

Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Behandelaar: Elgersma, Edwin
Telefoonnummer: **996**

Voorstelnr. <Neem dossiernr over uit Ibabs>
Barneveld,
Portefeuillehouder: P.J.T. van Daalen

Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Laadinfrastructuur gemeente Barneveld**

Gevraagde beslissing:

1. In principe instemmen met bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst met de provincie Gelderland (en Overijssel) voor openbare laadinfrastructuur;
2. De provincie Gelderland (en Overijssel) volmacht te geven om het contractmanagement voor openbare laadpalen van EVnet NL in de gemeente Barneveld op zich te nemen ;
3. De huidige visie op laadinfrastructuur zoals beschreven in bijgevoegde memo te herzien:
4. De raad hierover te informeren door middel van bijgevoegde memo.

1. Inleiding

Aanleiding

In het Klimaatakkoord staat dat mobiliteit schoner, slimmer en anders moet worden dan in het verleden. De maatregelen uit het Klimaatakkoord richten zich daarom naast deelmobiliteit en thuiswerken, ook op (schoner en gezonder) op de fiets en elektrisch vervoer.

In 2030 moeten alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Naar schatting rijden er dan zo'n 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen in Nederland. Deze ontwikkeling vraagt om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur. Naar schatting zijn 1,7 miljoen laadpunten nodig. Om deze doelstellingen te bereiken is een versnelling in de realisatie van laadinfrastructuur nodig.

Naast personenvervoer zal er ook een toename komen van het aantal elektrische bussen en light electric vehicles (E-bikes, E-scooters en E-steps en dergelijke).

Daarom heeft het Ministerie IenW 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.

Visie Gelderland

Voor Gelderland betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 42.000 in 2020 naar 125.000 in 2025 (en 300.000 in 2030). De provincie faciliteert de concessies voor plaatsing, beheer, onderhoud en exploitatie van publieke laadinfrastructuur.

In 2018 is door de provincie namens de gemeenten een concessie uitgegeven voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur tot 31 juni 2022. Er is voor gekozen om deze op te volgen met een nieuwe concessie en te anticiperen op de sterke toename van het aantal elektrische auto's.

Daarom ligt nu dit voorstel voor om (wederom) mee te liften met de provinciale concessie vanaf 1 juli 2022. De provincie vraagt middels een gemeentelijk besluit om aan te sluiten bij deze samenwerking. Als onderdeel van de concessie moet iedere gemeente een laadvisie opstellen waarin is beschreven hoe wordt omgegaan met plaatsingsbeleid, participatie en verkeersbesluiten. De in de bijlage bijgevoegde memo beschrijft de opgave en de ambitie om de laadinfrastructuur binnen de gemeente Barneveld te versnellen. Deze ambitie wordt in een later stadium uitgewerkt in een gemeentelijke Laadvisie en plaatsingsbeleid.

Visie Barneveld

Eind 2021 zijn er binnen de gemeente Barneveld 200 laadpunten. (Onder een laadpunt wordt een plaats verstaan waar één voertuig kan laden). Om de gewenste versnelling van laadinfrastructuur in de gemeente Barneveld te realiseren is een groei naar 553 laadpunten in 2025 nodig (iedere laadpaal beschikt over 2 laadpunten).

Dit wordt bereikt door laadpunten proactief en voor de vraag uit te plaatsen. Volgens prognoses moeten er in de gemeente Barneveld 23 laadpalen (46 laadpunten) per jaar proactief worden geplaatst om aan de vraag te voldoen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om laadpalen te plaatsen op basis van het huidige beleid 'paal volgt auto', evenals het plaatsen van laadpalen op strategische locaties of op basis van gebruikscijfers.

De uitbreiding van het aantal laadpunten maakt onderdeel uit van een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar provinciaal laadnetwerk.

Impact en participatie

De uitrol van de laadinfrastructuur heeft impact op de openbare ruimte. Met behulp van een plankaart worden jaarlijks ruim 20 locaties 'aangewezen', voorbereid (verkeersbesluit) en aan concessiehouder doorgegeven. Dit wordt gedaan om de doorlooptijd te verkorten (minder dan de huidige doorlooptijd van 26 weken). Belangrijk onderdeel bij de plaatsing van infrastructuur is om inwoners en andere belanghebbenden tijdig te betrekken om op die manier bezwaren tegen plaatsing te voorkomen.

Overname EVnet laadpalen

In 2013 zijn de eerste laadpalen (in totaal 6 laadpalen) in de gemeente Barneveld geplaatst door EVnet. Deze laadpalen zijn destijds geplaatst met als doel om elektrisch rijden te stimuleren. De exploitatietermijn van deze laadpalen verloopt eind 2021. Inmiddels zijn deze laadpalen overgenomen door een andere partij (Park n Charge). Als onderdeel van de hierboven beschreven concessie voor laadinfrastructuur, bieden provincie Gelderland en Overijssel de mogelijkheid om het contractmanagement voor het beheer en onderhoud van deze laadpalen over te nemen.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

b) Maatschappelijk effect

Door deel te nemen aan een nieuwe concessie en hier beleid voor op te stellen wordt voorzien in een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor inwoners en bezoekers van de gemeente Barneveld. De overname van laadpalen (door Park n Charge) zorgt ervoor dat het laadnetwerk in de gemeente Barneveld voldoet aan de eisen van deze tijd.

3. Argumenten

1.1 Gezamenlijk contractmanagement heeft schaalvoordelen

Aanbesteden met meerdere gemeenten heeft meerdere voordelen waaronder een scherp laadtarief en een lage bijdrage voor laadpalen die op verzoek van de gemeente worden geplaatst.

1.2 Deelname aan de concessie ontzorgt de Gemeente Barneveld

Deelname aan de nieuwe concessie vergt minder inzet vanuit de gemeente vanwege de ontzorgende rol die de provincies innemen in het contractmanagement. Daarnaast heeft de gemeente een goede onderhandelingspositie richting de concessiehouder.

1.3. Minder lange doorlooptijden

In de huidige concessie geldt vaak een lange doorlooptijd van het moment van aanvragen tot in gebruik name. Gelet op de groei van het aantal elektrische voertuigen is het van belang om voldoende laadinfrastructuur aan te kunnen bieden voor (toekomstige e-rijders). De ervaringen uit de huidige concessie zijn meegenomen in de nieuwe concessie. Onder andere door pro-actief laadpalen te plaatsen en voorbereid te zijn op nieuwbouwwijken wordt de beoogde doorlooptijd voor de plaatsing van een laadpaal korter.

2.1 Overname bestaande laadpalen

Als onderdeel van de nieuwe concessie voor laadinfrastructuur, wordt de mogelijkheid geboden om het contractmanagement voor het beheer en onderhoud van deze bestaande laadpalen over te nemen. Ook hierbij is sprake van minder inzet vanuit de gemeente vanwege de ontzorgende rol die de provincies innemen in het contractmanagement. Tevens kan het schaalvoordelen opleveren.

3.1 Laadvisie noodzakelijk eis voor deelname

Als onderdeel van de concessie moeten gemeenten een laadvisie opstellen waarin is opgenomen hoe de gemeente omgaat met plaatsingsbeleid, participatie en verkeersbesluiten. Bijgevoegde memo/startnotitie beschrijft de opgave en de ambitie om de publieke laadinfrastructuur binnen de gemeente Barneveld te versnellen. In een later stadium volgt aansluitend een laadvisie met bijbehorend plaatsingsbeleid, als verplicht onderdeel van de concessie.

4. Kanttekeningen

1.1 *Proces is nog in ontwikkeling*

Op het moment van besluitvorming door het college is de samenwerkingsovereenkomst met de provincie Gelderland nog in ontwikkeling. Vanwege de huidige concessie die afloopt en in verband met de voortgang en aanbesteding van de nieuwe concessie is het van belang dat gemeenten tijdig bij de provincie aangeven of zij wensen deel te nemen aan een nieuwe concessie. De bijgevoegde concept overeenkomst zal echter grotendeels overeenkomen met de definitieve versie van de samenwerkingsovereenkomst.

1.2 *Deelname aan concessie biedt minder mogelijkheden voor maatwerk;*

Vanwege de afspraken die in de concessie worden vastgelegd is er gedurende de looptijd van de concessie geen ruimte om hier van af te wijken.

De voordelen die deelname aan de concessie met zich meebrengen wegen in dit geval echter zwaarder.

1.3 *Versnelde uitrol door middel van het pro actief plaatsen van laadpalen kan leiden tot weerstand bij omwonenden zonder elektrisch voertuig;*

In sommige gevallen wordt de komst van laadpalen gezien als een ontwikkeling die ten koste gaat van beschikbare parkeercapaciteit voor niet – elektrische voertuigen.

Door de toename van het aantal elektrische voertuigen is de verwachting echter dat er meer laadpalen nodig zijn om ook in de toekomst alle inwoners en bezoekers tijdig te kunnen voorzien in voldoende laadinfrastructuur. Bovendien wordt in een nader op te stellen laadvisie en plaatsingsbeleid uitgebreid aandacht besteed aan participatie en communicatie.

5. Financiën

Deelname aan de concessie voor openbare laadinfrastructuur neemt geen financiële risico's met zich mee. In de overeenkomst zijn voorwaarden opgenomen voor de verschillende plaatsingsstrategieën. Plaatsen van laadpalen volgens het principe 'paal-volgt-auto' en op basis van gebruiksdata is dus kosteloos. Voor palen op aanvraag van de gemeente (aanvullend op pro-actief) zou een maximale vergoeding van €1.500,- per laadpaal kunnen gelden. Naar verwachting is het aantal palen dat op initiatief van de gemeente wordt geplaatst echter zeer gering.

6. Uitvoering

Planning:

Eind september: Aanleveren ondertekende samenwerkingsovereenkomst bij provincie voor deelname aan de concessie;

Q1 2022: Opstellen Laadvisie en plaatsingsbeleid;

Medio 2022: start nieuwe concessie

Communicatie:

Communicatie en participatie omtrent de uitrol van laadinfrastructuur zijn een belangrijk onderdeel in de nader uit te werken Laadvisie en Plaatsingsbeleid.

Evaluatie/controle

De Laadvisie en bijbehorend plaatsingsbeleid worden opgesteld met een zichttermijn van 10 – 15 jaar en worden iedere 2 jaar herzien.

7. Bijlagen

1. Memo – startnotitie laadinfrastructuur
2. Samenwerkingsovereenkomst Laadinfrastructuur Gelderland – Overijssel;

Memo

Datum:
17 augustus 2021

Onderwerp: Startnotitie laadinfrastructuur

Ter attentie van: College van B&W

Afzender: Team Verkeer/ E. Elgersma

1. Inleiding

Deze startnotitie schetst de ambitie om een toekomst robuust laadinfra netwerk binnen de gemeente Barneveld te realiseren en de opgave om de uitvoering daarvan te versnellen.

Dit document vormt de basis voor een verdere uitrol van laadinfrastructuur. Verder wordt nader ingegaan op rollen van partijen.

De startnotitie is enerzijds bedoeld om te informeren over de noodzakelijke groei van laadinfrastructuur en de impact van de uitrol en anderzijds vormt de startnotitie de basis voor nader uit te werken Laadvisie en plaatsingsbeleid.

2. Context

Elektrisch vervoer vervult een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord 2019 voor het behalen van doelstellingen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) stelt dat elke gemeente een integrale visie voor laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid moet hebben zodat er voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is voor het groeiend aantal elektrische voertuigen. Hiervoor zijn in de NAL samenwerkingsregio's aangewezen om gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. De Provincies Gelderland en Overijssel vormen samen de Samenwerkingsregio Oost. Op regionaal niveau kan beleid worden opgesteld voor bijvoorbeeld logistiek, doelgroepenvervoer, OV en snelladers. Daarnaast ondersteunt de Samenwerkingsregio gemeenten en samenwerkingsverbanden zoals de regio Food Valley.

3. Ambitie

De gemeente Barneveld wil voldoende publieke laadinfrastructuur realiseren die is voorzien op de groei van het aantal elektrische voertuigen. In het huidige beleid worden laadpalen geplaatst volgens het beleid 'paal volgt auto'. Dit resulteert vaak in lange doorlooptijden.

De laadvisie moet zekerheid bieden voor alle e – rijders (zowel inwoners als bezoekers). Om hierin te kunnen voorzien in gaan we zowel vraag gestuurd als vooruitlopend op de vraag plaatsen. Dit doen we aan de hand van plankaarten en in samenwerking met netbeheerders, ondernemers, inwoners van de gemeente Barneveld.

Raakvlakken met bestaande kaders binnen de Gemeente Barneveld

Het uitbreiden van laadinfrastructuur sluit aan bij verschillende beleidskaders van de gemeente Barneveld;

- Strategische Visie 2030
- Regionale Energie Strategie Regio Foodvalley
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (Duurzaamheid Energie Circulair en Klimaat);
- Omgevingsplannen/omgevingsvisie;

4. Opgave gemeente Barneveld

4.1. Huidige situatie

In 2013 zijn de eerste publieke laadpalen in de gemeente Barneveld geplaatst. Inmiddels is het aantal laadpalen uitgebreid tot bijna 100 laadpalen waarvan ca. 3/4 in de kern Barneveld is geplaatst. Tot op heden zijn laadpalen vanuit verschillende concessies geplaatst op basis van het beleid 'paal volgt auto' (na een aanvraag wordt onder bepaalde voorwaarden een laadpaal in de openbare ruimte geplaatst.) Momenteel neemt de gemeente deel aan de concessie voor openbare laadinfrastructuur met Ecotap/Allego (samen met ca. 40 andere gemeenten in Gelderland en Overijssel).

Naast laadpalen in de openbare ruimte hebben bedrijven en inwoners op eigen terrein laadvoorzieningen aangebracht.

In 2021 is de eerste snellaadpaal in Barneveld geplaatst (bij de gemeentewerf aan de Kallenbroekerweg). Ook bij de Goudreinet (Terschuur) is een snellader aanwezig, evenals het Fastned snellaadstation langs de A1 (Tolnegen).

4.2. Opgave gemeente Barneveld

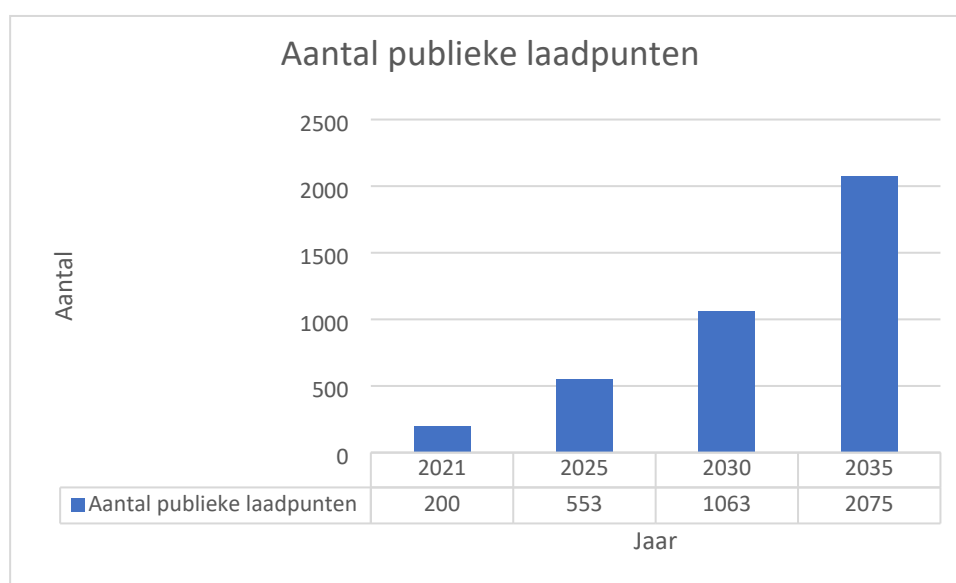
In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn, door middel van batterij-elektrisch, rijden op waterstof of zonnecellen. Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Voor Gelderland en Overijssel betekent dat een verwacht aantal laadpunten voor personenvoertuigen van 42.000 in 2020, ruim 125.000 in 2025 en 300.000 in 2030. De opgave is echter breder dan personenvervoer. Er zal ook een toename komen van het aantal elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en light electric vehicles (LEV's), met elk hun laadbehoefte.

Dat vraagt om een forse uitbreiding van het aantal laadpunten en een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk.

Gemeente Barneveld beschikt eind 2021 over 100 laadpalen (aangezien de meeste laadpalen zijn voorzien van 2 laadpunten, in totaal 200 laadpunten). Onder een laadpunt wordt een plaats verstaan waar één voertuig kan laden. In onderstaande

overzicht is een prognose weergegeven van het aantal benodigde laadpunten in de gemeente Barneveld tot en met 2035. Het overzicht beperkt zich tot personenvervoer en tot de reguliere laadpaal omdat hier volgens de prognoses de komende jaren de meeste behoefte aan is.

De prognoses zijn opgesteld aan de hand van een rekenmodel welke rekening houdt met factoren als autobezit, eigen oprit en inkomen. De prognose geeft aan wat we de komende jaren kunnen verwachten als het gaat om de benodigde tijd en capaciteit voor het uitrollen van laadinfrastructuur.



De gemeente Barneveld staat voor de opgave om een integrale visie en plaatsingsbeleid op te stellen voor laadinfrastructuur. De visie gaat onder andere in op de volgende onderdelen:

- Capaciteit- en uitrolplanning;
- Snelladers;
- Laadpleinen;
- Publiek/Privaat/ Semi – Openbare laadinfrastructuur;

Ook moeten mogelijke laadlocaties voor busvervoer geïventariseerd worden en gaan we aanvullende afspraken maken over de minimale hoeveelheid laadinfrastructuur op bedrijventerreinen. Er gelden momenteel al verplichtingen in de private gebouwde omgeving.

De visie wordt opgesteld met een zichttermijn van 10 – 15 jaar en wordt (samen met het plaatsingsbeleid) iedere 2 jaar herzien.

4.3. Participatie

Participatie voor inwoners- en ondernemers speelt een belangrijke rol bij het aanwijzen van locaties voor laadinfrastructuur. Om de doorlooptijden van aanvragen kort te houden is het van belang om al in een vroegtijdig stadium belanghebbenden te betrekken. Verkeersbesluiten zijn een verplicht onderdeel. Om te kunnen voorzien in de behoefte voor laadinfrastructuur kunnen verzamelverkeersbesluiten onderdeel uitmaken van het proces.

4.4. Rollen

We vervullen een stimulerende rol voor de volgende doelgroepen waar we ons de komende jaren in ieder geval op richten zijn:

- Personenvervoer woon – werk: Inwoners met een elektrische (lease)auto voor dagelijks woon/werkverkeer
- Personenvervoer bezoekers: Toeristen, forenzen, zakelijk verkeer, gasten van inwoners

We voeren zelf de regie over de aanleg en spreiding, maar bieden ruimte voor marktontwikkelingen. Zo start in 2021 nog een eerste pilot in Barneveld Centrum voor centraal oplaadpunt voor elektrische fietsen. Daarnaast kan worden gedacht aan initiatieven voor elektrische taxi's en elektrische deelauto's.

We blijven de ontwikkelingen volgen en faciliteren daar waar nodig om elektrisch rijden mogelijk te maken. Omdat de technologie nog in ontwikkeling is krijgen doelgroepen zoals OV, deelmobiliteit, wegtransport/logistiek een plaats in een herijkte versie van de laadvisie.

4.5. Hoe gaan we dit realiseren?

Voor personenvervoer is een grote behoefte voor laadpunten en wordt een sterke toename verwacht. Voor andere gebruikersgroepen volgen we de ontwikkelingen en wordt waar nodig ons beleid aangepast. Het beleid voor de uitrol van laadinfrastructuur wordt omschreven in de Laadvisie met bijbehorend plaatsingsbeleid. De Laadvisie kent een zichttermijn van 10 – 15 jaar en wordt iedere 2 jaar geactualiseerd.

Laadvisie

De 'Laadvisie' beschrijft hoe de gemeente Barneveld tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur gaat realiseren voor verschillende gebruikersgroepen. De Laadvisie beschrijft de volgende onderdelen:

- Kenmerken laadinfrastructuur (verschillende typen en soorten laadpunten);
- Ontwikkelingen (Slim laden, wetgeving, gemeentelijke kaders);
- Opgave (benodigde laadpunten)
- Strategische keuzes (Privaat/Openbaar laden, uitvoeringsmodel, plaatsingsstrategie en participatie);
- Gebruikersgroepen;
- Uitvoering en organisatie

Plaatsingsbeleid

Als onderdeel van de laadvisie wordt er nader ingegaan op het plaatsingsbeleid. Het beschrijft de uitrol van laadinfrastructuur voor gebruikersgroepen en helpt bij de uitvoering. Het bevat in ieder geval de volgende onderdelen:

- Realisatiecriteria;
- Participatie;
- Verkeersbesluiten

Financiën

Er zijn geen kosten verbonden aan het plaatsen van laadpalen. Alleen bij onvoorziene omstandigheden kan een eenmalige bijdrage nodig zijn. Hiervoor is nog budget beschikbaar van de vorige concessie.

5. Vervolg

Deze startnotitie vormt de basis voor het opstellen van een Laadvisie en met bijbehorend plaatsingsbeleid voor de gemeente Barneveld. De huidige concessie voor het plaatsen van laadpalen in de gemeente Barneveld verloopt medio 2022.

Het streven is om deel te nemen aan een nieuwe concessie voor het plaatsen van laadinfrastructuur. Dit maakt dat er bij het opstellen van een Laadvisie beter kan worden ingespeeld op de nieuwe concessie. Dit maakt de planning als volgt:

Startnotitie: Vaststellen door B&W in Q3 en ter kennisname naar de raad.

Laadvisie: streven voor vaststelling door de gemeenteraad Q1 2022.

Medio 2022: start nieuwe concessie voor laadinfrastructuur.

CONCEPT

Overeenkomst voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte

De ondergetekenden:

De publiekrechtelijke rechtspersoon de **PROVINCIE OVERIJSSSEL**

Ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 51048329 en zetelende aan de Luttenbergstraat 2 te (8012EE) Zwolle, voor deze aangelegenheid op grond van artikel 176, tweede lid Provinciewet krachtens volmacht van de Commissaris van de Koning d.d. **DATUM** te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door Gedeputeerde **NAAM**, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel d.d. **DATUM**, hierna ook te noemen: Provincie;

En

De publiekrechtelijke rechtspersoon de Gemeente **GEMEENTE**

Zetelende te **PLAATS**, aan de **ADRES**, hierna ook te noemen: Gemeente;

Gezamenlijk te noemen: Partijen.

Overwegende dat:

- Het bezit en gebruik van elektrische voertuigen snel groeit en er hierdoor een toenemende behoefte is aan laadinfrastructuur in de openbare ruimte;
- Elektrisch rijden bijdraagt aan een schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder energieverbruik en een grotere onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen;
- Elektrisch rijden hiermee bijdraagt aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen op het gebied van energie, klimaat en duurzaamheid;
- Als uitwerking van het Landelijke Klimaatakkoord de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgesteld, waarin is opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden;
- De provincies Overijssel en Gelderland gezamenlijk de NAL-Regio Oost vormen en afspraken hebben gemaakt met het Rijk over de uitvoering van de NAL;
- De Provincie ter uitvoering van die afspraken gemeenten in Gelderland en Overijssel wil faciliteren voor de verdere uitbreiding van de publieke laadinfrastructuur in Gelderland en Overijssel door het door middel van een openbare Europese aanbesteding aangaan van een samenwerking met een concessiehouder die in Gelderse en Overijsselse gemeenten Laadpalen kan realiseren en exploiteren;
- Gemeenten verantwoordelijk zijn voor de inrichting en beheer van de openbare ruimte;
- Elektrisch rijden door netwerkbeheerders Coteq, Liander, Rendo, Stedin en Enexis wordt gestimuleerd;
- De Gemeente door ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst deel gaat nemen aan deze aanbesteding.
- Wanneer er binnen de gemeente bestaande publieke laadinfrastructuur aanwezig is van EVnetNL B.V., de Provincie hiervan het contractmanagement op zich kan nemen.
- Voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en deelname aan deze aanbesteding is een plankaart en een aanvraagportaal (inclusief monitoringssysteem) noodzakelijk. De Provincie zal deze tools laten ontwikkelen, zodat de Gemeente hier gebruik van kan maken.

Partijen zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

Aanvraag:	Verzoek aan de Concessiehouder voor het plaatsen van een Laadpaal waarmee Elektrische voertuigen in de openbare ruimte kunnen opladen;
Aanvraagportaal:	Instrument waarmee aanvragen kunnen worden gedaan en de voortgang van plaatsing, status en het gebruik van Laadpalen inzichtelijk wordt gemaakt;
Concessiehouder:	De partij of consortium van partijen aan wie de Concessieovereenkomst wordt gegund en die verantwoordelijk is voor het realiseren en exploiteren van één of meerdere Laadpalen voor haar eigen rekening en risico. CPO is een ander benaming voor Concessiehouder;
Concessieovereenkomst:	De overeenkomst die de Provincie namens de Gemeente aangaat met één Concessiehouder waarin de condities en voorwaarden, waaronder Exclusiviteit, voor het plaatsen en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte zijn opgenomen;
Concessievergoeding:	Een opslag op het laadtarief die de Provincie gebruikt om de werkzaamheden van o.a. het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal en contractmanagement voor de periode na 2023 te financieren. De Concessiehouder mag deze kosten vertalen in het laadtarief;
Elektrisch voertuig:	Een voertuig dat geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven, waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan deze batterij wordt opgeladen door middel van een voorziening buiten het voertuig;
Exclusiviteit:	De Concessiehouder heeft tijdens de Plaatsingstermijn het alleenrecht én de plicht een of meerdere Laadpalen te plaatsen, volgens de voorwaarden zoals afgesproken in de Concessieovereenkomst en bijbehorende stukken;
Exploitatietermijn:	De termijn waarin de Concessiehouder het recht en de verplichting heeft om te voorzien in de Exploitatie van Laadpalen;

Laadlocatie:	Locatie in de openbare ruimte waar de Concessiehouder de Laadpaal of Laadpalen plaatst, aangevuld met één of meer parkeerplaatsen bestemd en ingericht voor het opladen van Elektrische voertuigen. Tot de Laadlocatie behoort ook de aanwezige bebording;
Laadpaal:	Een fysiek object met één of meerdere Laadpunten waar Elektrische voertuigen kunnen opladen, conform de nationale en internationale standaarden voor stekkers en betaalsystemen voor interoperabel laden, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties;
Laadpalen op basis van gebruikscijfers:	Laadpalen die worden bijgeplaatst wanneer het gebruik van bestaande Laadpalen boven van tevoren bepaald gebruik komen;
Laadpunt:	De elektrisch energie wordt geleverd via een Laadpunt, de elektrische aansluiting op een Laadpaal. Binnen de concessie is elke Laadpaal uitgerust met 2 Laadpunten;
Paal-volgt-auto laadpalen	Laadpalen die op basis van Aanvraag van de EV-rijder worden geplaatst;
Plaatsingstermijn:	De termijn waarbinnen de Concessiehouder Exclusiviteit heeft om Proactieve laadpalen, Paal-volgt-auto laadpalen, Laadpalen op basis van gebruikscijfers en laadpalen op Aanvraag van gemeenten te plaatsen in de openbare ruimte;
Plankaart:	Kaart van de Gemeente waarop mogelijke Laadlocaties zijn aangewezen;
Proactieve laadpalen:	Laadpalen geplaatst voor de vraag uit (proactief) waarbij de Laadlocaties door de gemeente worden geselecteerd op basis van de Plankaart;
Verzamelverkeersbesluit:	Eén verkeersbesluit voor meerdere Laadlocaties tegelijk.

Artikel 2. Doel overeenkomst

- 2.1 Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie uitvoeren van een aanbesteding en contractmanagement ten behoeve van het realiseren en exploiteren van Laadpalen in de openbare ruimte van de Gemeente voor rekening en risico van een Concessiehouder.
- 2.2 **Optioneel:** Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie uitvoeren van het contractmanagement ten behoeve van de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V..
- 2.3 Het vastleggen van afspraken tussen de Gemeente en de Provincie voor het door de Provincie contracteren danwel uitvoeren van een aanbesteding en het

contractmanagement ten behoeve van het realiseren en beheren van een Aanvraagportaal en Plankaart.

Artikel 3. Machtiging voor Europese aanbesteding

- 3.1** Het college van B&W van de Gemeente verleent door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht om namens de Gemeente een openbare Europese aanbesteding te organiseren ten behoeve van alle deelnemende gemeenten, inclusief alle daarvoor te nemen besluiten. Tevens wordt de Provincie gemachtigd tot het ondertekenen van de Concessieovereenkomst.
- 3.2** Het college van B&W van de Gemeente verleent door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht om namens de Gemeente het contractmanagement met de Concessiehouder te voeren gedurende de looptijd van de Concessieovereenkomst.
- 3.3** Het college van B&W van de Gemeente verleent door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht om namens de Gemeente Plaatsings- en Exploitatietermijn te verlengen, conform de verlengingsopties in het Beschrijvend Document (Bijlage I). De Provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het aflopen van de Plaatsings- en Exploitatietermijn in overleg met de Gemeente.
- 3.4** Het college van B&W van de Gemeente verleent door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht voor het lichten van de optie om een Concessievergoeding te innen bij Concessiehouder. De Concessievergoeding wordt gebruikt voor het beheer en onderhoud van de Plankaarten, Aanvraagportaal en contractmanagement voor de periode na 2023 door de Provincie. De Provincie treedt hierover uiterlijk 6 maanden voor het invoeren van de Concessievergoeding in overleg met de Gemeente.
- 3.5** **Optioneel:** Het college van B&W van de Gemeente verleent door ondertekening van deze overeenkomst de Provincie mandaat en volmacht om namens de Gemeente het contractmanagement te voeren met EVnetNL B.V. gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V..

Artikel 4. Taken en verantwoordelijkheden van de Provincie

De Provincie draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 4.1** Het uitvoeren van een Europese aanbesteding voor het selecteren van één Concessiehouder voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen binnen Overijsselse en Gelderse gemeenten (inclusief Veenendaal). Hierbij spant de Provincie zich in voor een start van de Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn op 1 Juli 2022.
- 4.2** Het informeren van de Gemeente over het resultaat van de Europese aanbesteding, de definitieve datum van de start en looptijd van de Plaatsingstermijn en Exploitatietermijn.
- 4.3** Het opstellen en na definitieve gunning namens de Gemeente ondertekenen van een Concessieovereenkomst, conform het Beschrijvend Document, welke als Bijlage Ia is bijgevoegd.

- 4.4 Het voeren van het contractmanagement namens de Gemeente met de Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessieovereenkomst.
- 4.5 Het kosteloos ondersteunen van de Gemeente bij het opstellen van een Plankaart en de inrichting van het Aanvraagportaal.
- 4.6 Het informeren van en afstemmen met de Gemeente over de voortgang tijdens de aanbestedingsprocedure en het contractmanagement met de Concessiehouder gedurende de Exploitatietermijn.
- 4.7 Het vastleggen in de aanbestedingsstukken dat er vrijwaring geldt van aansprakelijkheid jegens de Gemeente ten aanzien van de afspraken uit de Concessieovereenkomst met een maximum van 1 miljoen Euro.
- 4.8 Het contracteren danwel uitvoeren van een aanbesteding t.b.v. het tijdig realiseren van Plankaarten en een Aanvraagportaal.
- 4.9 **Optioneel:** Het voeren van het contractmanagement met EVnetNL B.V. gedurende de looptijd van de overeenkomst met EVnetNL B.V. voor de publieke Laadpalen op een bestaande netaansluiting van EVnetNL B.V.
- 4.10 Het vastleggen in de aanbestedingsstukken dat Concessiehouder op verzoek van de Gemeente verplicht is om op kosten van de Concessiehouder binnen 3 maanden na afloop van Exploitatietermijn de Laadpaal te verwijderen en de Laadlocatie in de originele staat te herstellen, mits er voldaan wordt aan de volgende twee criteria: (1) De Laadlocatie voldoet niet meer en/of deze past niet meer in het (plaatsings)beleid. (2) Aanpassingen in techniek zijn nodig, waardoor verwijdering economisch rendabeler is dan modificatie.

Artikel 5. Taken en verantwoordelijkheden van de Gemeente

De Gemeente draagt voor eigen rekening en risico zorg voor:

- 5.1 Het naleven van hetgeen is beschreven in het Beschrijvend Document, dat is opgenomen als Bijlage Ia en een inhoudelijke beschrijving bevat van de opdracht. Dit betreft een conceptversie, die mede op basis van de uit te voeren dialoogronde op onderdelen aangepast kan worden.
- 5.2 Het om niet beschikbaar stellen van de Laadlocaties met inachtneming van de voorwaarden, zoals opgenomen in Bijlage Ia. De Gemeente heft geen precario en brengt geen kosten en/of leges in rekening voor het doorlopen van de aanvraagprocedure van een Laadpaal en de procedure voor het (Verzamel)verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals maar niet uitsluitend een graafvergunning, kunnen wel kosten in rekening worden gebracht bij de Concessiehouder.
- 5.3 Het beoordelen van de Laadlocaties, conform het Beschrijvend Document zoals opgenomen in Bijlage Ia.
- 5.4 Het verlenen van toestemming aan de Concessiehouder voor het realiseren en exploiteren van Laadpalen op de door de Gemeente goedgekeurde Laadlocaties.
- 5.5 Het tijdig nemen van een (Verzamel)verkeersbesluit waarbij de Gemeente ten minste twee parkeerplaatsen op de Laadlocatie bestemt voor het uitsluitend opladen van Elektrische voertuigen. Mits de in het Beschrijvend document beschreven uitzondering niet van toepassing is.

- 5.6** Concessiehouder is verantwoordelijk voor plaatsing van het verkeersbord, tenzij de gemeente ervoor kiest om dit zelf te doen. Indien de gemeente hiervoor kiest dan zorgt de gemeente binnen 5 werkdagen nadat de Concessiehouder een Laadpaal heeft opgeleverd van parkeerplaatsen op de Laadlocatie door het plaatsen van het juridisch correcte verkeersbord (E4 of E8) met onderbord waarop is aangegeven dat de parkeerplaatsen zijn bestemd voor het 'Alleen opladen Elektrische voertuigen'.
- 5.7** Het toegankelijk houden en onderhouden van de Laadlocaties.
- 5.8** Het verzorgen van toezicht en parkeerbeheer volgens het op de betreffende Laadlocatie geldende regime. Daarnaast zal de Gemeente bevorderen dat andere toezichthoudende, beherende en handhavende instanties op een constructieve wijze reageren indien er op een niet correcte wijze gebruik gemaakt wordt van een Laadlocatie.
- 5.9** Het actief meewerken aan het opstellen en het valideren van de Plankaart en deze gebruiken bij de uitrol van Laadpalen.
- 5.10** Het aanstellen van een eerste aanspreekpunt voor de operationele uitvoering van de Concessieovereenkomst.
- 5.11** Het bij voorkeur nemen van een Verzamelverkeersbesluit voor de realisatie van Proactieve laadpalen.
- 5.12** Het gebruiken van het Aanvraagportaal dat ter beschikking wordt gesteld door de Provincie.
- 5.13** Het jaarlijks op de Plankaart aanwijzen van minimaal **XX** locaties voor de plaatsing van Proactieve laadpalen (zie ook Bijlage 1b Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente). De gemeente neemt uiterlijk 4 maanden voor plaatsing voor deze Laadlocaties een (Verzamel)verkeersbesluit.
- 5.14** Indien beschikbaar het aanleveren van data van reeds geplaatste publieke Laadpalen vanuit andere contracten, ten behoeve van monitoring met de Aanvraagportaal die door de Provincie ter beschikking wordt gesteld.

Artikel 6. Eigendom en overdracht

- 6.1** Partijen onderkennen dat de door de Concessiehouder gerealiseerde Laadpalen door natrekking juridisch eigendom van de Gemeente worden. Partijen zullen in hun onderlinge rechtsverhoudingen - gedurende de looptijd van deze overeenkomst - de Laadpalen echter beschouwen en behandelen als het eigendom van de Concessiehouder.

Artikel 7. Looptijd en beëindiging

- 7.1** Deze overeenkomst treedt in werking na ondertekening door Partijen en werkt terug tot het moment waarop de aanbesteding is begonnen, zijnde de datum van de publicatie van de aanbesteding. Zij eindigt na het verstrijken van de Exploitatietermijn van de Concessieovereenkomst. De Provincie informeert de Gemeente over de publicatiedatum van de aanbesteding. De overeenkomst eindigt zonder dat een nadere schriftelijke opzegging of een andere handeling nodig is. Stilzwijgende verlenging van de overeenkomst is uitgesloten.

- 7.2** De Gemeente en de Provincie monitoren en evalueren ten minste eens per twee jaar de onderlinge samenwerking.

Artikel 8. Tussentijdse wijzigingen

- 8.1** Wijzigingen zijn alleen van kracht indien zij schriftelijk door Partijen zijn overeengekomen.
- 8.2** Indien de omstandigheden waaronder deze overeenkomst is afgesloten zodanig wijzigen, dat in redelijkheid niet van één of van beide Partijen gevergd kan worden dat de overeenkomst ongewijzigd in stand blijft, treden Partijen met elkaar in overleg om in de geest van de bestaande overeenkomst nadere afspraken te maken.

Artikel 9. Geschillen en toepasselijk recht

- 9.1** Op de overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.
- 9.2** Alle geschillen in verband met deze overeenkomst worden beslecht door de bevoegde rechter te Zwolle. Een partij kan zich pas tot de rechter wenden als het geschil niet volgens de procedure van het tweede lid tot en met het vierde lid binnen zes weken is opgelost.
- 9.3** Een Partij die meent dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere Partij mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
- 9.4** Binnen 10 werkdagen na de dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke Partij zijn zienswijze omtrent het geschil, alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan, aan de andere Partij.
- 9.5** Binnen 10 werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn overleggen Partijen over een oplossing van het geschil. Elke Partij kan zich door deskundigen laten bijstaan. Als een van de Partijen binnen drie werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn de wens daartoe kenbaar maakt, kunnen Partijen besluiten dat het overleg wordt voorgezeten door een door Partijen gezamenlijk aan te wijzen voorzitter.
- 9.6** Elke Partij draagt zijn eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het tweede tot en met het vierde lid. De kostenverdeling van de in het vierde lid bedoelde voorzitter wordt door beide Partijen gezamenlijk gedragen, ieder voor de helft.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te:

Zwolle, d.d. - - 2021
Provincie Overijssel,

PLAATS, d.d. - - 2021
Gemeente GEMEENTE

.....

Naam:
Functie:

.....

Naam:
Functie:

CONCEPT

Bijlage la Concept Beschrijvend Document

Bijlage lb Jaarlijks te plaatsen proactieve laadpalen per gemeente

CONCEPT