

Samenvatting concessie publieke laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel

Disclaimer: Voor het in de markt zetten van deze concessie kiezen we voor de concurrentiegerichtte dialoog. Hierbij leggen we een aantal onderwerpen nog voor aan de inschrijvers. Op basis van deze gesprekken kunnen de uitgangspunten op details aangepast worden. De cijfers in deze memo zijn richtgetallen.

Plaatsings- en exploitatietermijn

De plaatsingstermijn van de concessie is 3 jaar met een mogelijke verlenging van 2 keer 1 jaar. De provincie Overijssel zal, na een consultatie onder de deelnemende gemeenten, een uniforme keuze maken voor het al dan niet verlengen van de plaatsingstermijn. Daarnaast is er een exploitatietermijn van 10 jaar, die mee zal groeien bij eventuele verlenging van de plaatsingstermijn. De concessiehouder is gedurende de exploitatietermijn verantwoordelijk voor het volledige beheer en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen in de plaatsingstermijn.

Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen (bestaande uit twee laadpunten) gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte op een aansluiting tot en met 3x35A. De exclusiviteit geldt niet voor de locaties buiten de openbare ruimte, snellaadpunten, laadpleinen op grotere aansluitingen dan 3x35A, verlengd private aansluitingen, logistieke hubs en laadpalen waarbij 2 sockets gereserveerd zijn (bijvoorbeeld voor deelauto's). Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de gemeente opnieuw in de markt zetten (aldanniet in regionaal verband).

Plaatsingsstrategie

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën voor de plaatsing van laadpalen:

- **Proactieve laadpalen.** Laadpalen geplaatst voor de vraag uit (proactief) waarbij de locaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart. In deze categorie wordt een deel van de jaarlijkse prognose kosteloos geplaatst door de concessiehouder. In de samenwerkingsovereenkomst wordt het aantal laadpalen per gemeenten in deze categorie vastgelegd. De aantallen per gemeente zijn als bijlage IV bij de samenwerkingsovereenkomst gevoegd.
 - **Optioneel extra proactieve laadpalen.** Het aanbieden van het realiseren van extra proactief te plaatsen laadpalen wordt als gunningscriterium meegenomen. Concessiehouder wordt dus nadrukkelijk uitgedaagd om meer laadpalen proactief te plaatsen. Dit kan concessiehouder enkel doen op basis van behoefte bij de gemeente.
- **Paal-volgt-auto laadpalen.** Laadpalen die op basis van aanvraag van de e-rijder worden geplaatst. Hierbij wordt waar mogelijk gezocht naar een locatie op de plankaart. Mocht die niet voorzien zijn, dan wordt er in overleg met de concessiehouder een locatie gezocht. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de concessiehouder.
- **Laadpalen op basis van gebruikscijfers.** Als op basis van de gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt is concessiehouder verplicht om hier kosteloos een laadpaal bij te plaatsen. Onder intensief gebruik verstaan we 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. De locatie wordt op basis van de plankaart in overleg met de gemeente geselecteerd.

- **Laadpaal op aanvraag van gemeente.** Mocht blijken dat in aanvulling op bovenstaande categorieën nog niet voldaan wordt aan de behoefte van de gemeente, dan kan de gemeente iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal. De concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een eenmalige vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik.

Proactief plaatsen o.b.v. Plankaarten

Om de groei van EV te kunnen faciliteren en er voor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperkende factor is voor de groei van EV, gaan we deels proactief (vóór de vraag uit) plaatsen. Daarbij zoeken we naar een balans tussen vraag en voldoende aanbod zonder een disproportioneel beslag te leggen op de openbare ruimte. Om te komen tot een realistisch aantal proactieve laadpalen voor zowel concessiehouder als gemeente, hebben we een berekening uitgevoerd op basis van de prognoses van ElaadNL. Op basis van deze cijfers komen we bij deelname van alle 77 gemeenten uit op ongeveer 1.000 laadpalen (ca 30%) die jaarlijks proactief worden geplaatst in het concessiegebied. Dit aangevuld met paal-volgt-auto, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van de gemeente, zorgt voor een belangrijke stap in de richting van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

De plankaart is een belangrijk onderdeel van de nieuwe aanpak en het werkproces binnen de concessie en is daarom verplicht voor gemeenten die deelnemen aan de concessie. In de plankaart staat het aantal verwachte laadpalen en elke gemeente geeft aan welke laadpalen jaarlijks proactief worden geplaatst. Op basis daarvan maakt de concessiehouder zijn planning en neem je als gemeente een (verzamel)verkeersbesluit. Ook kun je de plankaart benutten om inwoners te betrekken bij de uitrol van laadpalen.

De provincies bieden elke gemeente een plankaart aan, ook als je niet deelneemt aan de concessie. Er zijn geen kosten voor de gemeente. Wel vraagt het opstellen en de validatie van de plankaart inzet van de gemeente. Afhankelijk van de grootte van de gemeente is de inschatting dat het elke gemeente 60 tot 100 uur kost. De planning is dat vanaf november 2021 de plankaarten worden opgesteld en dat elke gemeente in april 2022 een door de gemeente gevalideerde plankaart heeft.

Tarieven

Het totale laadtarief (het tarief dat de e-rijder aan de laadpaal betaalt), mag niet lager zijn dan € 0,22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0,36 per kWh exclusief BTW.

Concessiehouder levert Nederlandse groene stroom op de laadpalen. Een gemeente of groep van gemeenten kan een “eigen” energieleverancier selecteren. Hierbij moet het gaan om groene energie van een lokale energiecoöperatie. Eventuele prijsverschillen hiervan komen voor rekening van de e-rijder en/of de gemeente.

Provincies hebben de mogelijkheid een concessievergoeding in rekening te brengen t.b.v. de kosten van contractmanagement en het beheer van de plankaarten, het aanvraagportaal en het monitoringssysteem voor de periode na 2023. Concessiehouder mag deze kosten boven op de genoemde tarieven doorberekenen aan de EV-rijder.

Plaatsing door concessiehouder

Voor de plaatsing van de laadinfrastructuur sluiten we aan bij de aansluitspecificaties en de standardeisen uit de NKL Basisset. Aanvullend hierop worden o.a. de volgende afspraken met de concessiehouder gemaakt.

- Concessiehouder dient 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.
- Concessiehouder volgt bestaande richtlijnen voor het realiseren van een standaardoplossing ten aanzien van aanrijbeveiliging. Zijn er op verzoek van gemeente extra maatregelen noodzakelijk dan zijn de kosten voor de gemeente.
- Concessiehouder plaatst de laadpaal en bebording in één arbeidsgang.

Verantwoordelijkheid gemeenten

Ook als gemeente committeer je je aan de afspraken die in de concessieovereenkomst gemaakt worden. Daarbij is het vooral van belang dat iedere gemeente zich inzet om de procedure tot plaatsing van de laadinfrastructuur zo soepel mogelijk te laten verlopen. Om dat voor elkaar te krijgen hebben we in de concessiedocumenten een aantal taken en verantwoordelijkheden voor de gemeenten opgenomen.

- Gemeenten conformeren zich aan de doelstelling om eind april 2022 te komen tot een gevalideerde plankaart.
- Op basis van de gevalideerde plankaart wijst elke gemeente ieder half jaar een x aantal (zie bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst voor de aantallen voor uw gemeente) proactieve laadlocaties aan. De gemeente is verplicht het afgesproken aantal proactief te plaatsen laadpalen per jaar af te nemen.
- Voor de realisatie van deze laadlocaties neemt de gemeente een verzamelverkeersbesluit voor het 'laden van elektrische voertuigen'. De gemeente doet dit minimaal jaarlijks maar kan er ook voor kiezen per halfjaar een batch aan te wijzen.
- Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met bijvoorbeeld parkeerdruk niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).
- De gemeente conformeert zich aan de in de workflow (zie bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie) opgenomen termijnen voor het doorlopen van de stappen in het proces om te komen tot realisatie van een laadpaal.
- De gemeente brengt geen legeskosten in rekening bij de concessiehouder voor eventuele vergunningen. De gemeente stelt de locaties voor laadinfrastructuur om niet beschikbaar en 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.

- De kosten voor het verplaatsen (het (tijdelijk) verwijderen en herplaatsen) van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente.
- De gemeente is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. De provincie Overijssel is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

Deelonderwerpen

Een aantal deelonderwerpen vallen binnen deze concessie:

- Smart charging & Vehicle 2 Grid (V2G): we sluiten aan bij de landelijke normen en eisen. Op die manier is de laadinfrastructuur softwarematig geschikt voor smart charging en V2G. Het daadwerkelijk toepassen van smart charging nemen we op in de innovatieparagraaf. Of we ook hardwarematige voorbereiding uit gaan vragen is onderdeel van de dialoofase.
- De laadinfrastructuur is ook beschikbaar/aan te vragen door gebruikers van bestelvoertuigen en plug-in hybriden (PHEV). Dit geldt ook voor buurtbussen en doelgroepenvervoer.
- Grotere laadpleinen op een zwaardere aansluiting vallen buiten de concessie. De concessiehouder doet hiervoor een prijsvoorstel. Gemeente kan vervolgens van dit prijsvoorstel gebruik maken maar mag ook voor een andere partij kiezen.
- Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken wordt meegenomen in de plankaartensystematiek. Daarnaast zijn er duidelijke werkafspraken opgenomen in de concessiestukken voor de afstemming tussen concessiehouder en gemeente over de plaatsing hiervan.
- Laadinfrastructuur voor deelvervoer is mogelijk binnen de concessie. Als één parkeervak wordt gereserveerd voor deelvervoer valt het binnen de exclusiviteit van de concessie. Worden beide parkeervakken door de gemeente gereserveerd voor laden van bijvoorbeeld deelauto's dan valt dit buiten de exclusiviteit van de concessie.
- Laadpaalkleven: Concessiehouder beschrijft in het plan van aanpak op welke manier zij hieraan mee zal werken. Hierbij worden nadrukkelijk ook opties bedoelt anders dan prijsprikkels. Gemeenten die hiervan gebruik willen maken moeten hierover separate en aanvullende afspraken maken met de concessiehouder over de kosten die hiermee gepaard gaan.

Planning

We kiezen voor de aanbestedingsmethodiek 'concurrentiegericht dialoog'. De planning daarbij ziet er als volgt uit:

- Begin september 2021 publiceren we de selectieleidraad. Met de partijen die aan de hand van de selectiecriteria het meest geschikt worden bevonden gaan we de dialoog aan. Op basis van deze dialoog kunnen de aanbestedingsstukken op details nog aangepast worden.
- Medio oktober 2021 publiceren we de definitieve aanbestedingsdocumenten. De inschrijvers krijgen dan de tijd om een inschrijving te doen welke beoordeeld wordt door het beoordelingsteam.
- Begin februari 2022 voorzien we voorlopige gunning. Mits hier geen bezwaren op komen gaan we over tot ondertekening van het contract
- 1 maart 2022 wordt het contract met de concessiehouder ondertekend.