties op aanvraag van gemeente.

Om ervoor te zorgen dat de nieuw aan te leggen openbare ruimte zo goed mogelijk ingericht wordt spant de Gemeente zich in om tijdens het bouwrijp maken van het project mantelbuizen te (laten) plaatsen. Op die manier kan de uiteindelijke plaatsing van de laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken tegen lagere kosten en met minder overlast voor de inwoners gerealiseerd worden. Concessieverlener en Concessiehouder maken nadere afspraken over de wijze van registratie van de ligging van de mantelbuizen en eventuele technische en plaatsingseisen van de mantelbuizen.

Voor de wijk Hart van de Waalsprong in gemeente Nijmegen wordt laadinfrastructuur meegenomen in het woonrijp maken van de woonwijk. Om zeker te zijn dat de laadinfrastructuur tijdig mee wordt genomen in de plannen van de projectontwikkelaar valt de realisatie van deze laadpalen niet onder de Concessie en wordt gegund in een apart contract aan een Marktpartij. Na oplevering valt, voor plaatsing van nieuwe laadpalen, deze woonwijk weer onder de Concessie voor de plaatsing van Publieke laadpalen. De woonwijk wordt in september-oktober 2022 opgeleverd.

6. Laadinfrastructuur voor deelvervoer

Een gemeente kan besluiten om een Laadlocatie aan te wijzen die 'uitsluitend ten behoeve van elektrische deelvoertuigen wordt gebruikt'. Onder deelvervoer worden zowel open systemen waar

iedereen gebruik van kan maken, als gesloten deelvervoersystemen waar een beperkte groep gebruik van kan maken, verstaan.
Wanneer beide Laadpunten van een Laadpaal exclusief gereserveerd worden voor het laden van deelauto's en daarmee niet publiek toegankelijk zijn valt de laadinfrastructuur niet binnen de Exclusiviteit van deze Concessie. Concessiehouder is niet verplicht mee te werken en het staat open voor de aanbieder van deelvervoer en/of Concessieverlener om voor eigen rekening en risico laadinfrastructuur te realiseren. Het staat Concessiehouder vrij om op verzoek van Concessieverlener hier wel aan te werken.

Wanneer één Laadpunt exclusief gereserveerd wordt voor het laden van deelauto's en het andere laadpunt publiek toegankelijk blijft, valt plaatsing van de Laadpaal wel onder de Exclusiviteit van de Concessie. Het is een aanbieder van deelvervoer dan niet toegestaan om zelf laadinfrastructuur te plaatsen. Voor deze Laadpaal geldt dezelfde vergoeding als voor de categorie Laadpalen op aanvraag van gemeente. De Gemeente kan hierover aanvullende afspraken maken met de aanbieder van deelvervoer.

7. Laadinfrastructuur voor bestelbussen (N1) en PHEV

De laadinfrastructuur in de publieke ruimte is behalve door volledig elektrische personenvoertuigen ook te gebruiken en aan te vragen door gebruikers van N1 voertuigen en plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV). De Concessiehouder neemt aanvragen van E-rijders met deze categorieën voertuigen in behandeling volgens het reguliere paal-volgt-auto proces. Dit geldt voor M1- en N1-voertuigen die gebruikt worden voor de logistiek maar bijvoorbeeld ook voor buurtbussen en doelgroepenvervoer.

8. Laadpaalkleven

Onder Laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezet houden van een Laadpaal, terwijl er niet wordt geladen omdat de batterij van de auto reeds is volgeladen.
In de Concessie schrijven we geen eisen voor ten aanzien van Laadpaalkleven. Verschillende gemeenten willen hier echter wel mee aan de slag. Daarom vragen we van Concessiehouder om in een plan van aanpak te beschrijven op welke manier zij hieraan mee wil werken en welke mogelijkheid de gemeenten op verzoek kan toepassen. Hierbij worden nadrukkelijk ook opties bedoeld anders dan prijsprikkels.
Concessiehouder dient mee te werken aan een verzoek van een individuele gemeente om 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Gemeenten en Concessiehouder maken separate en aanvullende afspraken over de kosten die hiermee gepaard gaan en de verdeling van de kosten. Concessiehouder dient eventuele kosten hiervoor dus niet in de algemene tarieven op te nemen.

9. Klantreis

Een gebruiksvriendelijk laadnetwerk is voor zowel E-rijders als gemeenten belangrijk en cruciaal voor het bereiken van de laaddoelstellingen. Hiervoor hebben we twee zogeheten klantreizen van E-rijders uitgewerkt, voor 'aanvraag en plaatsing' en het 'gebruik' van publieke laadpalen. Een Klantreis beschrijft de stappen die de E-rijder moet doorlopen en kijkt waar de gebruiksvriendelijkheid kan worden verbeterd. Om een echt gebruikersvriendelijk laadnetwerk te realiseren verwachten we dat de Concessiehouder een nauwe samenwerking opzet met gemeenten en de E-rijders. Wij verwachten van de Concessiehouder transparantie, actief luisteren naar wensen en behoeften en initiatief en samenwerking om oplossingen te realiseren.
Het rapport met beschrijving van de klantreis is opgenomen als bijlage 10.7 (Deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)

Met betrekking tot het aanvraag en plaatsingsproces eisen we
Transparante en proactieve communicatie: het vertonen van eigenaarschap over de aanvraag en plaatsing naar de aanvrager en overzicht van en inzicht in de status van alle aanvragen voor de Concessieverlener. Onder proactieve communicatie verstaan we meedenken bij afwijzing en relevante communicatie proactief verzorgen over de aanvraag, uitrol en plaatsing richting aanvragers en Concessieverlener. Concessiehouder maakt in ieder geval de volgende punten in de Aanvraagportaal inzichtelijk:

- Voorwaarden voor een succesvolle laadpaal aanvraag.
- Stappen in het proces, de doorlooptijden en de communicatie.
- Rollen, rolverdeling en contactgegevens in de diverse fasen van het proces.
- Proactief informeren over relevante plaatsingsinformatie.
- Heldere redenen voor een afwijzing en informatie over alternatieven.
- Informatie over eerste gebruik en contactgegevens in geval van problemen.
- Overzicht en inzicht in alle binnengekomen en verwerkte aanvragen.
- Proactief informeren over bijzonderheden (bv. veel aanvragen in een wijk, veel afwijzingen.)
- Veel voorkomende vragen en klachten.

Met betrekking tot het exploitatieproces eisen we
On time fix: we willen een gebruiksvriendelijk laadnetwerk, gemeten en vastgesteld vanuit de E-rijder. We vinden het wenselijk dat de E-rijder gestimuleerd wordt in het melden van problemen die effect kunnen hebben op de waargenomen klantvriendelijkheid tijdens de hele laadsessie: van zoeken naar een laadpaal tot het betalen van de rekening. En dat problemen worden opgelost en gecommuniceerd naar stakeholders:

- Een probleem kan eenvoudig worden gemeld en opgelost binnen de vooraf afgesproken termijn. Dit kan verschillen per termijn.
- De mogelijkheid voor E-rijders om direct en op locatie melding te kunnen maken van storingen of calamiteiten.
- Het binnen de afgesproken termijnen afhandelen van de meldingen.

10. Alternatieven voor de Laadpaal

In bepaalde gevallen of op specifieke locaties is het plaatsen van een (bovengrondse) laadpaal in de openbare ruimte niet of minder wenselijk. Alternatieven zoals ondergrondse laadpunten, laadpunten geïntegreerd in verlichtingsmasten of ander straatmeubilair zijn weliswaar beschikbaar, maar lenen zich nog niet voor grootschalige uitrol. Concessiehouder dient de optionele mogelijkheid van één of enkele alternatieven te bieden. Indien een deelnemende gemeente hiervan gebruik wenst te maken, treden gemeente en Concessiehouder hierover met elkaar in overleg. Het staat Concessiehouder vrij om voor deze alternatieven, na akkoord van de gemeente, de meerkosten separaat bij de betreffende gemeente in rekening te brengen.
Alternatieve laadpunten vallen niet onder de exclusiviteit van deze opdracht. Dit betekent dat het gemeenten in het kader van pilots en innovaties vrijstaat om hierover ook afspraken te maken met derden.

Het staat de aanbieder vrij op wat voor aansluiting de laadpaal wordt gerealiseerd. De Exclusiviteit van deze Concessie vervalt boven een aansluiting van 3x35A.

11. 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.
Concessiehouder zorgt hiermee dat aan de regels van het Autoriteit Consument & Markt (ACM) worden voldaan.

2.10 Onderwerpen Dialoogronde

De volgende onderwerpen worden tijdens de dialoog besproken:

- Graag willen we onderzoeken of het haalbaar is om de laadinfrastructuur die we binnen deze Concessie gaan plaatsen technisch geschikt te maken voor de eventuele uitrol van vehicle to grid (V2G). Wat voor effect heeft het op het laadtarief als er laadinfrastructuur wordt uitgevraagd die V2G ready is?
- De aanpak zoals we die voorzien voor Proactieve plaatsing van laadinfrastructuur willen we graag toetsen. Een aantal onderwerpen daarbij zijn:
    - Businesscase. In hoeverre is onze inschatting van de businesscase realistisch.
    - Bij hoeveel geladen kWh is een laadpaal rendabel in de businesscase van de Concessiehouder.
- Bij hoeveel afgenomen kWh of gebruikers is het voor een Concessiehouder rendabel om laadinfrastructuur bij te plaatsen.
- Laadpleinen.
    - We betrekken binnen de Concessie geen grootschalige laadpleinen. Wel maken we het mogelijk voor de Concessiehouder om kleine laadpleinen uit te rollen op een aansluiting van 3x35A. In hoeverre acht u dat haalbaar en bent u van plan hierop in te gaan zetten?
    - We vragen inschrijvers om een prijsopgave toe te voegen voor laadpleinen met een netaansluiting van 3x63A en 3x80A, met specificatie hoeveel laadpunten worden gerealiseerd. Gemeenten kunnen hiervoor kiezen indien gewenst, er geldt geen exclusiviteit. Graag bespreken wij met u of dit een realistische vraag is en welke mogelijkheden u ziet hoe om te gaan met het verzoek vanuit gemeenten om hier vooraf inschattingen van te kunnen maken.
- Laadpaalkleven. Veel gemeenten worstelen met het laadpaalkleven. Daarnaast weten we dat een stimuleringstarief vaak niet het gewenste effect heeft. Op wat voor manier kunnen we dit uitvragen om te zorgen dat we een goede collectieve strategie uitvragen om laadpaalkleven tegen te gaan.
- In de Concessiestukken hebben we nu op genomen dat de installatievergoeding maximaal 40% van het laadtarief mag zijn. Is dat een realistische inschatting?
- In de Concessiestukken hebben we als vergoeding voor palen op aanvraag van gemeente (strategische palen) een vaste gemeentelijke bijdrage per laadpaal opgenomen van €1.500,-. Is dit een realistische inschatting? Is het nodig om extra eisen aan de laadpalen op aanvraag van gemeenten te stellen? Zo ja welke eisen stelt u voor?
- In de Concessiestukken hebben we de ruimte voor innovatie waarbij Concessieverlener mag afwijken van de exclusiviteit bepaald op 200 laadpalen in Overijssel en 200 laadpalen in Gelderland. Hiermee geven we gemeenten ruimte om bijvoorbeeld laadinfrastructuur in lantaarnpalen te realiseren. Is dit een acceptabel aantal?: Heeft u een alternatief voorstel hoe invulling te geven aan deze behoefte binnen de Concessie? Zo ja wat is uw voorstel?

2.11 Innovatieparagraaf

De komende jaren zullen een aantal bekende en nog onbekende innovaties hun intrede doen. Deze innovaties zijn geen onderdeel van deze Concessie indien deze niet zijn opgenomen in het PvE.

Van een aantal innovaties, zoals Smart Charging en Vehicle to Grid, geldt dat de laadpalen hierop voorbereid moeten zijn. In het PvE zijn hiervoor eisen opgenomen, maar hierbij wordt duidelijk aangegeven dat het om de technische voorbereiding van de laadpaal gaat, niet om het daadwerkelijk functioneel gebruik.

Verder verwacht Concessieverlener in de toekomst een aantal innovaties:

- Pin-betalingen aan de laadpaal
- Vrije Keuze Energieleverancier
- Functionele implementatie van Smart Charging en V2G
  Het staat Concessiehouder vrij met innovatieve voorstellen te komen voor Smart Charging en V2G. De implementatie en voorwaarden zijn altijd ter goedkeuring door Concessieverlener
- Gebruik van recyclaten
  Een werkgroep waaraan mede de provincie Overijssel deelneemt heeft een marktonderzoek uitgevoerd naar de inzet van recyclaten. Het marktonderzoek onderzocht in hoeverre de recyclaten gebruikt kunnen worden in producten die overheden afnemen. De Laadpaal kwam in dat onderzoek als optie naar voren. Het is echter nog onduidelijk in hoeverre fabrikanten hier zelf mee bezig zijn. Van Concessiehouder wordt gevraagd om te participeren in een onderzoek naar de mogelijkheden en eventueel palen te fabriceren. Er bestaan ook subsidiemogelijkheden die te zijner tijd aangevraagd kunnen worden. Het gebruik van recyclaten in laadpalen wordt niet als eis opgenomen in de aanbesteding. Indien Concessieverlener hiervoor een pilot wil starten of dit anderszins wil implementeren dan maken Concessieverlener, Concessiehouder, en andere belanghebbenden afspraken over inzet, financiering, contractuele aanpassingen, aanpassing Laadtarief, etc.

Er zullen zich innovaties voordoen welke op dit moment nog niet ontwikkelt en/of inzichtelijk zijn.
Indien deze innovaties middels pilots of anderszins geïmplementeerd dienen te worden maken Concessieverlener, Concessiehouder en andere belanghebbende afspraken over inzet, financiering, contractuele aanpassingen, aanpassingen Laadtarief etc.

2.12 Communicatie, klachten en meldingen

Uit recente evaluaties en een verkenning onder de deelnemende gemeenten komt naar voren dat gemeenten een zeer groot belang hechten aan een goede, snelle en adequate communicatie met Concessiehouder. Hierbij gaat het o.a. om directe communicatie tussen Concessieverlener en Concessiehouder, communicatie bij klachten, storingen en meldingen, status van aanvragen, planningen en communicatie naar E-rijders. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het aanleveren van een communicatieplan waarin is opgenomen hoe Concessiehouder hier invulling aan geeft. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het op een goede manier afhandelen van klachten, storingen en meldingen. Ook wijst de Concessiehouder per gemeente of regio een vaste contactpersoon aan die bereikbaar is voor afstemming.

2.13 Data, monitoring en managementinformatie

<u>Data en monitoring</u>

Concessiehouder stelt alle binnen deze Concessie gegenereerde data kosteloos beschikbaar aan aanbestedende dienst en Concessieverlener . Hiermee verkrijgt Concessieverlener bovendien het eigendom van deze data.
Hierbij gaat het om:

1. Minimaal, maar niet gelimiteerd de volgende ruwe data (CDR's) van de binnen deze Concessie geplaatste laadpalen: verbruik kWh, uren bezetting per laadpunt, locatie van plaatsing, gemiddelde tijd aangekoppeld, gemiddelde tijd laden, uptime en storingen (zie

bijlage 10.5 PvE (Deze bijlage wordt bij de definitieve stukken beschikbaar gesteld)). Op basis van deze data dient Concessieverlener zelf alle gewenste analyses te kunnen uitvoeren, waaronder overzichten per gemeente.

2. Concessiehouder voldoet aan de voorwaarden en eisen t.b.v. het Nationaal Acces Point .
3. Bij de ontwikkeling van een tool of portal voor datamonitoring, werkt Concessiehouder mee aan het kosteloos aanleveren van alle eerdergenoemde data in het daarvoor door Concessieverlener op te stellen format.

Managementinformatie

Concessiehouder verstrekt periodiek managementinformatie aan Concessieverlener. Concessieverlener is voornemens om hiervoor een digitale tool in te richten. Concessiehouder werkt mee aan het aanleveren van de gevraagde managementinformatie in deze digitale tool. Indien deze niet beschikbaar is, dan wordt deze data maandelijks aangeleverd middels een door Concessiehouder op te stellen document, waarvoor eerst een format ter goedkeuring wordt voorgelegd.

2.14 Verplaatsen, verwijderen en vervangen van laadpalen

Verplaatsing of vervanging van een laadpaal kan op initiatief van Concessieverlener of de Concessiehouder.

- 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;
- De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;
- 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’;
- 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;
- 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;
- Tenzij anders overeen wordt gekomen is Concessiehouder aan het eind van de looptijd verplicht de laadpalen kosteloos te verwijderen en de locatie op te leveren in de dan van toepassing zijnde staat. Concessieverlener kan hier in twee situaties voor kiezen:
    - Indien de laadlocatie niet meer voldoet en/of deze niet meer past in het (plaatsings)beleid;
    - Indien aanpassingen in techniek of concept nodig zijn, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

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, klachten of nieuwe inzichten.

Tarief voor verwijdering en herplaatsing van laadpalen

De kosten voor het verwijderen en verplaatsen van laadpalen zijn vast. Indien Concessieverlener een verwijdering of verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen van een laadpaal (twee laadpunten) bedragen € 300,- exclusief BTW.
De kosten voor verplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 750,- per laadpaal (twee laadpunten). De genoemde kosten voor verwijdering en verplaatsing zijn exclusief de kosten die door de netbeheerder in rekening wordt gebracht.
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.

2.15 Contractmanagement en operationele uitvoering

De provincie Overijssel zal gedurende de Plaatsings- en Exploitatietermijn optreden als overall contractmanager. In die rol bewaakt zij namens de Concessieverlener de algemene voortgang en de gemaakte contractuele afspraken.

De Concessieverlener zijnde de deelnemende gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. Een gemeente kan er ook voor kiezen om twee contactpersonen aan te stellen. Eén aanspreekpunt voor algemene en meer beleidsmatige vraagstukken (lokaal contractmanagement) en één aanspreekpunt voor operationele zaken voor bijvoorbeeld plaatsing, locaties, aanvragen etc.

Concessiehouder is verantwoordelijk voor het leggen en onderhouden van contacten met elk van de deelnemende gemeenten. Gemeenten hechten hierbij veel waarde aan goede en duidelijke communicatie, een vast contactpersoon en een goede afhandeling van vragen, klachten en storingen tussen gemeente/Concessieverlener en Concessiehouder. Daarnaast hecht de Gemeente/Concessieverlener ook veel waarde aan een goede communicatie tussen aanvragers (Paal-volgt-auto) en Concessiehouder.

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 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 oplossing komen of wanneer het geen incidenten maar structurele aandachtspunten betreft, kunnen gemeenten of Concessiehouder de casus opschalen naar de contractmanager, zijnde provincie Overijssel.

Bijlage 10.1 Begrippenlijst
Bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie
Bijlage 10.3 Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente
Bijlage 10.4 PM
Bijlage 10.5 Programma van Eisen
Bijlage 10.6 Workflow alternatieve energieleverancier
Bijlage 10.7 PM