

BIJLAGE 1 Beschrijvend Document

**Beschrijvend Document Europese aanbesteding Publieke
Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel**

Versie: Definitief d.d. 26-11-2021

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling	4
2	De opdracht	5
2.1	Deelnemende gemeenten	5
2.2	Plaatsings- en Exploitatietermijn	5
2.3	Uitrolstrategie- en planning	6
2.3.1	Proactieve uitrol op basis van Plankaarten	6
2.3.2	Paal-volgt-auto Laadpaal	9
2.3.3	Laadpaal op basis van gebruikscijfers.	10
2.3.4	Laadpaal op aanvraag van gemeente.	11
2.4	Eisen plaatsing, installatie en Exploitatie Laadpalen	11
2.5	Exclusiviteit	11
2.6	Verkeersbesluit en bebording	12
2.7	Tarieven en splitsing van installatie en levering en overige tarieven	13
2.8	Levering van groene stroom	15
2.9	Deelonderwerpen	15
2.9.1	Smart Charging ready	16
2.9.2	Vehicle-to-Grid ready	17
2.9.3	Cyber Security	17
2.9.4	Laadpleinen	18
2.9.5	Laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken	18
2.9.6	Laadinfrastructuur voor deelvervoer	20
2.9.7	Laadinfrastructuur voor invaliden	20
2.9.8	Laadpaalkleven	21
2.9.9	Klantreis	21
2.9.10	Alternatieven voor de Laadpaal	22
2.9.11	Prijstransparantie	22
2.10	Onderwerpen Dialoogronde	22
2.11	Innovatie	23
2.11.1	Procedure Innovaties binnen de Concessie	24
2.11.2	Mogelijke Innovaties	25
2.12	Communicatie, klachten en meldingen	26
2.13	Data, monitoring en managementinformatie	26
2.14	Verplaatsen, verwijderen en vervangen van Laadpalen	26
2.15	Contractmanagement en operationele uitvoering	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal Elektrische voertuigen neemt sterk toe. Naar schatting rijden er in 2030 zo'n 1,9 miljoen elektrische personenauto's 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 personenauto's 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 verwachte of daadwerkelijke verbruik hoger is dan 5.000kWh per Laadpaal over een periode van één jaar 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 bijdrage 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 de huidige Concessiehouder. Vanaf dat moment neemt de nieuwe Concessiehouder aanvragen in behandeling. De tot maart 2022 aangevraagde Laadpalen worden binnen de huidige afspraken geplaatst door de huidige Concessiehouder, waarna op 30 juni 2022 de Plaatsingstermijn van de lopende Concessie formeel afloopt. De nieuwe Concessiehouder gedooft de plaatsing van Laadpalen na 1 juli 2022 door de Concessiehouder 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 1.1.

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 63 gemeenten (zie bijlage 1.3) is op bestuurlijk niveau besloten om deel te nemen aan de collectieve Concessie. Gemeenten die nu niet hebben besloten om deel te nemen hebben de mogelijkheid om na 6 of 18 maanden (dus vanaf 1-1-2023 of 1-1-2024) alsnog deel te nemen aan de collectieve Concessie indien zij hiertoe een besluit nemen. Voorwaarde voor deelname is dat de gemeente een Plankaart heeft opgesteld die voldoet aan de eisen zoals die gesteld zijn aan de Plankaarten die de provincies beschikbaar stellen aan de start van deze Concessie.

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 start Plaatsingstermijn. 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 wel/geen 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 ten minste één van 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 Concessiehouder. De uitrolstrategie bestaat uit vier onderdelen:

1. Proactieve uitrol op basis van plankaarten;
2. 'Paal-volgt-auto' laadpaal;
3. Laadpaal op basis van gebruikscijfers;
4. Laadpaal op aanvraag van gemeente.

De procedure voor de plaatsing van Laadpalen is beschreven in Bijlage 1.2 Workflow voor het proces van realisatie. Concessiehouder en Concessieverlener conformeren zich aan de in Bijlage 1.2 beschreven procedure.

Voor alle plaatsingscategorieën geldt dat:

- De Concessiehouder gebruik dient te maken van de Aanvraagportaal die de provincies beschikbaar stellen. Correspondentie met de Concessieverlener dient via dit Aanvraagportaal plaats te vinden.
- De plaatsing en installatie van een Laadpaal gebeurt volgens het principe van Eén arbeidsgang, om de overlast tot een minimum te beperken en de doorlooptijden te verkorten.

2.3.1 Proactieve uitrol op basis van Plankaarten

Voorafgaand aan de collectieve Concessie is 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 Plankaarten 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 technische haalbaarheid van de Laadlocaties. Indien een Laadlocatie technisch 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 de opgelopen vertraging. Bij plaatsing verder dan 25 meter van het laagspanningsnet zijn de meerkosten die de netbeheerder in rekening brengt voor rekening van de gemeente. Deze kosten worden vooraf met de gemeente gecommuniceerd, zodat naar een alternatieve locatie gezocht kan worden. De ligging van het laagspanningsnet wordt meegenomen bij het opstellen van de Plankaarten waardoor we dit risico beperkt houden.

Voor het opstellen van de Plankaarten worden mogelijk meer, andere of nieuwe databronnen gebruikt. De totaal verwachte aantallen Laadpalen per gemeente (voor alle plaatsingscategorieën), die worden ingetekend op de Plankaart, kunnen daardoor iets afwijken van de ElaadNL Outlook versie 2019. Voor het aantal te Plaatsen Proactieve laadpalen heeft dit geen consequenties. De aantallen die in Bijlage 1.3 'Jaarlijks te Plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente' is daarvoor leidend.

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 per jaar 885 Laadpalen proactief geplaatst worden (bij deelname van 63 gemeenten). In Bijlage 1.3 is een overzicht opgenomen van het aantal jaarlijks te Plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente. Bij verlenging wordt onderzocht of een herberekening van het aantal Proactief te Plaatsen Laadpalen noodzakelijk is. Het aantal te Plaatsen Proactieve laadpalen in de verlenging van de Plaatsingstermijn blijft minimaal gelijk aan de aantallen zoals opgenomen in bijlage 1.3. Bij de herberekening is het uitgangspunt dat de verhouding tussen prognose en aantal te realiseren laadpalen gelijk blijft (30%). Deze locaties worden per half jaar door de gemeenten batchgewijs aangewezen, door het nemen van het (Verzamel)verkeersbesluit.

Concessiehouder is gehouden aan het realiseren van het aantal Proactieve laadpalen per gemeente zoals opgenomen in Bijlage 1.3. Deze aantallen zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomsten met gemeenten. In de samenwerkingsovereenkomst met gemeenten zijn tevens afspraken gemaakt over de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente. Aan de plaatsing van Proactieve laadpalen zijn geen kosten verbonden voor de Concessieverlener. Concessiehouder plaatst de Proactieve laadpalen voor eigen rekening en risico.

Uitgangspunt is de plaatsing van 885 Proactieve laadpalen per jaar bij deelname van 63 gemeenten. Indien het aantal deelnemende gemeenten hoger wordt doordat nieuwe gemeenten zich aansluiten, zal dit aantal verhoudingsgewijs worden aangepast. Dit heeft dan ook consequenties voor de hieronder genoemde aantallen.

Vanwege mogelijke fluctuaties dient Concessiehouder rekening te houden met een bandbreedte van 10%. Bij 63 deelnemende gemeenten en 885 te Plaatsen Laadpalen, dient daarom uitgegaan te worden van een bandbreedte 800 – 975 Laadpalen per jaar. Het aantal van 800 te Plaatsen Laadpalen wordt door Concessieverlener gegarandeerd. Concessiehouder kan echter gehouden worden aan het Plaatsen van 975 Laadpalen binnen deze categorie bij de deelname van 63 deelnemende gemeenten.

Daarnaast wordt Concessiehouder in Gunningscriterium 1 uitgedaagd om meer Proactieve laadpalen 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 885 Laadpalen per jaar, verdeeld over de deelnemende gemeenten (bij deelname van 63 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.

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, die 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 zes maanden, vanaf start Uitvoeringsperiode, 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. Het staat gemeenten vrij om middels een participatietraject de locaties voor te leggen aan inwoners en andere belanghebbenden.

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 Eén arbeidsgang zijn opgenomen in Bijlage 1.4. 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 uitvoeringsplanning 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 (maximaal 250 meter loopafstand) van een locatie van een Proactieve laadpaal die reeds in de uitrolplanning is opgenomen, realiseert de Concessiehouder de aangevraagde Laadpaal als Proactieve laadpaal binnen de betreffende Uitvoeringsperiode van een half jaar. In dat geval telt de Laadpaal mee voor de doelstelling van 885 Laadpalen per jaar vanuit de proactieve uitrolstrategie. De bijgevoegde workflow is hierbij leidend, zoals opgenomen in Bijlage 1.2. Wanneer de aangevraagde locatie niet binnen maximaal 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.

2.3.2 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 maximaal 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 wordt gebruikt, (zie paragraaf 2.3.4 voor definitie) dan plaatst Concessiehouder een Laadpaal volgens de voorwaarden van de plaatsingscategorie Laadpaal op basis van gebruiksdatabasis.

Wanneer binnen maximaal 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.

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

Een verzoek voor het Plaatsen van een Laadpaal in de categorie 'Paal-volgt-auto', kan gedaan worden door:

1. Een inwoner van de gemeente, te noemen een:
 - a. Eigenaar/gebruiker van een volledig elektrisch personenvoertuig;
 - b. Eigenaar/gebruiker van een plug-in hybride elektrische personenvoertuig (PHEV);
 - c. Eigenaar/gebruiker van een volledig elektrisch M1- en N1-voertuig dat gebruikt wordt voor de logistiek, voor doelgroepenvervoer of als buurtbus;

Onder gebruikers verstaan we inwoners die meerjarig de beschikking hebben en hoofdgebruiker zijn van een elektrische auto, bijvoorbeeld op basis van een leasecontract of 'auto van de zaak'. Hieronder vallen ook gebruikers van logistieke voertuigen die aan het eind van de werkdag met de bestuurder mee naar huis gaan en in de wijk laden.

2. Werkgevers.

Een werkgever kan een aanvraag indienen voor een Laadpaal in de categorie 'Paal-volgt-auto' als één of meerdere werknemers beschikken over een elektrische auto, de werkgever/het bedrijf geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein en er binnen een loopafstand van maximaal 250 meter geen andere Publieke laadpaal aanwezig is waar geen sprake is van intensief gebruik.

Hierbij kan het, net als bij een aanvraag van inwoners, gaan om een volledig elektrisch personenvoertuig, een plug-in hybride of volledig elektrisch M1 of N1 voertuig.

Voor de selectie van een geschikte locatie voor de 'Paal-volgt-auto' 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.

De maximale doorlooptijd voor 'Paal-volgt-auto' laadpalen is 16 weken. Concessieverlener en netbeheerders streven naar versnelling van de processen en hebben de ambitie hierover nadere afspraken te maken. Concessiehouder spant zich eveneens nadrukkelijk in voor het behalen van de plaatsingsperiode van 16 weken.

De mogelijkheid tot het aanvragen van een 'Paal-volgt-auto' laadpaal dient binnen twee weken na ondertekening van de Concessieovereenkomst operationeel te zijn via het Aanvraagportaal dat door de provincies beschikbaar wordt gesteld. 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.

2.3.3 Laadpaal op basis van gebruikscijfers.

De Concessiehouder is verplicht om, als op basis van de gebruiksdata intensief gebruik van een Laadpaal verwacht wordt of 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 5.000kWh per Laadpaal (verdeeld over twee Laadpunten) over een periode van één jaar.

Om op korte termijn te borgen dat er voldoende Laadinfrastructuur geplaatst wordt, dient Concessiehouder het aantal unieke gebruikers en eerder ingediende aanvragen voor een Laadpaal op een bepaalde locatie te monitoren en mee te nemen bij de beoordeling voor voldoende gebruik. Om door te groeien naar een optimaal (gebruik van het) netwerk dient Concessiehouder mee te werken aan een model en plaatsingsmethode waarbij op basis van bezettingsgraad bijgeplaatst wordt. Concessiehouder dient mee te werken aan implementatie hiervan tijdens de Plaatsingstermijn.

De locatie van bijplaatsen wordt in overleg met de gemeente bepaald. Dat kan direct naast de bestaande Laadpaal zijn maar ook een dichtbijgelegen locatie op de Plankaart. Hier reserveert de gemeente in principe direct twee parkeervakken (zie paragraaf 2.6).

We wachten niet op het jaarrapport om te constateren dat een extra Laadpaal 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 Laadpaal 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 op basis van gebruikscijfers voor eigen rekening en risico.

2.3.4 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. Dit dient vooraf duidelijk met de gemeente te worden afgesproken.

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. Ook hier streeft de Concessiehouder naar realisatie binnen 16 weken na aanvraag.

2.4 Eisen plaatsing, installatie en Exploitatie Laadpalen

In het Programma van Eisen (PvE) (Bijlage 1.5) zijn eisen opgenomen t.a.v. de Concessie, 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 Eén 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 op 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 Eén arbeidsgang.

Concessiehouder dient afspraken te maken met de door de netbeheerders gecertificeerde aannemers over de plaatsing en installatie in Eén 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 Eén 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

Concessieverlener garandeert dat er gedurende de Plaatsingstermijn geen andere Publieke Laadpalen geplaatst worden in de Openbare ruimte van de deelnemende gemeenten. Hierbij gaat het om publieke AC Laadpalen van maximaal 3x35A, rechtstreeks aangesloten op het openbare elektriciteitsnet. Het staat Concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x25A 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. Onder Openbare ruimte wordt verstaan; de ruimte die voor iedereen 24/7 toegankelijk is, in eigendom van de gemeente en niet aan bepaalde groepen of individuen kan worden toegeëigend. Gemeentelijke parkeergarages en transferia vallen niet onder deze definitie. Zones waar een parkeerrestrictie of parkeerregime van toepassing is vallen wel binnen deze definitie bijvoorbeeld 'zone betaald parkeren' of 'zone vergunninghouders'.

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 netaansluiting 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 Plaatsingstermijn vrij om netaansluitingen te verzwaren tot en met 3x35A en gedurende de Exploitatietermijn op deze netaansluitingen met akkoord van de gemeente Laadpalen bij te Plaatsen.

Het staat de provincies en gemeenten vrij om, in het kader van Innovaties en pilotprojecten, onder voorwaarden separate afspraken te maken met Concessiehouder of andere partijen. Deze uitzondering geldt enkel voor Laadpalen in de Openbare ruimte op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Zie hiervoor paragraaf 2.10 Innovatie.

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 neemt 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 (verlengde)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 vanuit 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 het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) en eisen uit het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

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 Installatievergoeding bestaat uit de volgende kostenonderdelen:

- a. Technisch; de totale kosten voor de technische invulling als aanschaf, plaatsing, verwijdering inrichting Laadlocatie, 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 overige kosten voor uitvoering en exploitatie 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 (CPI 000000)). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener voorgelegd te worden voor akkoord.

De vaste en variabele kosten van de netbeheerder moeten worden meegenomen als onderdeel van de Installatievergoeding. Veranderingen in de vaste en variabele kosten van de netbeheerder kunnen tot aanpassingen leiden van het laadtarief. Hiervoor geldt dat het de verantwoordelijkheid van Concessiehouder is om te onderbouwen welke impact de kostenverandering heeft op het laadtarief. Deze onderbouwing dient te gebeuren op basis van de huidige en nieuwe kosten gemiddeld over de verschillende netbeheerders op basis van het aantal te realiseren en bestaande aansluitingen. Waarbij voor iedere netbeheerder zowel de variabele als de vaste kosten in beeld gebracht worden. Deze wijzigingen mogen jaarlijks na goedkeuring worden doorgevoerd op het moment van indexering. De Installatievergoeding blijft hierdoor voor alle Laadpalen gelijk.

2. De Energieprijs

De Energieprijs is opgebouwd uit:

- a. Kosten van energie;
- b. Van toepassing zijnde (energie) belastingen en heffingen;
- c. Opslag Duurzame Energie;

De opgegeven prijs voor energie is vast gedurende het eerste jaar van de looptijd van de Concessieovereenkomst. Vanaf het tweede jaar vindt indexering van onderdeel 2a (Kosten van energie) één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS Indexcijfer (CPI Elektriciteit (045100)). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener voorgelegd te worden voor akkoord.

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 de Energieprijs) mag bij Inschrijving niet lager zijn dan € 0.25 per kWh en niet hoger zijn dan € 0.36 per kWh, exclusief BTW. Het tarief voor de Installatievergoeding mag niet meer bedragen dan 50% van het totale Laadtarief.

Prijzen zijn per kWh, excl. BTW en worden in rekening gebracht bij de Mobility Service Providers, via eigen laadpas en/of ad hoc betaling (direct payment) aan de Laadpaal. Eventuele inkomsten op basis van HBE's dienen door Inschrijver verdisconteerd te worden in de op te geven tarieven.

Naast de Installatievergoeding en de Energieprijs gelden de volgende voorwaarden en tarieven:

3. Concessievergoeding

Concessieverlener kan ervoor kiezen om jaarlijks vanaf 1-7-2023 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, wordt de hoogte van de Concessievergoeding jaarlijks vooraf vastgesteld. Afrekening vindt aan het eind van het contractjaar plaats.

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 voor het komende concessiejaar.

Uitgangspunt blijft een Laadtarief waarmee elektrisch rijden concurrerend is met het rijden op fossiele brandstof. Om dit te borgen maximaliseren we de Concessievergoeding op €0,02 per kWh. De kosten die de Concessievergoeding moet dekken, blijven gelijk over de jaren. Het aantal laadpalen en het verbruik nemen toe waardoor de hoogte van de Concessievergoeding per kWh per jaar afneemt. De Concessievergoeding wordt hier jaarlijks op aangepast. Dit moment stelt Concessiehouder af op de jaarlijkse indexering van het laadtarief. De Concessievergoeding kan daarmee op zijn vroegst geheven worden vanaf 1-7-2023.

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 paragraaf 2.14 Verplaatsen, verwijderen en vervangen van Laadpalen. 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 (CPI 000000).

5. 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.

6. Leges en precario

Concessieverlener stelt de locaties voor Laadinfrastructuur om niet beschikbaar. Concessieverlener heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de aanvraagprocedure van de Laadpaal 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.

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 het Contractmanagement. De provincie coördineert en verzamelt deze verzoeken en inventariseert hiervoor de benodigde gegevens. Uiterlijk 6 maanden voor indexering en 1x per jaar worden deze verzoeken bij de Concessiehouder ingediend. Concessiehouder dient dit dan jaarlijks gelijktijdig met de indexering van het laadtarief te implementeren. Concessiehouder dient rekening te houden met deze flexibiliteit in haar afspraken met de energieleverancier. Zie hiervoor Bijlage 1.6 (Workflow alternatieve energieleverancier) waarin de workflow staat voor het overstappen naar een andere energieleverancier, zijnde een lokale 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 toekomstbestendig 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 invaliden
8. Laadpaalkleven
9. Klantreis
10. Alternatieven voor de Laadpaal
11. Prijstransparantie

2.9.1 Smart Charging ready

Met betrekking tot Smart Charging worden de volgende eisen gesteld:

a. *Smart Charging Ready*

- Concessiehouder voldoet aan de Smart Charging Requirements¹ 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 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 (OCPP) 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 testlaboratorium². In overleg met de Concessieverlener kan een vergelijkbaar testrapport gebaseerd op de OCTT 2.0.1 mogelijk volstaan³. 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 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

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>

nader uitgewerkt. Concessiehouder implementeert alleen de capaciteitsprofielen na goedkeuring van Concessieverlener.

- Concessiehouder dient een open protocol te ondersteunen om stuursignalen van de regionale netbeheerder 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 problemen voordoen 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 betreft 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.

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

2.9.3 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 Requirements⁴. Bij een update van de EV Charging Systems Security Requirements voldoet de Concessiehouder hier binnen uiterlijk 12 maanden na release aan.

⁴ Verkrijgbaar via <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/werkgroepen/werkgroep+smart+charging/documenten/werkgroep+smart+charging/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1988918>

Het is aan Concessiehouder om 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.

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

Laadpleinen op een aansluiting groter dan 3x35A vallen buiten de scope van deze Concessie. Om het toch mogelijk te maken om hier maatwerk te leveren krijgt Concessiehouder het First right to bid en Last right to refusal. Dat wil zeggen dat Concessiehouder het recht krijgt om als eerste een bod te doen op een voorstel voor een Laadplein door de initiatiefnemer (First right to bid) en het recht om een laatste bod te doen om het bod van een andere partij minimaal te matchen (Last right to refusal). In het geval de Concessiehouder het bod minimaal matcht, dan krijgt Concessiehouder de opdracht om het Laadplein te realiseren en gelden de voorwaarden en het Laadtarief van de Concessie.

Maakt Concessiehouder geen gebruik van het First right to bid en Last right to refusal en ligt er een bod van een andere partij dat de Concessiehouder niet minimaal matcht dan mag het Laadplein buiten de Concessie om gerealiseerd worden met een andere marktpartij. Hier is geen maximum aan gesteld.

Een verzoek voor een Laadplein wordt door de gemeente ingediend bij Contractmanagement en de Concessiehouder. Uiterlijk binnen 2 weken geeft Concessiehouder aan bij Contractmanagement en de gemeente of ze gebruik wil maken van de optie tot First right to bid en Last right to refusal. Geeft Concessiehouder aan hier geen gebruik van te willen maken dan mag de gemeente direct met een andere marktpartij afspraken maken. Indien Concessiehouder wel gebruik wil maken van het First right to bid en Last right to refusal dan volgt binnen 4 weken nadat Concessiehouder heeft aangegeven hier gebruik van te willen maken een bod vanuit het First right to bid. Voor het bod vanuit Last right to refusal heeft Concessiehouder 2 weken vanaf het moment dat de vraag om een bod minimaal te matchen aan Contractmanagement en Concessiehouder is gesteld.

2.9.5 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 Laadpalen 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 nieuwbouwwijken⁵ van Over Morgen, of een vergelijkbare tool;
- 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 van 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 betreft. Als de bewoner de woning betreft 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 betreft, 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.

De volgende nieuwbouwwijken hebben een uitzonderingspositie en vallen niet (geheel) onder de exclusiviteit van deze Concessie:

- 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

⁵ Zie <https://evmaps.overmorgen.nl/nieuwbouwwijken>

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.

- Voor de nog te ontwikkelen 7 velden (circa 100 woningen per veld) van de wijk Schuytgraaf in Arnhem wordt ingezet op Laadpleinen. Voor specifiek de Laadpleinen in deze wijk geldt dat ze vallen onder een contract dat apart in de markt is gezet door gemeente Arnhem. Voor deze situatie geldt daarom niet de afspraak dat de Concessiehouder het First right to bid en Last right to refusal heeft.

2.9.6 Laadinfrastructuur voor deelfervoer

Een gemeente kan besluiten om een Laadlocatie aan te wijzen die 'uitsluitend ten behoeve van elektrische deelfoertuigen wordt gebruikt'. Onder deelfervoer worden zowel open systemen waar iedereen gebruik van kan maken, als gesloten deelfervoersystemen 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 de aanbieder van deelfervoer en/of Concessieverlener vrij 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 deelfervoer dan niet toegestaan om zelf Laadinfrastructuur te Plaatsen. Voor deze Laadpaal geldt dezelfde vergoeding als voor de categorie Laadpalen op aanvraag van gemeente, namelijk €1.500,- excl. BTW. Dit ongeacht het daadwerkelijk gebruik op het Laadpunt dat voor de deelauto gereserveerd wordt. De Gemeente kan hierover aanvullende afspraken maken met de aanbieder van deelfervoer.

2.9.7 Laadinfrastructuur voor invaliden

Ook voor invaliden moet het mogelijk zijn om een Laadpaal aan te vragen. Invaliden hebben vaak een op kenteken gereserveerde parkeerplek in de Openbare ruimte. Dit in verband met de bereikbaarheid van het voertuig en afstand tot de woning. Op dit moment zijn deze voertuigen vaak nog niet elektrisch maar de verwachting is wel dat de elektrificatie deze doelgroep op korte termijn ook gaat bereiken. In het kader van het gelijkheidsbeginsel is het van belang dat ook deze personen de mogelijkheid krijgen om een Laadpaal aan te vragen in de Openbare ruimte.

De Aanvraag voor een Laadpaal gaat volgens de procedure van 'Paal-volgt-auto' maar er zijn een aantal aanvullingen op deze procedure van toepassing.

- De Laadpaal moet, mits technisch mogelijk, geplaatst worden bij het reeds gereserveerde parkeervak van de aanvrager.
- De gemeente reserveert en effectueert direct het tweede parkeervak voor het laden van elektrische voertuigen. Dit om de businesscase voor desbetreffende Laadpaal sluitend te maken.
- Indien er geen aangrenzend parkeervak is, zoekt de gemeente in overleg met de aanvrager en Concessiehouder een geschikte locatie in de buurt waar wel twee parkeervakken met één Laadpaal kunnen worden bediend. Als dat niet mogelijk is staat het de gemeente vrij om met een Marktpartij buiten de Concessie om een laadvoorziening te organiseren.

Op deze manier borgen we dat er ook voor invaliden Laadinfrastructuur beschikbaar is en de Concessiehouder niet is aangewezen op slechts één gebruiker op de Laadpaal.

2.9.8 Laadpaalkleven

Onder Laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren, van 00.00 – 09.00) 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 (Gunningscriterium 2) 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.

2.9.9 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 de beschrijving van de Klantreis is opgenomen als bijlage 1.7.

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.

Concessieverlener zorgt hierbij voor de technische randvoorwaarden. Het is daarbij de rol van de Concessiehouder om dit uit te voeren en de borging te verzorgen.

Met betrekking tot de Exploitatietermijn 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.
- 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.

We vragen Inschrijver hier een voorstel voor te doen in Gunningscriterium 4.

2.9.10 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 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. Hierbij geldt hetzelfde proces als voor overige Innovaties en dus ook de restrictie dat dit in totaal om maximaal 200 Laadpalen per provincie gaat verdeeld over de volledige contractperiode.

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

2.9.11 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) wordt voldaan.

2.10 Onderwerpen Dialoogronde

De volgende onderwerpen worden tijdens de dialoog besproken:

- De mogelijkheid 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 stimuleringsstarief 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 opgenomen 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?
- Graag bespreken we in hoeverre een doorlooptijd van 16 weken realistisch is voor de categorieën 'Paal-volgt-auto' Laadpalen, Laadpalen op basis Aanvraag van gebruikscijfers en Laadpalen op Aanvraag van gemeente.
- In paragraaf 2.11.1 beschrijven we hoe we willen omgaan met Innovaties binnen de Concessie. Graag bespreken wij met u in hoeverre de beschreven procedure werkbaar is en welke suggesties u heeft om Innovatie binnen de Concessie mogelijk te maken. Ook zijn we benieuwd naar uw kijk op de (on)mogelijkheden en wenselijkheid om ook Innovaties buiten de scope van 3x35A mogelijk te maken en in hoeverre we de ruimte voor pilot-projecten moeten maximeren tot 200 Laadpalen in Overijssel en 200 Laadpalen in Gelderland. Is maximeren überhaupt nodig? Zo ja is dit dan 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 Innovatie

De komende jaren zullen een aantal bekende en nog onbekende Innovaties hun intrede doen. Onder Innovatie verstaan we oplossingen voor laden, anders dan de standaard Publieke laadpaal, welke voordelen op kunnen leveren t.a.v. bijvoorbeeld maar niet limitatief: gebruiksgemak, inpassing in de Openbare ruimte, ruimtebeslag, lagere kosten, de mogelijkheid van koppeling met duurzame energie, beperken van het aantal Laadpunten en efficiënt gebruik van het bestaande elektriciteitsnet.

Deze Innovaties zijn geen onderdeel van deze Concessie indien deze niet zijn opgenomen in het PvE. Wel willen we Innovaties mogelijk maken binnen de Concessie. Hieronder de procedure hoe we omgaan met initiatieven voor Innovaties binnen de Concessie en welk soort Innovaties we verwachten.

2.11.1 Procedure Innovaties binnen de Concessie

In de Concessie bieden we ruimte voor Innovaties door 1) het mogelijk maken van pilotprojecten en 2) het breed toepasbaar maken van Innovaties (opschaling). Het gaat om Innovaties op Laadpalen in de Openbare ruimte op een netaansluiting van maximaal 3x35A. De Concessiehouder en Concessieverlener hebben het recht om verzoeken voor Innovaties in te brengen en geven dit aan bij Contractmanagement en gemeente of Concessiehouder (degene die niet initiatiefnemer is). Het verzoek gaat minimaal in op de randvoorwaarden die verderop in deze paragraaf zijn beschreven voor 'pilotprojecten' en de 'opschaling van Innovaties'.

Innovaties 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.

1. Pilotprojecten

Voor de uitvoering van pilotprojecten geldt dat Concessiehouder het 'First right to bid' en 'Last right to refusal' krijgt. Indien Concessiehouder van dit recht geen gebruik maakt gedogen zij dat andere partijen deze pilots uitvoeren. Een pilot heeft een afgebakende omvang en looptijd. Pilots met een andere partij dan de Concessiehouder worden gemaximeerd tot 20 Laadpalen per pilot en maximaal 2 pilots per jaar voor het concessiegebied. Het pilotproject voldoet in ieder geval aan de volgende randvoorwaarden:

- 1) Het voorgestelde pilotproject is goed onderbouwd en heeft een projectleider die de Innovatie namens de initiatiefnemer begeleidt.
- 2) Er wordt toegewerkt naar een Proof of Concept met tenminste de volgende inhoud: functie, techniek, economisch en een goed uitgewerkte businesscase.
- 3) De (meer)kosten van het pilotproject worden gedragen door de initiatiefnemer.

Een verzoek voor een pilotproject wordt door de gemeente ingediend bij Contractmanagement en de Concessiehouder. Uiterlijk binnen 2 weken geeft Concessiehouder aan bij Contractmanagement en de gemeente of ze gebruik wil maken van de optie tot First right to bid en First right to refusal. Geeft Concessiehouder aan hier geen gebruik van te willen maken dan mag de gemeente direct met een andere marktpartij afspraken maken over het pilotproject in het geval het maximum van 2 pilots per jaar nog niet is bereikt.

Indien Concessiehouder wel gebruik wil maken van het First right to bid en First right to refusal dan volgt binnen 4 weken nadat Concessiehouder heeft aangegeven hier gebruik van te willen maken een bod vanuit het First right to bid. Voor het bod vanuit Last right to refusal heeft Concessiehouder 2 weken vanaf het moment dat de vraag om een bod minimaal te matchen aan Contractmanagement en Concessiehouder is gesteld.

Als Concessiehouder met een Innovatievoorstel komt wordt dit beoordeeld door Concessieverlener. De Concessieverlener heeft daarbij het recht om dit voorstel te accepteren of te weigeren.

2. Opschaling van Innovaties

Voor de opschaling van Innovaties geldt dat de Concessiehouder het "First right to bid" en "Last right to refusal" krijgt. De werkwijze en termijnen voor het First right to bid en Last right to refusal zijn gelijk als wanneer het gaat om een pilotproject.

Opschaling kan een gevolg zijn van succesvolle pilotprojecten binnen de Concessie of ervaringen die zijn opgedaan buiten de Concessie.

Een Innovatie komt in aanmerking voor opschaling wanneer het aan de volgende randvoorwaarden voldoet:

- 1) Proof of concept (PoC) wordt aangeboden of de Concessiehouder wordt gevraagd een PoC te ontwikkelen. Dit PoC wordt gevalideerd door de contractmanager en indien nodig Concessieverlener en Concessiehouder. Dit PoC bevat ten minste de volgende inhoud: functie, techniek, economisch en wordt voorzien van een goed uitgewerkte businesscase.
- 2) Meerkosten van de businesscase ten opzichte van de prijs voor de reguliere Laadinfrastructuur (plaatsing en Exploitatie van standaard laadvoorziening in de Concessie) worden gedragen door de initiatiefnemer.

Als aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan kan Concessiehouder gevraagd worden om een voorstel te doen om dit binnen het contract te realiseren, waarmee deze Innovatie onder de afgesproken voorwaarden voor alle deelnemende gemeenten beschikbaar komt. Het voorstel gaat in ieder geval in op de aanvullende inzet, financiering en eventuele contractuele aanpassingen die nodig zijn. Als alle partijen akkoord zijn met het voorstel kan het worden uitgerold binnen de Concessie. Hiertoe wordt dan, indien nodig, een Verzoek tot Wijziging afgestemd.

Is er geen akkoord, of geeft de Concessiehouder aan geen voorstel te willen doen, dan kan het project buiten Exclusiviteit van de Concessie om worden gerealiseerd. Hieraan is een maximum gesteld: in de provincie Overijssel zijn 200 Laadpalen toegestaan en in de provincie Gelderland (inclusief Veenendaal) ook 200 voor de gehele Plaatsingsperiode (exclusief verlenging). Wanneer de Concessiehouder deze opschaling wel implementeert geldt de maximering van 2x200 laadpalen niet.

2.11.2 Mogelijke Innovaties

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 de volgende Innovaties (niet limitatief):

- 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 die op dit moment nog niet ontwikkeld en/of inzichtelijk zijn.

Indien deze Innovaties geïmplementeerd dienen te worden maken Concessieverlener, Concessiehouder en andere belanghebbenden 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 (Gunningscriterium 4) 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

Data en monitoring

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 1.5 PvE). 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 wegconstructie) 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;
- In geval zodanig veel verplaatsingen en/of verwijderingen van Gerealiseerde Laadpalen op initiatief van Concessieverlener plaatsvinden dat dit redelijkerwijs negatieve invloed heeft op de Exploitatie van de Gerealiseerde Laadpalen – onder meer vanwege de kosten van verwijdering en/of verplaatsing en/of gedeelde inkomsten waardoor de investeringen niet of minder goed kunnen worden terugverdiend – treden Partijen met elkaar in overleg om nadere afspraken te maken zodat Concessiehouder een rendabele en levensvatbare Exploitatie van de Gerealiseerde Laadpalen kan (blijven) bewerkstelligen.
- 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 terug te brengen in de staat zoals aangetroffen. Concessieverlener kan in twee situaties voor verwijdering aan het eind van de contractperiode kiezen:
 - o Indien de Laadlocatie niet meer voldoet en/of deze niet meer past in het (plaatsings)beleid;
 - o 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 bedragen € 750,- exclusief BTW.

De kosten voor verplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 1.250,- per Laadpaal. De genoemde kosten voor verwijdering en verplaatsing zijn exclusief de kosten die door de netbeheerder in rekening worden gebracht. Concessiehouder mag de kosten van de netbeheerder in rekening brengen op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten en geeft daarvoor inzicht in de factuur van de netbeheerder.

In het geval van werkzaamheden door de gemeente, waaronder maar niet beperkt tot wegreconstructies, kan Concessiehouder geen aanspraak maken op een vergoeding voor gedeelde 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 zijn de deelnemende gemeenten en 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 zoals 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 allerlei 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 1.1 Begrippenlijst
Bijlage 1.2 Workflow voor het proces van realisatie
Bijlage 1.3 Jaarlijks te plaatsen Proactieve laadpalen per gemeente
Bijlage 1.4 Netbeheerdersinformatie Overijssel/Gelderland
Bijlage 1.5 Programma van Eisen
Bijlage 1.6 Workflow alternatieve energieleverancier
Bijlage 1.7 Onderzoeksrapport KPI Klantreis