

Bijlage 1: Informatienotitie over de Overijsselse aanpak slim openbaar laden

Inleiding

De provincie Overijssel, Enexis (via Enpuls), Rendo en Cogas en het KOLO zetten zich gezamenlijk in voor elektrisch vervoer (ook wel EV) en de energietransitie in Overijssel. Dit doen ze door het faciliteren van slimme laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Zo maken ze elektrisch rijden op lokaal opgewekte duurzame energie in Overijssel op termijn mogelijk.

De Overijsselse aanpak heeft het volgende doel en uitgangspunten:

- Gemeenten maximaal te ontzorgen bij de uitrol van laadinfrastructuur, waarbij de inspanning voor de en gemeenten zo beperkt mogelijk is én de gemeente altijd zeggenschap heeft over de laadlocaties;
- Zorgen voor marktwerking, oftewel het realiseren van laadinfrastructuur is aan de markt. De praktijk leert dat via een aanbesteding op regionaal of provinciaal niveau laadinfrastructuur exploitanten met elkaar kunnen en willen concurreren. Op gemeentelijk niveau ontstaat deze marktwerking (voorlopig nog) niet. Marktpartijen zien een drempel in het afzonderlijk maken van afspraken met elke gemeente. De Overijsselse aanpak zorgt voor gestandaardiseerde afspraken en processen, waarbij de provincie Overijssel optreedt als aanbestedende dienst en contractmanager. In de uitwerking van de aanbesteding maakt de provincie zoveel mogelijk gebruik van bestaande kennis en standaarden, die onder andere zijn opgesteld door het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL), ElaadNL en lessons learned van voorgaande aanbestedingen;
- Lage kosten voor gebruikers én overheden. Voor het realiseren van laadinfrastructuur kan nog een eenmalige bijdrage per laadlocatie nodig zijn. Een marktconsultatie en praktijkvoorbeelden (o.a. aanbesteding Brabant/Limburg en regio Rotterdam) laten zien dat door schaalgrootte en nieuwe verdienmodellen marktpartijen bereid zijn om te investeren en geen of een beperkte overheidsbijdrage nodig is. Het uitgangspunt van de Overijsselse aanpak is dat het laadtarief voor de EV-rijder in ieder geval concurrerend is ten opzichte van brandstof, maar liefst nog lager. In deze aanbesteding zetten we daar vol op in. Het tarievenmodel wordt daarbij toekomstbestendig ingericht, o.a. door onderscheid te maken in de tarieven voor het leveren van duurzame energie en het gebruik van de infrastructuur. Ondanks een lang exploitatiecontract voorkomen we daarmee een zogenaamde 'lock-in'.

De provincie Overijssel organiseert om deze doelen te behalen een aanbesteding waarmee het mogelijk is om de komende jaren openbare laadinfrastructuur te realiseren naar behoefte van EV-rijders en gemeenten. Deze notitie bevat informatie voor gemeenten over deze aanpak. Hierbij wordt ingegaan op de inhoud van de Overijsselse aanpak en de rolverdeling van de provincie en de gemeente. Voor deelname van een gemeente is een college besluit nodig voor 10 mei 2017. Dit collegebesluit maakt het onder andere mogelijk om aanspraak te maken op een rijksbijdrage voor de financiering van het project. Vervolgens tekenen provincie en gemeenten een samenwerkingsovereenkomst om de samenwerking vast te leggen.

Deze informatienotitie bestaat uit:

1. Achtergrond informatie over de Overijsselse aanpak
2. Actuele ontwikkelingen voor elektrisch vervoer en openbaar laden
3. Rol van de gemeente bij openbaar laden
4. Gezamenlijke aanbesteding zorgt voor marktwerking
5. Taken en verantwoordelijkheden CPO
6. Het aanbod voor gemeenten
7. Voorwaarden aan gemeenten voor deelname
8. De rol van de provincie

1. De Overijsselse aanpak openbare laadinfrastructuur

Het realiseren van openbare laadinfrastructuur in Overijssel is nodig om de transitie naar duurzame energie en mobiliteit mogelijk te maken. De provincie heeft deze ambitie opgenomen en vertaald naar de uitvoeringsagenda van haar programma Nieuwe Energie Overijssel (NEO). Daarop heeft zij besloten een Overijsselse aanpak te faciliteren voor en door gemeenten in samenwerking met de netwerkbedrijven Enexis, Rendo en Cogas en het Kernteam Openbaar Laden Overijssel (KOLO).

De netwerkbedrijven Enexis (via haar nieuwe bedrijfsonderdeel Enpuls¹), Cogas en Rendo stimuleren deze regionale samenwerking voor openbare laadinfrastructuur vanuit de ambitie om de energietransitie te versnellen (bijv. door Smart Charging), haar maatschappelijke verantwoordelijkheid en de kwaliteit van het elektriciteitsnet. Het is tevens in hun belang dat regionale laadinfrastructuur, kennis en processen aansluiten op nationale en internationale ontwikkelingen en samenwerkingen. Dit heeft ook aan de basis gestaan voor de gezamenlijke succesvolle aanpak voor laadinfrastructuur in de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Het KOLO is het platform voor en door gemeenten in Overijssel waarin gemeenten de samenwerking zoeken en kennis delen om tot een regionale laadinfrastructuur te komen. Randvoorwaarden voor de verdere groei van elektrische vervoer is immers een dekkend laadnetwerk in elke gemeente en zo ook in de provincie.

Tot nu toe zijn er in Overijssels ongeveer 200 openbare laadinfrastructuur locaties gerealiseerd. Uit een voorgaande analyse (uitgevoerd in 2014 op basis van een wetenschappelijk gevalideerd voorspelmodel) blijkt een behoefte voor 1.400 publieke laadpalen in Overijssel in 2020. In bijlage 4 is de prognose per gemeenten opgenomen. Deze analyse is gebaseerd op de landelijke verwachting van 200.000 EV's in 2020 en meervoudig gebruik van publieke laadpalen (o.a. door meerdere bewoners, forenzen en bezoekers).

Om aan de behoefte voor openbare laadinfrastructuur in 2020 te voldoen is er aanzienlijke sprong in het aantal laadpalen nodig. In de komende jaren willen de provincie, Enpuls, Cogas en Rendo zich inzetten voor de ontwikkeling naar een volwassen markt voor publieke laadinfrastructuur. Op dit moment zijn de kosten van publieke laadinfrastructuur nog niet in verhouding met de opbrengsten, waardoor het voor marktpartijen lastig is een verdienmodel te ontwikkelen en in openbare laadinfrastructuur te investeren. Recente praktijkervaringen en ook de resultaten van een markconsultatie voor de Overijsselse aanpak, laten zien dat via regionale samenwerking en een openbare aanbesteding er voldoende schaal ontstaat. Daardoor ontstaat bij marktpartijen bereidheid om te investeren in publieke laadinfrastructuur. Zo behoort ook in Overijssel laadinfrastructuur met lage kosten voor overheden en gebruikers tot de mogelijkheden. Via de Overijsselse aanpak worden deze randvoorwaarden zo goed mogelijk ingevuld.

2. Ontwikkeling elektrisch vervoer en openbaar laden

In februari 2017 reden er ruim 116.000 auto's 'met een stekker' in Nederland. Er is op dit moment een behoorlijke keuze uit volledig elektrische en hybride modellen. De meeste grote automerken zetten in op de doorontwikkeling hiervan. Dit jaar en volgend jaar komen nieuwe betaalbare volledig elektrische auto's op de markt met een actieradius van 300 km of meer (o.a. Volkswagen e-Golf, Opel Ampera-e, Renault ZOE en de Tesla Model 3). De elektrische auto wordt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto met brandstofmotor. Naar verwachting zijn er in 2020 200.000 elektrische auto's, met een groei naar één miljoen elektrische auto's in 2025.

¹ Enpuls is een nieuw bedrijfsonderdeel van Enexis Groep dat zich richt op realisatie van oplossingen die bijdragen aan lokale energieambities. Enpuls focust zich op de thema's duurzame mobiliteit, energiebesparing, flexibiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling.

De vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische auto's in de openbare ruimte neemt door deze ontwikkeling flink toe. De provincie Overijssel, Enpuls, Cogas en Rendo zien in deze groei van elektrisch rijden een kans en een noodzaak om onze energievoorziening te verduurzamen. Met de elektrische auto is rijden op duurzaam opgewekte energie mogelijk. Daarnaast biedt het kansen om duurzaam opgewekte energie slim en efficiënt te gebruiken. Door slim te laden – bijvoorbeeld als er veel aanbod is van zon en wind – kan vraag en aanbod van duurzame energie beter op elkaar worden afgestemd door de duurzame energie op te slaan in accu's van elektrische auto's.

3. Rol van de gemeente bij openbaar laden

Landelijk hebben circa 70% van de huishoudens geen gelegenheid om op eigen terrein te parkeren en laden. In Overijssel ligt dit percentage iets lager, maar nog steeds boven de 50%. Bij het opladen van een elektrische auto zijn EV-rijders zonder parkeermogelijkheid op eigen terrein aangewezen op laadvoorzieningen in de openbare ruimte. De gemeente is als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte daardoor altijd betrokken bij de realisatie van openbare laadinfrastructuur. Met de verwachte groei van het aantal elektrische auto's zal de behoefte van inwoners van gemeenten voor openbare laadinfrastructuur aanzienlijk toenemen. De Overijsselse aanpak biedt voor gemeenten de mogelijkheid om met maximale marktwerking elektrisch rijden te faciliteren voor haar inwoners en bezoekers.

Daarnaast stellen meerdere gemeenten doelen op het gebied van duurzaamheid. Denk hierbij aan het terugdringen van broeikasgassen of het verbeteren van de luchtkwaliteit. Elektrisch rijden is stil en emissieloos en levert daarmee een substantiële bijdrage aan deze doelstellingen.

4. Gezamenlijke aanbesteding zorgt voor marktwerking

De provincie, Enpuls, Cogas en Rendo faciliteren elektrische rijders en gemeenten met de uitrol van toekomstbestendige en slimme laadinfrastructuur door het organiseren van een Europese aanbesteding. Het doel hiervan is het selecteren van één Charge Point Operator (CPO) die het recht en de verplichting krijgt om naar behoefte van elektrische rijders en gemeenten laadinfrastructuur te plaatsen, beheren en onderhouden. Via deze aanpak is het mogelijk om in de periode 2018 tot 2020 (met optionele verlenging van een jaar) in alle deelnemende Overijsselse gemeenten ten minste 1.200 nieuwe laadinfrastructuur locaties te realiseren. Naar verwachting voldoen we hiermee in deze periode aan de vraag van de EV-rijders en de gemeenten voor openbare laadpalen. Voor een eventueel snellere groei van het aantal elektrische auto's wordt in de aanbesteding een optie opgenomen om aanvullend nog eens 400 nieuwe laadinfrastructuur locaties te realiseren binnen de plaatsingstermijn. Paragraaf 6 gaat in op de verschillende type locaties die gerealiseerd kunnen worden.

De provincie heeft er bewust voor gekozen om via een aanbesteding één partij te selecteren die op basis van bepaalde randvoorwaarden laadinfrastructuur locaties gaat realiseren en exploiteren. Hiermee bieden we alle CPO's die actief zijn voor het plaatsen en exploiteren van laadinfrastructuur een gelijkwaardige mogelijkheid om laadinfrastructuur locaties te realiseren. Zo zorgen we voor zoveel mogelijk marktwerking tussen alle CPO's die in Nederland actief zijn. O.a. de vergelijkbare aanbesteding in Noord-Brabant en Limburg laat zien dat deze marktwerking ontstaat met lage kosten voor overheden en EV-rijders als gevolg.

Door het gezamenlijk aanbesteden creëren we financiële schaalvoordelen. Praktijkvoorbeelden laten zien dat CPO's met elkaar kunnen concurreren in (Europese) aanbestedingen voor het plaatsen, beheren en onderhouden van laadinfrastructuur. In dergelijke aanbestedingen waarin meerdere gemeenten samenwerken is sprake van schaal (grote aantallen laadinfrastructuur locaties) en zijn CPO's in staat en bereid om te investeren. Het doel van deze aanpak is om meer concurrentie te organiseren, waardoor voorwaarden (looptijd, risico's) voor gemeenten beter worden en de prijs voor de EV-rijder lager. Schaalvoordelen zorgen namelijk voor lagere kosten en minder risico's voor CPO's. Deze concurrentie ontstaat niet als elke gemeente een eigen aanpak kiest. Dit geldt ook voor het standaardiseren van

processen en afspraken. De CPO hoeft niet met elke gemeente afzonderlijk afspraken te maken. Het eenmalig inrichten van standaard processen en afspraken heeft ook voor gemeenten voordelen, zo is er één aanspreekpunt en kan een groot deel van het werk van gemeenten bij de CPO belegd worden. Tevens maakt een gezamenlijke aanpak het mogelijk dat er aanspraak wordt gemaakt op rijkssubsidie (Green Deal publiek toegankelijke elektrische laadinfrastructuur).

5. Taken en verantwoordelijkheden van de Charge Point Operator (CPO)

Door middel van een Europese aanbesteding wordt één CPO geselecteerd. Deze CPO heeft het recht en de verplichting om laadinfrastructuur locaties te realiseren, beheren en onderhouden. In deze paragraaf geven we een toelichting op de belangrijkste taken en verantwoordelijkheden van de CPO.

Plaatsingstermijn en exploitatietermijn

Het contract met de CPO kent twee termijnen: de plaatsingstermijn en de exploitatietermijn.

Tijdens de *plaatsingstermijn* krijgt de CPO het recht en de verplichting laadpalen te plaatsen. De CPO heeft dan de exclusiviteit voor het plaatsen van openbare laadpalen met een eigen netaansluiting tot en met 3x35A en een laadvermogen van maximaal 22 kW. Andere partijen mogen tijdens de plaatsingstermijn geen openbare laadinfrastructuur plaatsen als dit onder de exclusiviteit valt. Dit kan van invloed zijn op eventuele bestaande contracten. Dat wordt verder toegelicht in paragraaf 7.

De gemeente kan wel met andere partijen samenwerken voor laadoplossingen die niet tot de exclusiviteit horen. Zo vallen verlengd private aansluitingen, waarbij laadpalen worden aangesloten op bestaande netaansluitingen, laadpleinen met een netaansluiting vanaf 3x35A en ook snellaadinfrastructuur buiten de exclusiviteit. Daarnaast is er ruimte om op beperkte schaal met andere CPO's samen te werken, bijvoorbeeld voor het realiseren van innovatieve laadoplossing. De plaatsingstermijn duurt drie jaar en kan eerder eindigen op het moment dat alle 1.200 laadinfrastructuur locaties gerealiseerd zijn. Als er na de termijn van drie jaar nog geen 1.200 locaties gerealiseerd zijn, dan kan de plaatsingstermijn een keer met één jaar verlengd worden. Aanvullend bestaat de optie om het aantal laadinfrastructuur locaties uit te bereiden met 400 locaties binnen de (eventueel verlengde) plaatsingstermijn.

Tijdens de *exploitatietermijn*, die gelijktijdig start met de plaatsingstermijn, krijgt de CPO het recht en de plicht om de geplaatste palen gedurende 10 jaar (met optionele verlenging van twee keer één jaar) te beheren en te onderhouden. In dit beheren en onderhouden valt ook de 24/7 storingsdienst waar gebruikers mee kunnen bellen in het geval van storing. Hiermee is dienstverlening voor het beheer en onderhoud voor de laadinfrastructuur voor 10 jaar gegarandeerd. Na de afloop van de exploitatietermijn kan de gemeente er voor kiezen de laadpalen te behouden of op kosten van de CPO te laten verwijderen.

Werken met één arbeidsgang

Het plaatsen van laadpalen kent drie stappen: Het realiseren van de netaansluiting, het aansluiten van de laadinfrastructuur hierop en het plaatsen van het verkeersbord 'uitsluitend opladen elektrische voertuigen'. Dit betekent dat er drie keer iemand naar de locatie toe moet. Om dit proces te optimaliseren worden de netaansluiting en het aansluiten van de laadinfrastructuur in één arbeidsgang verricht. Als de gemeente dit wenst, wordt ook het verkeersbord geplaatst door de CPO. Hiermee reduceren we kosten en beperken we eventueel hinder van de werkzaamheden.

Groene stroom van Nederlandse oorsprong

De CPO sluit een leveringscontract af met een energieleverancier voor de levering van elektriciteit op de laadinfrastructuur. In het programma van eisen wordt opgenomen dat dit contract altijd moet bestaan uit volledig groene stroom, met Nederlandse garanties van oorsprong. In de aanbesteding maken we het mogelijk – dat zodra wet- en regelgeving dit mogelijk maakt – EV-rijders een eigen stroomleverancier kunnen kiezen bij het gebruik van de laadinfrastructuur.

Leveren van data over het gebruik van de laadpalen

Om het gebruik van de laadpalen inzichtelijk te maken is de CPO verplicht om data beschikbaar te stellen over het gebruik van de laadinfrastructuur. Hiermee is bijvoorbeeld door de gemeente te beoordelen of een uitbreiding van het netwerk daadwerkelijk nodig is als bestaande laadpalen veel worden gebruikt, maar kunnen ook vragen van bewoners en/of bijvoorbeeld de raad worden beantwoord.

6. Het aanbod voor gemeenten

Het aanbod voor gemeenten die deelnemen aan de Overijsselse aanpak voor slimme laadinfrastructuur bestaat uit:

1. Toekomstbestendige en slimme laadinfrastructuur
2. Gestandaardiseerd aanvraag- en realisatieproces met regie op de locaties
3. Plankaart openbare laadinfrastructuur
4. Typen laadlocaties: laadinfrastructuur op aanvraag, basis op orde en strategische locaties
5. Optioneel: één arbeidsgang inclusief plaatsen verkeersbord

Toekomstbestendige slimme openbare laadinfrastructuur

De CPO plaatst, beheert, onderhoudt en exploiteert de laadinfrastructuur van ten minste 1.200 laadinfrastructuur locaties. Elke laadpaal heeft twee sockets met een laadvermogen van 11 kW. De laadinfrastructuur is toekomstbestendig en is voorzien van alle huidige standaarden en protocollen. Ook is de laadinfrastructuur Smart Charging ready en onderdeel van de landelijke proeftuin Living Lab Smart Charging van ElaadNL.

De provincie verzorgt namens de deelnemende gemeenten de aanbesteding voor deze 1.200 laadinfrastructuur locaties. Na gunning is de provincie namens de deelnemende gemeenten verantwoordelijk voor het contractmanagement met de CPO gedurende de gehele exploitatietermijn van 10 jaar.

Gestandaardiseerd aanvraag- en realisatieproces met regie op de locaties

Tijdens de plaatsingstermijn wordt een eenduidig aanvraag- en realisatieproces gehanteerd. Dit is een standaard proces, met één aanspreekpunt voor de gemeente bij de CPO. Hiermee wordt de gemeente zoveel mogelijk ontzorgd en besparen gemeenten op ambtelijke capaciteit. Aanvragen voor laadinfrastructuur vanuit EV-rijders, bedrijven en gemeenten komen binnen bij één centraal digitaal portaal. Voor elke aanvraag geldt dat deze dient te voldoen aan de aanvraagvoorwaarden zoals opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst. De gemeente kan na gunning haar specifieke wensen ook bespreken met de CPO. De CPO controleert op deze voorwaarden. Indien daarop afwijkingen zijn kan dit tot meerkosten leiden, uiteraard alleen na overleg met en instemming van de gemeente. Binnen het centrale aanvraagportaal is door de gemeente en aanvrager de voortgang van het aanvraag- en realisatieproces te volgen. Zo heeft de klant en de gemeente een goed inzicht in de voortgang.

Plankaart openbare laadinfrastructuur

Het bepalen van een geschikte locatie is voor zowel gemeente als voor de CPO een tijdrovend proces. Hierdoor kan het lang duren voor de laadinfrastructuur locatie gerealiseerd wordt. Het is belangrijk dat een elektrische rijder zo snel mogelijk gebruik kan maken van de laadinfrastructuur. Te meer omdat een deel van de verkochte auto's tweedehands zal zijn en daarmee direct beschikbaar is voor de consument. Ook is het merendeel van nieuwe elektrische auto's volledig elektrisch, die afhankelijk zijn van laadinfrastructuur om te kunnen rijden.

Om de gemeente zoveel mogelijk te ontzorgen in de keuze voor laadlocaties faciliteert de provincie het proces om voor de gemeente en in samenwerking met de gemeente (zonder extra kosten voor de gemeente) een plankaart met de mogelijke laadlocaties op te stellen. Deze plankaart is gebaseerd op gedetailleerde toekomstprognoses voor de behoefte aan openbare laadinfrastructuur per gemeente. Op de plankaart staan alle mogelijke locaties voor openbare laadinfrastructuur ingetekend. De kaart vormt

daarmee een beleidskader en kan eventueel ter inzage worden voorgelegd. Vervolgens kan hiermee een verzameling van verkeersbesluiten worden voorbereid en ter inzage gelegd.

Met de plankaart kan de CPO, na een aanvraag voor een laadlocatie, een locatie binnen loopafstand van de EV-rijder kiezen. Doordat de gemeente deze locaties al heeft beoordeeld, wordt het proces voor de locatiekeuze aanzienlijk versneld. Met en zonder plankaart wordt een locatie altijd nog ter goedkeuring aan de gemeente voorgelegd voordat een laadinfrastructuur locatie door de CPO wordt gerealiseerd.

Een ander voordeel van de plankaart is dat er zoveel mogelijk gezocht wordt naar locaties met (toekomstig) dubbelgebruik vanuit bewoners, bezoekers en forenzen. Tevens zorgt dit voor een onderbouwing voor het plaatsen zonder aanvrager, zogenaamde strategische laadlocaties. Daarnaast kan er door te zoeken naar concentratie, worden nagedacht over laadpleinen. Hierbij worden meerdere laadpalen aangesloten op één netaansluiting. Aanvullend kan de gemeenten besluiten om ook de semipublieke laadpunten op privaat terrein in te tekenen (onder meer Stek). Hierdoor ontstaat een zo goed mogelijk beeld van een toekomstbestendig laadnetwerk dat is afgestemd op de behoefte in de gemeente en de provincie Overijssel.

Gemeenten zijn niet verplicht om de plankaart op te laten stellen en kunnen hier dus vanaf zien. Mocht de gemeente hier wel gebruik van willen maken, dan zijn er twee opties:

1. Het opstellen van de plankaart en deze te gebruiken in het locatiekeuze proces met de CPO. Op het moment dat een EV-rijder een aanvraag doet, kan het verkeersbesluit worden voorbereid en worden genomen.
2. De volledige kaart als beleidskader ter inzage te leggen en zelfs in tranches meerdere verkeersbesluiten in één keer te nemen. Hierdoor wordt het proces van aanvraag tot realisatie aanzienlijk ingekort.

De uitwerking van de plankarten vindt plaats tijdens de aanbestedingsprocedure. Voorzien is dat de plankarten gereed zijn voor gunning van de aanbesteding aan een CPO (verwacht in december 2017).

Typen laadlocaties: laadinfrastructuur op aanvraag, basis op orde en strategische locaties

Het realiseren van laadinfrastructuur kan tot stand komen door middel van een aanvraag van bijvoorbeeld een bewoner, bedrijf en ook zonder een aanvraag van een EV-rijder. Het grootste deel van de laadinfrastructuur locaties zal tot stand komen op basis van het principe 'paal volgt auto'. Hierbij doet de (toekomstig) EV-rijder een aanvraag bij de CPO voor het realiseren van een laadinfrastructuur locatie. De laadlocatie wordt vervolgens binnen loopafstand van de aanvrager gerealiseerd.

De volgende typen laadlocaties kunnen gerealiseerd worden (locatie voorwaarden zijn opgenomen in bijlage 1 van de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie):

- Paal volgt auto: bij verzoek voor een laadlocatie van een EV-rijder. Bewoners of forenzen kunnen bij de CPO een verzoek indienen voor een laadlocatie, waarbij de EV-rijder moet kunnen aantonen in elektrische auto te (gaan) rijden en niet kan parkeren en laden op eigen terrein. Als er al een laadlocatie binnen een straal van 250 meter aanwezig is, wordt eerst gecontroleerd of de EV-rijder hiervan gebruik kan maken.
- Basis op orde: om te komen tot een gedegen basisinfrastructuur van laadlocaties kan ook in gemeentekernen (met minimaal 1.000 inwoners) waar nog geen publieke laadpaal aanwezig is per kern maximaal één basis op orde laadpaal geplaatst worden. Deze laadlocaties worden door de opdrachtnemer tegen dezelfde voorwaarden geplaatst en geëxploiteerd als bij 'paal volgt auto'. Basis op orde laadpalen worden naar verwachting beperkt gebruikt waardoor in heel Overijssel maximaal 50 basis op orde locaties mogelijk zijn. Met dit aantal kunnen alle kernen waar nog geen openbare laadlocatie is, worden voorzien van een basis op orde laadlocatie.

- Strategische locaties: plaatsing van een laadpaal zonder aanvraag van een EV-rijder (bijvoorbeeld voor locaties waar veel bezoekers komen). Deze paal wordt bijvoorbeeld geplaatst naar aanleiding van een wens van een gemeente, een (groep) ondernemer(s), een buurtinitiatief of op voorstel van de CPO met instemming van de gemeente. Voorwaarde hierbij is dat er op deze locatie aantoonbaar behoefte aan een laadpaal is. De plankaart kan hierbij als hulpmiddel dienen. Uitgangspunt is dat deze laadpalen tegen dezelfde voorwaarden en tarieven gerealiseerd en geëxploiteerd worden als bij 'paal volgt auto'. Indien de CPO in alle redelijkheid en billijkheid kan aantonen dat hier minder of geen transacties te verwachten zijn, of de kosten voor het realiseren van deze locatie onredelijk hoog zijn, dan kan de CPO de betreffende initiatiefnemer een voorstel doen voor eventuele meerkosten aanvullend op de eenmalige bijdrage per laadlocatie.

7. Voorwaarden voor deelname voor gemeenten

Voor deelname door een gemeente aan de Overijsselse aanpak gelden de volgende voorwaarden:

1. Een maximale én eenmalige all-in bijdrage van € 250,- per laadinfrastructuur locatie
2. Verlenen van exclusiviteit tijdens de plaatsingstermijn

Ad 1. Eigen bijdrage gemeente

Het aanbod voor gemeenten is een all-in aanbod en bestaat uit de ontzorging van de voorbereiding, financiering, de aanbesteding, het contractmanagement, plaatsen- en beheren van de laadinfrastructuur door de CPO, het opstellen van plankaarten voor laadlocaties en het indien gewenst plaatsen van een verkeersbord.

Om de aanbesteding mogelijk te maken financieren de provincie, Enpuls, Cogas en Rendo de proceskosten en een deel van een eenmalige bijdrage per laadinfrastructuur locatie. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de Green Deal 'Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur' om de eenmalige bijdrage per laadinfrastructuur locatie te financieren met een rijksbijdrage van € 500,- per laadinfrastructuur locatie. Per laadinfrastructuur locatie wordt van de gemeente voor het all-in aanbod een bijdrage van maximaal € 250,- gevraagd. Alleen met deze bijdrage van de gemeente kan er een beroep worden gedaan op de landelijke green deal en wordt de aanbesteding mogelijk. Door deze bundeling van bijdragen van de verschillende partijen is voor de aanbesteding een bedrag van € 1.000,- per laadinfrastructuur locatie beschikbaar. Het kan zijn dat de bijdrage voor de gemeente lager uitvalt bij een gunstig aanbestedingsresultaat.

Ad 2. Verlenen van exclusiviteit tijdens de plaatsingstermijn

Voorwaarde voor de aanbesteding is dat er tijdens de plaatsingstermijn van drie jaar (met optionele verlenging van één maal één jaar) het exclusieve recht voor het plaatsen van openbare laadinfrastructuur aan de CPO wordt verleend. Dit houdt in dat er geen andere partij laadinfrastructuur mag realiseren in de openbare ruimte gedurende deze periode. In paragraaf 5 is een toelichting op de exclusiviteit opgenomen. De reeds bestaande laadinfrastructuur blijft in eigendom en exploitatie bij dezelfde partij als deze nu is. Gemeenten die met CPO's afspraken hebben over het realiseren van nieuwe laadlocaties worden ondersteund om de afspraken aan te passen op de Overijsselse aanpak. Neem hiervoor contact op met Willem Knol.

8. Rol van de gemeente

De gemeente heeft als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte een belangrijke rol.

Locatiekeuze

De gemeente is verantwoordelijk voor het geven van een akkoord op de locatie van een laadlocatie. Alleen met instemming van de gemeente wordt een locatie gerealiseerd. Vervolgens is de gemeente verantwoordelijk voor het nemen van een verkeersbesluit. Als onderdeel van het all-in aanbod kan de gemeente een plankaart voor laadlocaties opstellen, zoals toegelicht in paragraaf 6.

Plaatsen verkeersbord / inrichten oplaadlocatie

De gemeente is verantwoordelijk voor het inrichten van de laadlocatie. Het gaat hierbij om het plaatsen van een verkeersbord en indien gewenst het aanbrengen van een markering. Indien de gemeente dit wenst, plaatst de CPO voor de gemeente een verkeersbord op het moment dat ook de laadinfrastructuur wordt geplaatst. Alle werkzaamheden vinden dan plaats in één arbeidsgang. Het optioneel plaatsen van het verkeersbord door de CPO is onderdeel van het all-in aanbod en dus zonder extra kosten voor de gemeente.

9. De rol van de provincie

De provincie organiseert de aanbesteding, voert het contractmanagement uit en organiseert de financiering.

Organiseren van de aanbesteding en het uitvoeren van het contractmanagement

De provincie organiseert de aanbesteding. De provincie zet zich in voor de realisatie van een aantrekkelijk aanbod vanuit de markt. Een kernteam met Enpuls, Rendo en Cogas en het KOLO is betrokken bij de uitwerking van de voorwaarden van de aanbesteding en de uitwerking van de samenwerkingsovereenkomst met gemeenten. Hierin worden zoveel mogelijk de wensen van de gemeenten meegenomen. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het contractmanagement met de CPO gedurende de exploitatieperiode van 10 jaar.

Financieren en budgetbeheerder

Naast de eigen inleg van de provincie, netbeheerder Enexis en Cogas en de gemeente, organiseert de provincie de rijksbijdrage vanuit de Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur. Hiervoor dient de provincie een aanvraag in bij het Rijk.