

Q & A met antwoord op veel gestelde vragen

Inhoud

1. Waarom kiest de provincie voor een aanbesteding?.....	2
2. Mijn gemeente bestaat uit kleine kernen, is het dan wel interessant voor een marktpartij?	2
3. Wanneer wordt er een laadpaal geplaatst?	2
4. Wat is proactieve plaatsing?	3
5. Wat wordt er van mij als gemeente gevraagd als ik deelneem aan de concessie?	3
6. Wat valt binnen en wat valt buiten de exclusiviteit van de concessiehouder?	4
7. Hoe gaan we om met bestaande contracten? Kan ik dan toch meedoen?	4
8. Ben ik verplicht een minimaal/maximaal aantal openbare laadpalen af te nemen?	4
9. Is het hebben van een plankaart verplicht als ik deelneem aan de concessie?.....	4
10. Wat is de samenhang tussen de plankaart, het aanvraagportaal, het monitoringssysteem en de concessie?	4
11. Wat kost het de e-rijder?	5
12. Wat zijn de kosten voor de gemeente?	5
13. Wat is een concessievergoeding en wie ontvangt deze vergoeding?.....	5
14. Welk vermogen hebben de laadpalen die geplaatst worden?	5
15. Wordt de laadpaal gevoed met groene stroom?	6
16. Welke ruimte is er voor innovatie als ik meedoe aan deze concessie?	6
17. Hoe zit het met Laadpleinen?	6
18. Wat als ik de laadpaal wil verplaatsen of verwijderen?.....	6
19. Hoeveel vakken moet de gemeente reserveren voor een laadlocatie?	6
20. Hoe lang loopt het contract?.....	7
21. Wat gebeurt er na afloop van de exploitatietermijn van 10 jaar?.....	7
22. Wie beslist of de plaatsings- en exploitatietermijn wordt verlengd?	7
23. Wat is de planning voor de aanbesteding?	7
24. Hoe en wanneer moet ik aangeven dat mijn gemeente wil deelnemen aan de concessie?	7
25. In de samenwerkingsovereenkomst staat dat de provincie het contractmanagement kan voeren voor laadpalen van EVnetNL B.V.. Hoe zit dat?	7
26. Hoe verschilt deze nieuwe concessie met de Ecotap/Allego concessie van 2018?	8
27. Hoe verschilt deze samenwerkingsovereenkomst (sok) met de sok die gemeenten destijds voor de Ecotap/Allego-concessie hebben ondertekend?	10

1. Waarom kiest de provincie voor een aanbesteding?

Provincies en gemeenten hebben zich via het Klimaatakkoord gecommitteerd aan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De belangrijkste doelstelling van de NAL is om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperking vormt voor de uitrol van Elektrisch Vervoer (EV). Het aanbesteden van een concessie voor publieke laadinfrastructuur draagt hier, ons inziens, direct aan bij. Binnen deze concessie maken we het mogelijk om op basis van plankaarten vooruitlopend op de vraag (proactief) laadinfrastructuur te plaatsen. Dit kan kosteloos omdat het door de schaalgrootte voor de concessiehouder mogelijk is om de goed rendabele locaties voor laadpalen tegen de minder rendabele locaties weg te strepen. Daarnaast worden door het schaalvoordeel nog andere voordelen gecreëerd. Denk hierbij aan de kwaliteit van de laadinfrastructuur, laadprijs en locatiekeuze. Processen worden in deze aanbesteding eenduidig en efficiënt ingericht, wat ervoor zorgt dat gemeenten zoveel mogelijk ontzorgd worden. Ten tweede willen we alle marktpartijen een gelijke kans geven. Door een gezamenlijke aanbesteding wordt een level playing field gecreëerd, waardoor alle partijen onder gelijke omstandigheden kunnen inschrijven. De uitgevoerde marktconsultatie en ook de ervaring met vergelijkbare recente aanbestedingen laten zien dat door een aanbesteding de kosten voor overheden en e-rijders afnemen.

2. Mijn gemeente bestaat uit kleine kernen, is het dan wel interessant voor een marktpartij?

Ja. Het doel van de Europese aanbesteding is om één marktpartij te selecteren die het recht en de verplichting krijgt om laadinfrastructuur te plaatsen, exploiteren, beheren en onderhouden. Door het gezamenlijk aanbesteden met verschillende Gelderse en Overijsselse gemeenten (inclusief gemeente Veenendaal), waaronder de grotere gemeenten, creëren we schaalvoordelen die een individuele gemeente niet kan bieden. Kleine kernen kunnen hiervan profiteren omdat de marktpartij verplicht is laadlocaties te realiseren tegen dezelfde voorwaarden als in grotere gemeenten.

3. Wanneer wordt er een laadpaal geplaatst?

Binnen de concessie onderscheiden we vier categorieën laadpalen:

- **Proactieve laadpalen.**
Laadpalen die vóór de vraag uit (proactief) worden geplaatst waarbij de locaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de plankaart. Voor het selecteren van deze locaties krijgt de gemeente advies van o.a. de opsteller van de plankaart en concessiehouder. In deze categorie wordt een deel van de jaarlijkse prognose (ca. 30%) kosteloos geplaatst door de concessiehouder. In de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie wordt het aantal laadpalen per gemeenten in deze categorie vastgelegd (zie voor de aantallen per gemeente bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst). Voor proactieve laadpalen geldt een afnameverplichting.
- **Paal-volgt-auto laadpalen.**
Laadpalen die op basis van aanvraag van de e-rijder worden geplaatst. Hierbij wordt waar mogelijk gezocht naar een locatie op de plankaart. Mocht die niet voorzien zijn, dan wordt er in overleg met de concessiehouder een locatie gezocht. Ook deze laadpalen worden kosteloos geplaatst door de concessiehouder.
- **Laadpalen op basis van gebruikscijfers.**
Als op basis van de gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief wordt gebruikt plaatst concessiehouder hier een extra laadpaal bij. Onder intensief gebruik verstaan we een op basis van realisatie-cijfers verwacht verbruik van meer dan 4.500 kWh per laadpaal (verdeeld over twee laadpunten) over een periode van één jaar.
- **Laadpaal op aanvraag van gemeente.**

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

4. Wat is proactieve plaatsing?

Om de groei van elektrisch vervoer te faciliteren en ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen beperkende factor is voor de groei van elektrisch vervoer, gaan we proactief (voor de vraag uit) plaatsen. Daarbij zoeken we naar een balans tussen vraag en voldoende aanbod zonder een disproportioneel beslag te leggen op de openbare ruimte. Daarnaast willen we ook dat de concessiehouder de laadinfrastructuur kosteloos gaat plaatsen (m.u.v. 'Laadpaal op aanvraag van gemeente'). Om te komen tot een realistisch aantal proactieve laadpalen voor zowel concessiehouder als gemeente, hebben we een berekening uitgevoerd op basis van de prognoses van ElaadNL. Aan de hand van deze prognoses hebben we bepaald hoeveel laadpalen er per jaar kosteloos moeten kunnen worden geplaatst in het gehele concessiegebied. Dit hebben we vergeleken met de daadwerkelijke realisatie op dit moment. Op basis van deze cijfers komen we bij deelname van alle 77 gemeenten uit op ongeveer 1.000 laadpalen (30%) die jaarlijks proactief geplaatst worden in het concessiegebied. Dit aangevuld met paal-volgt-auto, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van de gemeente, zorgt voor een belangrijke stap in de richting van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

5. Wat wordt er van mij als gemeente gevraagd als ik deelneem aan de concessie?

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

- Gemeenten conformeren zich aan de doelstelling om eind april 2022 te komen tot een door de gemeente gevalideerde plankaart.
- Op basis van de gevalideerde plankaart wijst elke gemeente ieder half jaar een x aantal (zie bijlage IV van de samenwerkingsovereenkomst voor de aantallen voor uw gemeente) proactieve laadlocaties aan. De gemeente is verplicht het afgesproken aantal proactief te plaatsen laadpalen per jaar af te nemen.
- Voor de realisatie van deze laadlocaties neemt de gemeente bij voorkeur een verzamelverkeersbesluit. Waarbij voor iedere laadpaal in principe per direct twee parkeervakken gereserveerd worden voor het laden van elektrische voertuigen.
- De gemeente conformeert zich aan de in de workflow (bijlage 10.2 Workflow voor het proces van realisatie) opgenomen termijnen voor het doorlopen van de stappen in het proces om te komen tot realisatie van een laadpaal.
- De gemeente heft geen precario en/of leges voor het doorlopen van de procedures en/of de procedure verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.
- De kosten voor het verplaatsen ((tijdelijk) verwijderen en herplaatsen) van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente.

- De gemeente is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering van het contract. Elke gemeente stelt hiervoor een eerste aanspreekpunt aan. De provincie Overijssel is voor de gemeenten het contractuele aanspreekpunt en voert namens de gemeenten het contractmanagement uit.

6. Wat valt binnen en wat valt buiten de exclusiviteit van de concessiehouder?

Met deelname aan de concessie verleent de gemeente exclusiviteit aan de concessiehouder voor het plaatsen van nieuwe laadpalen (bestaande uit twee laadpunten) gedurende de plaatsingsperiode. De exclusiviteit is enkel van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte op een aansluiting tot en met 3x35A. De exclusiviteit geldt niet voor de locaties buiten de openbare ruimte, snellaadpunten, laadpleinen op grotere aansluitingen dan 3x35A, logistieke hubs en laadpalen waarbij 2 sockets gereserveerd zijn (bijvoorbeeld voor deelauto's).

Contracten van bestaande laadpalen waarvan de exploitatietermijn afloopt mag de gemeente opnieuw in de markt zetten (aldanniet in regionaal verband).

7. Hoe gaan we om met bestaande contracten? Kan ik dan toch meedoen?

De concessiehouder krijgt met het nieuwe contract gedurende de plaatsingstermijn het exclusieve recht om laadpalen in de publieke ruimte te plaatsen. Het is van belang dat er binnen de gemeente geen contracten zijn die hier strijdig mee zijn of dat er nieuwe contracten worden afgesloten die hier strijdig mee zijn. Als uw gemeente wil deelnemen aan de concessie dan kan dat betekenen dat u bestaande contracten moet beëindigen of tijdelijk stop moet zetten. Dit is echter sterk afhankelijk van de bestaande contractuele afspraken.

8. Ben ik verplicht een minimaal/maximaal aantal openbare laadpalen af te nemen?

Ja, de gemeente is verplicht om minimaal het jaarlijkse aantal proactief te plaatsen laadpalen af te nemen, zoals is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en provincie. Het gaat om circa 30% van het totaal aantal laadpalen dat jaarlijks naar verwachting nodig is in de gemeente. Voor de andere categorieën (paal-volgt-auto laadpalen, laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op aanvraag van gemeente) geldt geen minimale of maximale afname.

9. Is het hebben van een plankaart verplicht als ik deelneem aan de concessie?

Ja, de plankaart is een belangrijk onderdeel van de nieuwe aanpak en het werkproces binnen de concessie en is daarom verplicht voor gemeenten die deelnemen aan de concessie. In de plankaart staat het aantal verwachte laadpalen en geeft elke gemeente aan welke laadpalen jaarlijks proactief worden geplaatst. Op basis daarvan maakt de concessiehouder zijn planning en neem je als gemeente een verkeersbesluit. De provincies bieden elke gemeente een plankaart aan, ook als je niet deelneemt aan de concessie. Er zijn geen kosten voor de gemeente, wel vraagt het opstellen en de validatie van de plankaart inzet van de gemeente. Afhankelijk van de grootte van de gemeente is de inschatting dat het elke gemeente 60 tot 100 uur kost.

10. Wat is de samenhang tussen de plankaart, het aanvraagportaal, het monitoringssysteem en de concessie?

Voor iedere gemeente die deelneemt aan de concessie wordt een totaalpakket van instrumenten aangeleverd om het proces rondom de plaatsing van laadpalen te stroomlijnen en inzichtelijk te maken. In de plankaart wijst iedere gemeente elk half jaar de locaties aan die proactief geplaatst gaan worden en neemt hiervoor een verzamelverkeersbesluit. De voortgang van de plaatsing, de mogelijkheid om aanvragen te doen en de status van laadpalen wordt inzichtelijk gemaakt in de aanvraagportaal. Het monitoringssysteem biedt inzicht in het gebruik van de laadpalen. Het

aanvraagportaal en monitoringssysteem worden afzonderlijk van de concessie in de markt gezet, maar het wordt de concessiehouder verplicht om hiermee te werken. Deze instrumenten worden ook voor de gemeenten een belangrijke bron van informatie.

11. Wat kost het de e-rijder?

Het realiseren van een laadlocatie in de openbare ruimte is voor de e-rijder kosteloos. Het laadtarief (het tarief wat de e-rijder aan de laadpaal betaalt) is afhankelijk van de winnende inschrijving maar mag niet lager zijn dan € 0,22 per kWh en niet hoger zijn dan € 0,36 per kWh exclusief BTW. Met deze range voorkomen we dat laden bij een openbare laadpaal aantrekkelijker wordt dan thuisladen vanwege een te laag laadtarief, borgen we dat de gewenste kwaliteit van dienstverlening kan worden geleverd en zorgen we tegelijkertijd dat elektrisch rijden aantrekkelijker blijft dan het fossiele alternatief door een gunstig laadtarief.

12. Wat zijn de kosten voor de gemeente?

Binnen de concessie zijn alleen kosten verbonden aan de plaatsing van laadpalen op aanvraag van de gemeente. De gemeente kan iedere willekeurige locatie aanwijzen voor de plaatsing van een laadpaal en de concessiehouder is verplicht deze laadpaal te realiseren. De gemeente betaalt de concessiehouder een vergoeding van €1.500,- (hoogte nog ter discussie) per laadpaal, ongeacht het werkelijke verbruik. Er zijn géén kosten verbonden aan de plaatsing van proactieve laadpalen, paalvolgt-auto laadpalen en laadpalen op basis van gebruikscijfers. De kosten voor het verwijderen en verplaatsen van laadpalen zijn vast. Indien een gemeente een verplaatsing of verwijdering initieert, kunnen deze kosten in rekening gebracht worden bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen van een laadpaal (twee laadpunten) bedragen € 300,- exclusief BTW (hoogte nog ter discussie). De kosten voor verplaatsing (verwijdering en nieuwe plaatsing) bedragen € 750,- per laadpaal (twee laadpunten) exclusief de netwerkkosten (hoogte van de bedragen staat nog ter discussie). Aan de plankaart zijn geen kosten voor de gemeente verbonden. Wel wordt er ambtelijke inzet (uren) gevraagd om de plankaart op te stellen.

13. Wat is een concessievergoeding en wie ontvangt deze vergoeding?

Een concessievergoeding is een opslag op het laadtarief die gebruikt wordt om de werkzaamheden van o.a. het beheer en onderhoud van de plankaarten, aanvraagportaal, monitoringssysteem en contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. In de uitvraag nemen we de mogelijkheid op om jaarlijks een concessievergoeding in rekening te brengen bij de concessiehouder. Als we besluiten om gebruik te maken van deze optie dan worden deze kosten jaarlijks vooraf bepaald en in rekening gebracht bij concessiehouder. De concessiehouder mag deze kosten vertalen in het laadtarief.

De reden dat we deze optie opnemen in de uitvraag is dat we als provincies nu toezeggingen doen voor een periode van 10 jaar, terwijl de financiële afspraken voor de NAL lopen tot en met 2023.

14. Welk vermogen hebben de laadpalen die geplaatst worden?

De standaard laadlocaties hebben een aansluitwaarde 3x25A en een vermogen van ongeveer 11 kW per laadpunt. De snelheid en duur van laden is echter afhankelijk van vele andere factoren, waaronder de specificaties van de auto zelf en het al dan niet toepassen van smart charging. Het staat Concessiehouder vrij om te kiezen voor een 3x35A-aansluiting. De keuze voor een 3x35A-aansluiting is aan de Concessiehouder en is voor eigen rekening en risico.

15. Wordt de laadpaal gevoed met groene stroom?

In de aanbesteding wordt opgenomen dat de laadpalen uitsluitend met groene stroom van Nederlandse bodem inclusief garanties van oorsprong (GVO) worden gevoed. Daarnaast bieden we gemeenten de mogelijkheid om te kiezen voor groene stroom van lokale energiecoöperaties.

16. Welke ruimte is er voor innovatie als ik meedoe aan deze concessie?

De concessie richt zich met name op het realiseren van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Daarbij kiezen we voor uniformiteit, kwaliteit en kwantiteit. Dit maakt dat de focus niet is komen te liggen op het implementeren van veel verschillende innovaties. De laadpalen worden wel voorbereid op nieuwe ontwikkelingen waarvan we weten dat deze eraan komen. Omdat we weten dat er vanuit gemeenten behoefte is om pilots te draaien met innovatieve laadinfrastructuur maken we het voor zowel Gelderland als Overijssel mogelijk om op 200 locaties in elke provincie af te wijken van de exclusiviteit van de concessie.

17. Hoe zit het met Laadpleinen?

De kosten van een laadplein zijn sterk afhankelijk van de netaansluiting die nodig is. Het is daarom niet mogelijk om laadpleinen volledig mee te nemen in de nieuwe concessie.

De exclusiviteit van deze concessie geldt tot en met een aansluiting van 3x35A, waarbij de Concessiehouder de vrijheid heeft om te kiezen voor een netaansluiting van 3x25A of 3x35A. Binnen de exclusiviteit kan de Concessiehouder ervoor kiezen meerdere laadpalen aan te sluiten op een 3x35A-aansluiting, maar het aantal laadpalen op een netaansluiting is beperkt omdat elk laadpunt een minimaal vermogen moet kunnen bieden. Laadpleinen groter dan 3 laadpalen zijn daarom niet mogelijk binnen deze concessie.

Om gemeenten tegemoet te komen vragen we de inschrijvers om een prijsvoorstel te doen voor laadpleinen op een hogere aansluitwaarde van 3x63A en 3x80A. Gemeenten kunnen kiezen om gebruik te maken van het prijsvoorstel van de winnende inschrijver maar mogen ook met andere partijen afspraken maken voor het realiseren van laadpleinen.

Alternatieve mogelijkheid binnen de concessie is om clusters van laadinfrastructuur te realiseren waarbij iedere laadpaal een eigen netaansluiting heeft.

18. Wat als ik de laadpaal wil verplaatsen of verwijderen?

De kosten voor het verplaatsen of verwijderen van een laadpaal komen voor rekening van de initiatiefnemer, dit kan de gemeente zijn, maar ook concessiehouder. Uitzondering hierop zijn de kosten voor eventuele verwijdering aan het einde van de exploitatietermijn, die zijn voor rekening van de concessiehouder wanneer er voldaan wordt aan een van de volgende twee criteria. (1) De laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer binnen het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

19. Hoeveel vakken moet de gemeente reserveren voor een laadlocatie?

Uitgangspunt is dat alle gemeenten voor iedere laadpaal direct een verkeersbesluit nemen voor het 'reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen' voor de twee bij de laadpaal behorende parkeervakken. Bij realisatie worden twee parkeervakken door concessiehouder bebord, tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met bijvoorbeeld parkeerdruk niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).

20. Hoe lang loopt het contract?

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

21. Wat gebeurt er na afloop van de exploitatietermijn van 10 jaar?

In het contract met de concessiehouder wordt opgenomen dat aan het einde van de exploitatietermijn de laadinfrastructuur verwijderd dient te worden op kosten van de concessiehouder, mits er voldaan wordt aan de volgende twee criteria. (1) De laadlocatie voldoet niet meer en/of deze niet meer past in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek of concept zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie. De provincie en gemeenten kunnen in gezamenlijk overleg besluiten om de laadinfrastructuur niet te verwijderen en bijvoorbeeld een nieuw contract voor het beheer en onderhoud (regionaal) aan te besteden.

22. Wie beslist of de plaatsings- en exploitatietermijn wordt verlengd?

Via de samenwerkingsovereenkomst mandateren de gemeenten provincie Overijssel om te besluiten over het al dan niet verlengen van de plaatsingstermijn (en automatisch ook de exploitatietermijn). Provincie Overijssel baseert het besluit op de voorkeuren van de gemeenten en gaat over tot verlenging als 60% of meer van de gemeenten hier akkoord op geeft. Het genomen besluit geldt voor alle deelnemende gemeenten.

23. Wat is de planning voor de aanbesteding?

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

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

24. Hoe en wanneer moet ik aangeven dat mijn gemeente wil deelnemen aan de concessie?

In verband met de planning van de aanbesteding hebben we uiterlijk 1 oktober duidelijkheid nodig over de deelname van uw gemeente door middel van een getekende samenwerkingsovereenkomst en mandaat- en volmachtbesluit (bijlage II van de samenwerkingsovereenkomst). Op die manier kunnen de inschrijvers een passende aanbieding doen die aansluit bij het aantal deelnemende gemeenten.

25. In de samenwerkingsovereenkomst staat dat de provincie het contractmanagement kan voeren voor laadpalen van EVnetNL B.V.. Hoe zit dat?

De provincie heeft de contractvoorwaarden voor de nieuw af te sluiten contracten voor de exploitatie van de laadpalen van EVnetNL B.V. besproken en zijn overeengekomen dat de provincie het

contractmanagement voor de nieuwe contracten vanaf 1-1-2022 kan voeren voor de gemeenten waar EVnet-palen staan. Gemeenten kunnen van deze mogelijkheid gebruik maken en dit vastleggen via een optioneel artikel in de samenwerkingsovereenkomst die voor de nieuwe concessie wordt gesloten. De provincie tekent dan namens de gemeente het contract met EVnetNL B.V. en voert het contractmanagement. Recentelijk hebben wij contact gehad met EVnetNL B.V. over het uitbreiden van de bestaande EVnet-palen met een tweede socket of een extra laadpaal op de bestaande netaansluiting. Conform de gemaakte afspraken hebben wij dit als contractmanager toegestaan om dat met gemeenten te bespreken.

26. Hoe verschilt deze nieuwe concessie met de Ecotap/Allego concessie van 2018?

Hieronder een tabel met de belangrijkste verschillen tussen de Ecotap/Allego concessie en de nieuwe concessie die wordt uitgevraagd.

Onderwerp	Concessie Ecotap/Allego	Nieuwe concessie
Prijs	Inzet op laagste prijs	Inzet op reële prijs en goede doorlooptijden, binnen range €0,22-0,36 per kWh
Plaatsingsstrategie	Paal- volgt-auto (kosteloos), Basis op orde (kosteloos), Strategische palen (afhankelijk van wel/niet rendabel)	Proactief (kosteloos), Paal- volgt-auto (kosteloos), Laadpaal op basis van gebruikscijfers (kosteloos), Laadpaal op aanvraag van gemeente (eenmalige kosten van €1500,- (onder voorbehoud))
Afnameverplichting	Nvt	Voor de proactieve laadpalen committeert de gemeente zich aan het afnemen van een gegarandeerd aantal laadpalen, dat is gebaseerd op prognoses.
Validatie plankaarten	Nvt	Omdat we kiezen voor proactieve uitrol, werken we met plankaarten. Gemeenten dienen de plankaarten te valideren en op basis van de plankaart locaties aan te wijzen.
Slim laden	Grootschalige proef met variabel laadprofiel	Palen worden smart charging-en Vehicle-to-Grid (V2G)-ready uitgevraagd
Deelauto's	Niet geregeld en in de praktijk niet/nauwelijks mogelijk	Als er 1 parkeerplek wordt gereserveerd voor een deelauto is de concessiehouder verplicht een laadpaal te plaatsen tegen dezelfde voorwaarden als voor laadpalen op aanvraag van gemeente. Als beide parkeerplekken worden gereserveerd valt de laadpaal buiten de exclusiviteit van deze concessie.
Bestelauto's, buurtbussen en doelgroepenvervoer waarvan de voertuigen mee naar huis gaan	Konden niet aanvragen	Kunnen wel aanvragen

Plankaart	Staat gemeenten vrij om te gebruiken, geen onderdeel van werkproces	Verplicht om met een plankaart te werken. Wordt aangeboden door provincies.
Verzamelvekeersbesluit	Staat gemeenten vrij om hiermee te werken.	Wordt dringend geadviseerd, in ieder geval voor proactief te plaatsen laadpalen.
Laadpleinen	Buiten scope	We vragen een optionele prijs uit voor laadpleinen aangesloten op 3x63A en 3x80A. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om hier gebruik van te maken, maar zijn hiertoe niet verplicht. Omdat de exclusiviteit vervalt vanaf hogere aansluitwaardes dan 3x35A kan een gemeente dus ook met andere partijen een laadplein realiseren.
Twee parkeervakken	Voorkeur om 2 parkeervakken te reserveren. Niet vastgelegd bij welk verbruik het 2 ^e parkeervak uiterlijk moet worden geëffectueerd/bebord	Bij realisatie worden twee parkeervakken door Concessiehouder bebord tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of ander beleid niet wenselijk is. Als het tweede parkeervak niet direct wordt gereserveerd, wordt het tweede parkeervak uiterlijk geëffectueerd/bebord bij een verbruik van minimaal 1.750 kWh per laadpaal (twee laadpunten).
Aanvraagportaal	Onderdeel van uitvraag, concessiehouder is verantwoordelijk voor de aanvraagportaal	Wordt beschikbaar gesteld door provincie en is onderdeel van het werkproces. Concessiehouder en gemeenten moeten hier gebruik van maken.
Vast eerste aanspreekpunt per gemeente	Niet geregeld	Opgenomen dat de gemeente een vast eerste aanspreekpunt moet aangeven.
Communicatie concessiehouder met gemeente	Niet geregeld	Communicatie tussen concessiehouder en gemeenten is opgenomen als belangrijk speerpunt. Concessiehouder dient een communicatieplan aan te leveren, waarin zij opnemen hoe zij hier invulling aan geeft. Dit wordt uitgevraagd en het communicatieplan wordt als gunningscriterium beoordeeld.
Laadpalen in nieuwbouwwijken	Niet geregeld, in de praktijk bleek luchtfoto nodig.	Gaat mee in plankaarten en in de uitvraag worden duidelijke werkafspraken opgenomen.

27. Hoe verschilt deze samenwerkingsovereenkomst (sok) met de sok die gemeenten destijds voor de Ecotap/Allego-concessie hebben ondertekend?

Onderwerp	Samenwerkingsovereenkomst (sok) nieuwe concessie
Bijdrage gemeenten voor paal-volgt-auto	Dit is in de nieuwe uitvraag niet van toepassing dus die artikelen zijn uit de sok gehaald.
Laadpalen van EVnetNL B.V.	Voor gemeenten met laadpalen van EVnetNL B.V. is het optioneel dat de provincie voor deze palen ook het contractmanagement gaat voeren. Daarvoor zijn optionele artikelen aan de sok toegevoegd.
Plankaart, aanvraagportaal en monitoringssysteem	In de sok is opgenomen dat de provincie deze kosteloos ter beschikking stelt en dat gemeenten deze moeten gebruiken bij deelname aan de concessie.
Concessievergoeding	In de sok is opgenomen dat de provincie een concessievergoeding mag innen en dat de provincie hierover in overleg treedt met de gemeente als provincie hiertoe wil overgaan.
Afspraken ten aanzien van de werkwijze	Er zijn artikelen opgenomen/aangepast die gaan over het werkproces. Bijvoorbeeld ten aanzien van het verzamelverkeersbesluit, reserveren twee parkeerplaatsen, eerste aanspreekpunt en het aanwijzen van proactieve locaties.
Afnameverplichting proactieve laadpalen	Voor de proactieve laadpalen geldt een afnameverplichting voor een x aantal laadpalen per jaar. In de sok is hierover een artikel opgenomen.
Aanleveren van data van reeds geplaatste palen	Een nieuw artikel is toegevoegd om ook data van bestaande publieke laadpalen, vanuit andere contracten, aan te leveren ten behoeve van monitoring.