



Samenvatting

Collectieve aanpak en concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest Nederland

April 2025

- Vertrouwelijk -

Inhoud

1.	Leeswijzer en doel samenvatting.....	1
2.	Inleiding	2
3.	Toekomstbestendige aanpak en de collectieve concessie.....	3
3.1.	Onderzoek naar een toekomstbestendige aanpak	3
3.2.	Collectieve aanpak en concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest NL.....	3
3.3.	Doelstelling van de concessie	4
3.4.	Advies en besluitvorming.....	4
3.5.	Vorbereiding en gemeentelijke input	5
4.	Basisinformatie over de concessie	5
4.1.	Plaatsings- en exploitatieperiode.....	5
4.2.	Overname van bestaande laadpalen	6
4.3.	Geen mogelijkheid tot uitstel of later instappen	6
4.4.	Geen onderdeel van de collectieve aanpak en concessie.....	6
5.	Datagedreven uitrolstrategie.....	7
5.1.	De plankaart.....	7
5.2.	Periodieke laaddrukanalyse	7
5.3.	Realisatie op basis van data	8
5.4.	Witte vlekken	9
5.5.	Strategische locaties en signalen van inwoners.....	9
6.	Operationele uitvoering en afspraken.....	10
6.1.	Verkeersbesluiten en bebording	10
6.1.1.	Laadpalen zonder bebording en zonder verkeersbesluit.....	10
6.2.	Verwijderen of verplaatsen van laadpalen	11
6.3.	Keuze voor twee CPO's.....	11
6.4.	Laadtarief en prijstransparantie.....	12
7.	Functionele en technische eisen	12
7.1.	Laadpaalkleven en connectietarief	13
7.2.	Netbewust laden, slim laden en cybersecurity	13
7.3.	Dynamische tarieven.....	14
7.4.	Duurzaam en circulair inkopen	14
7.5.	Uptime	14
7.6.	Gunningscriteria.....	15
8.	Exclusiviteit.....	15
8.1.	Innovaties en pilots	16
8.2.	Laadlichtmasten en laadpleinen	16

8.3. Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) binnen de collectieve concessie.....	16
9. Concessiemanagement en -vergoeding	17
9.1. Indicatieve kosten concessiemanagement per jaar	18
9.2. Concessievergoeding	19
10. Couleur Locale	19
11. Rol van de gemeente binnen de concessie	20
12. Juridisch kader en Europese aanbesteding	21
13. Verdere proces	21
13.1. Rol NAL-regio Zuidwest	21
13.2. Planning aanbestedingstraject.....	22
Bijlage 1: Methodiek en Staffelprijzen laadpaal zonder verkeersbesluit.....	23

1. Leeswijzer en doel samenvatting

De overgang naar elektrisch rijden is in volle gang. Onder invloed van nationale en internationale klimaatafspraken groeit het aantal elektrische voertuigen in Nederland snel. Naar verwachting zullen in 2045 vrijwel alle personenvoertuigen elektrisch zijn (bron middenscenario ELaadNL Outlook personenvoertuigen). Hoewel zich af en toe kleine tegenslagen voordoen, zet deze ontwikkeling gestaag door. Gemeenten daarom voor een grote uitdaging: het realiseren van voldoende, betrouwbare en betaalbare laadinfrastructuur, zodat deze transitie op een verantwoorde en haalbare manier kan plaatsvinden.

In het najaar van 2024 heeft de NAL-regio Zuidwest gemeenten geadviseerd om gezamenlijk op te trekken in de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Sindsdien is, onder leiding van het projectteam van de gemeente Rotterdam, gewerkt aan de voorbereiding van een collectieve aanpak en concessie. Dit is een omvangrijk traject rondom een complex en strategisch onderwerp, waarbij veel afstemming en voorbereiding komt kijken. Om tijdig aan te kunnen sluiten bij de collectieve aanpak, is het van belang dat gemeenten uiterlijk op 1 juli 2025 een bestuurlijke beslissing nemen over deelname.

Deze samenvatting heeft tot doel om gemeenten op een efficiënte en effectieve manier van alle relevante en benodigde informatie te voorzien die nodig is voor de besluitvorming over deelname. De samenvatting begint met een beschrijving van de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur en het advies van de NAL-regio Zuidwest aan de gemeenten. Vervolgens geeft de samenvatting een kernachtige beschrijving van de aanpak en onderdelen van de concessie die voor gemeenten relevant zijn.

De informatie in deze samenvatting is onderdeel van een aanbestedingsprocedure en daarmee is deze samenvatting **vertrouwelijk**.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat onderdelen van de aanpak en uitvraag in de komende maanden verder in detail worden uitgewerkt. Bovendien krijgen inschrijvers de kans om tijdens de aanbestedingsprocedure vragen te stellen. Dit kan leiden tot aanpassingen in de aanpak. Indien onderdelen zoals beschreven in deze samenvatting veranderen, zullen we hierover tijdig communiceren.

Vooraf wil de NAL-regio Zuidwest benadrukken dat dit document, samen met enkele andere documenten, gemeenten ondersteunt in de besluitvorming voor deelname aan de collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur Zuidwest Nederland. **De deadline voor het doorgeven van deelname hieraan, en daarmee de benodigde besluitvorming, is 1 juli 2025.**

2. Inleiding

De overgang naar elektrisch rijden is in volle gang. Onder invloed van nationale en internationale klimaatafspraken groeit het aantal elektrische voertuigen in Nederland snel. Naar verwachting zullen in 2045 vrijwel alle personenvoertuigen elektrisch zijn (bron middenscenario ELaadNL Outlook personenvoertuigen). Hoewel zich af en toe kleine tegenslagen voordoen, zet deze ontwikkeling gestaag door. Gemeenten daarom voor een grote uitdaging: het realiseren van voldoende, betrouwbare en betaalbare laadinfrastructuur, zodat deze transitie op een verantwoorde en haalbare manier kan plaatsvinden.

De snelle groei van het aantal elektrische voertuigen brengt aanzienlijke uitdagingen met zich mee. De behoefte aan laadinfrastructuur is groot, maar de uitrol wordt bemoeilijkt door de toenemende druk op het elektriciteitsnet, de beschikbare openbare ruimte en de beperkte capaciteit voor uitvoering in de gehele keten. Dit vraagt om doordachte en efficiënte oplossingen die enerzijds gericht zijn op uitbreiding van de laadinfrastructuur en anderzijds de strategie en impact op de lange termijn voor ogen hebben, waaronder het beperken van de knelpunten op het elektriciteitsnet.

In het Klimaatakkoord is vastgelegd dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrische mobiliteit. Gemeenten spelen hierin een cruciale rol. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) benadrukt dat gemeenten de regierol vervullen bij de ontwikkeling en uitrol van laadinfrastructuur. Daarbij zijn zij niet alleen verantwoordelijk voor het faciliteren van laadpalen, maar ook voor het waarborgen van een dekkend, toegankelijk netwerk.

Om gemeenten hierbij te ondersteunen, werken de provincies Zuid-Holland en Zeeland samen aan de Regio Agenda Laadinfrastructuur. Dit doen zij onder de noemer van NAL-regio Zuidwest. De NAL-regio Zuidwest coördineert en faciliteert de ontwikkeling van laadinfrastructuur in de breedte voor verschillende modaliteiten, waaronder reguliere publieke laadinfrastructuur voor personen- en bestelvoertuigen in de openbare ruimte.

Een toekomstbestendig laadnetwerk vraagt om een mix van laadoplossingen, waaronder reguliere publieke laadpalen. Veel inwoners kunnen immers niet op eigen terrein laden en snelladers zijn op dit moment geen gewenste, betaalbare of ideale structurele oplossing voor dagelijks gebruik. Publieke laadpunten kunnen, mits slim en netbewust ingezet, zodanig worden afgestemd dat zij de bestaande netcongestie niet verergeren. Hoewel laadpunten altijd enige belasting op het elektriciteitsnet met zich zal meebrengen, kunnen ze – in combinatie met technologieën zoals bidirectioneel laden – in de toekomst wel bijdragen aan een betere balans tussen vraag en aanbod op het net.

De behoefte is groot: in de komende vier jaar zijn naar schatting 13.000 extra publieke laadpalen nodig in Zuid-Holland en Zeeland (exclusief Rotterdam en Den Haag). Alle gemeenten in de regio werken momenteel aan de uitbreiding van publieke laadinfrastructuur, waarbij ongeveer de helft van hen in het verleden al heeft gekozen voor een collectieve aanpak en collectieve concessie. Andere gemeenten hebben tot op heden een meer individuele aanpak gehanteerd binnen het openmarktmodel.

3. Toekomstbestendige aanpak en de collectieve concessie

3.1. Onderzoek naar een toekomstbestendige aanpak

Als onderdeel van haar coördinerende en faciliterende taak heeft de NAL-regio Zuidwest onderzoek laten uitvoeren naar de meest efficiënte en effectieve aanpak voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur. Dit onderzoek onderzocht hoe gemeenten zich het beste kunnen voorbereiden op de komende opgave, inclusief uitdagingen zoals netcongestie, en welk marktmodel daarbij het meest geschikt is.

Het onderzoek heeft zich specifiek gericht op de twee gangbare marktmodellen:

1. **Openmarktmodel:** Gemeenten stellen algemene regels op waaraan marktpartijen moeten voldoen. Elke partij die aan deze regels voldoet, kan een contract afsluiten voor de plaatsing en exploitatie van laadpalen.
2. **Concessiemodel:** Gemeenten sluiten na een aanbesteding een contract met één of enkele aanbieders voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadpalen voor een vooraf bepaalde periode. Deze aanbieder(s) heeft/hebben voor die periode exclusiviteit op het plaatsen van nieuwe publieke laadpalen.

Uit het onderzoek blijkt dat het concessiemodel de beste oplossing biedt. Het concessiemodel biedt onder andere meer regie, meer zekerheid, beheerstechnische voordelen en maakt het mogelijk om meer kwaliteits- en gebruikseisen te stellen. Daarnaast maakt het model het mogelijk om nieuwe en noodzakelijke ontwikkelingen zoals netbewust- en slim laden en cybersecurity beter en op grote schaal te integreren en te borgen. Belangrijk is dat het concessiemodel pas echt tot zijn recht komt binnen een collectieve aanpak. Tot slot leidt een collectieve concessie doorgaans tot de laagste tarieven voor gebruikers.

Voor een nadere beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende modellen wordt verwezen naar het onderzoek *“Toekomstbestendige marktmodellen: Advies over marktmodellen voor AC laadinfrastructuur in de NAL-regio Zuidwest Nederland”*.

3.2. Collectieve aanpak en concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest NL

De gemeente Rotterdam en een groot aantal regiogemeenten werken al jaren succesvol met het concessiemodel. Inmiddels zijn circa 30 van de 50 gemeenten in Zuid-Holland aangesloten bij de huidige collectieve aanpak en concessie (SGZH2), waarvan de looptijd voor de plaatsingsperiode op 31 december 2025 afloopt.

Dit moment biedt een interessante kans: op basis van het onderzoek, ervaringen van deelnemende gemeenten en gesprekken tussen de NAL-regio Zuidwest en de gemeente Rotterdam is geconcludeerd dat uitbreiding naar alle gemeenten in Zuid-Holland en Zeeland mogelijk én haalbaar is.

Daarom is besloten om, met de gemeente Rotterdam als penvoerder en trekker van de aanbesteding, een nieuwe gezamenlijke collectieve aanpak en concessie op te zetten: **Collectieve aanpak en concessie Publieke Laadinfrastructuur Zuidwest Nederland**. Door hierin gezamenlijk op te trekken kunnen gemeenten samen een uniforme, efficiënte en strategisch sterke aanpak voor de uitrol van

publieke laadinfrastructuur realiseren, en optimaal gebruikmaken van de beschikbare projectcapaciteit en specialistische kennis.

3.3. Doelstelling van de concessie

De doelstelling van de nieuwe collectieve concessie luidt: Het uitvoeren van een aanbesteding die in de loop van 2025 van start gaat, met als doel om in het voorjaar van 2026 een concessieovereenkomst te sluiten met twee partijen. Deze concessie ziet toe op de realisatie, exploitatie, het beheer en onderhoud van toekomstbestendige en duurzame laadinfrastructuur in de openbare ruimte in gemeenten in Zuidwest Nederland. Hiermee wordt bijgedragen aan de transitie naar zero-emissiemobiliteit, een verbetering van de luchtkwaliteit, en een vermindering van CO₂-uitstoot.

Beleidsuitgangspunten:

- De volgende uitgangspunten zijn leidend vanuit het regionale en landelijke beleid:
- Laadinfrastructuur vormt geen belemmering voor de groei van elektrisch vervoer;
- Elektrisch rijden wordt gestimuleerd door een goede beschikbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid van laadpunten;
- Er wordt gestreefd naar een dekkend, betrouwbaar, veilig en slim laadnetwerk;
- Uitbreiding van het netwerk vindt datagestuurd plaats;
- De ladder van laden is leidend voor de uitrol van laadpalen;
- Laadinfrastructuur ondersteunt netbewust en slim laden, waaronder flexibiliteit bij netcongestie.

Kwaliteitseisen en voorwaarden voor de aanbesteding:

- Laden vindt gebruiksvriendelijk en veilig plaats;
- Het (transparante) laadtarief stimuleert elektrisch rijden;
- De concessiehouder(s) committeert zich aan maatregelen bij netcongestie;
- De gunning is voorzien in maart 2026, na succesvolle Factory Acceptance Test;
- Er wordt gestreefd naar de hoogste kwaliteit tegen een zo gunstig mogelijk laadtarief;
- Voldoende flexibiliteit is nodig om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen die zich gedurende de contractperiode voor kunnen doen.

3.4. Advies en besluitvorming

Om tot een effectieve, efficiënte en uniforme uitrol van publieke laadinfrastructuur te komen, adviseert de NAL-regio Zuidwest gemeenten om aan te sluiten bij deze regionale aanpak. Gemeentelijke ambities en doelstellingen sluiten goed aan op de collectieve strategie en aanpak.

Gemeenten die willen deelnemen aan de collectieve concessie, dienen **uiterlijk op 1 juli 2025** een besluit tot deelname te nemen. Hiertoe hebben gemeenten op 1 mei 2025 alle benodigde besluitvormingsstukken ontvangen, waaronder:

- deze samenvatting;
- input t.b.v. Collegevoorstel;
- samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de gemeente Rotterdam;
- geheimhoudingsverklaring;
- mandaatbesluit;

Gemeenten ontvangen op korte termijn een inventarisatielijst 'Couleur Locale', waarop zij uiterlijk 1 juli hun gemeente specifieke wensen kunnen aangeven.

3.5. Voorbereiding en gemeentelijke input

Om gemeenten aan te laten haken op de collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur is de NAL-regio Zuidwest in oktober 2024 gestart met het informeren van gemeenten. Hiervoor zijn twee regiocoördinatoren aangesteld. Middels verschillende fysieke en digitale sessies hebben zij gemeenten meegenomen in de voor- en nadelen van deze concessie, het proces om hierbij aan te sluiten en hebben zij klaargestaan voor vragen. Naast het informeren is ook uitgebreid input opgehaald bij de regiogemeenten om te zorgen dat de collectieve aanpak goed aansluit bij hun wensen en ambities. Deze input is opgehaald tijdens regionale bijeenkomsten en tijdens individuele kennismakings- en verdiepingsgesprekken. De regiocoördinatoren zijn onderdeel van de projectorganisatie voor de aanbesteding en hebben de opgehaalde input daar ingebracht en verwerkt. Om actuele en relevante onderwerpen te bespreken en te toetsen met de gemeenten is een klankbordgroep opgericht.

Deze werkwijze heeft geresulteerd in een collectieve aanpak die zo veel mogelijk aansluit bij de wensen en ambities van bijna alle gemeenten. Voorbeelden van onderwerpen die naar aanleiding van de opgehaalde input tot stand zijn gekomen, zijn o.a.:

- de mogelijkheid van het toestaan van Verlengde Private Aansluitingen (VPA's);
- de individuele keuzemogelijkheid van gemeenten om een concessievergoeding in rekening te brengen;
- de mogelijkheid om, onder voorwaarde van een gemeentelijke garantie, laadpalen zonder verkeersbesluit en zonder bebording te plaatsen.

Deze relevante onderwerpen worden verderop in deze samenvatting behandeld.

4. Basisinformatie over de concessie

De collectieve aanpak en concessie voor publieke laadinfrastructuur in Zuidwest Nederland biedt gemeenten de mogelijkheid om gezamenlijk een uniform, efficiënt, betaalbaar en duurzaam laadnetwerk (verder) uit te rollen. De concessie heeft als uitgangspunt de principes van de ladder van laden. Daar waar onvoldoende laadinfrastructuur in de private ruimte gerealiseerd kan worden, wordt met deze collectieve aanpak en concessie in publieke laadinfrastructuur voorzien.

4.1. Plaatsings- en exploitatieperiode

De concessie voorziet voor de hele NAL-regio Zuidwest naar verwachting in de plaatsing van 13.000 laadpalen (26.000 laadpunten) in de periode 2026-2030, exclusief Rotterdam en Den Haag. Deze schatting is gebaseerd op de prognoses voor personenvervoer van ElaadNL. De concessie kent twee periodes: de plaatsingsperiode en de exploitatieperiode. Er worden geen plaatsingsgaranties gegeven aan de concessiehouders; het genoemde aantal betreft een inschatting op basis van de prognoses van ElaadNL voor de groei van het elektrisch personenvervoer.

- Plaatsingsperiode: de plaatsingsperiode heeft een looptijd, inclusief verlengingsmogelijkheden, vanaf de ondertekening van het contract tot 31 december 2030. Gedurende deze periode kunnen nieuwe aanvragen voor laadpalen worden ingediend en in behandeling genomen door de concessiehouders.
- Exploitatieperiode: de exploitatieperiode loopt tot 31 december 2035 en geldt voor alle nieuwe laadpalen, ongeacht het jaar van plaatsing. Deze termijn is gekozen omdat het een gebruikelijke en realistische periode is om de investeringen terug te verdienen.

Gedurende de plaatsings- en exploitatieperiode is de CPO (Charge Point Operator) verantwoordelijk voor het volledige beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gerealiseerde laadpalen conform de eisen die we daaraan hebben gesteld.

Na afloop van de exploitatieperiode vervallen de laadpalen zowel commercieel als juridisch aan de concessieverlener, zijnde de gemeente waar de laadpalen staan. Dit is in lijn met de landelijke standaard uit de basisset publieke laadinfrastructuur van het NKL (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur) en eerdere concessies. Het uitgangspunt is echter dat de laadpalen worden overgedragen binnen een nieuwe overeenkomst, mogelijk in regionaal verband. De CPO is verantwoordelijk voor het opleveren van de laadinfrastructuur in een staat die overdracht zonder technische aanpassingen mogelijk maakt.

Laadpalen in de openbare ruimte worden geplaatst door de concessiehouders. Er zal door de gemeenten geen recht van opstal op de laadpalen worden gevestigd. De concessiehouders blijven economisch eigenaar van de laadpalen voor de duur van de overeenkomst.

4.2. Overname van bestaande laadpalen

Een aantal regiogemeenten heeft ook deelgenomen aan de eerste collectieve concessie, SGZH1. De exploitatieperiode van de laadpalen uit deze concessie loopt formeel eind 2025 af. De bestaande locaties uit deze concessie worden meegenomen in de nieuwe collectieve concessie. De betreffende gemeenten worden separaat geïnformeerd. Voor deze laadpalen geldt dat een tijdelijke overbruggingsperiode met de huidige CPO wordt afgesproken voor de eerste maanden van 2026, tot de nieuwe overeenkomsten in gaan. Voor de SGZH1 laadpalen zal in de nieuwe concessie een exploitatieperiode tot 31 december 2030 worden afgesproken, waarmee de eindtermijn samenvalt met de afloop van de exploitatieperiode van de laadpalen uit SGZH2. Dit maakt het mogelijk om beheer, onderhoud en exploitatie van beide groepen laadpalen (SGZH1 en SGZH2) op termijn samen te voegen. Dit valt tevens samen met het einde van de plaatsingsperiode van de collectieve aanpak en concessie publieke laadinfrastructuur van Zuidwest Nederland.

Het overnemen van bestaande laadpalen uit andere contracten, bijvoorbeeld vanuit het openmarktmodel, is binnen de concessie niet mogelijk. De grote diversiteit en grote onzekerheden die hierbij komen kijken maken de aanbesteding te complex. Wel kunnen leeg opgeleverde laadlocaties in kleinschalige gevallen worden overgenomen door de nieuwe concessiehouder. Dit geldt dus niet als generieke oplossing voor grotere aantallen. Onderling kunnen partijen vrijblijvend afspraken maken over het behouden en overdragen van de bestaande netaansluiting.

4.3. Geen mogelijkheid tot uitstel of later instappen

Gemeenten dienen uiterlijk op **1 juli 2025** te besluiten of zij deelnemen aan deze collectieve aanpak en concessie. Vanwege praktische, juridische en aanbestedingstechnische obstakels, is uitstel of later instappen helaas niet mogelijk. Gemeenten die problemen ondervinden in het besluitvormingsproces, worden geadviseerd om contact op te nemen met de regiocoördinatoren van de NAL-regio Zuidwest om mogelijke oplossingen te bespreken.

4.4. Geen onderdeel van de collectieve aanpak en concessie

Niet alle mogelijkheden of vormen van laadinfrastructuur zijn onderdeel van deze collectieve aanpak en concessie. Vanwege complexiteit, juridische, praktische, strategische of inkooptechnische aspecten zijn o.a. de volgende zaken geen onderdeel van deze opdracht;

- snelladen/snelladers;
- solar carports;

- laadpalen in (gemeentelijke) parkeergarages;
- laadpunten op privaat terrein;
- grootschalige laadpleinen op P+R-locaties, transferia, etc.

Voor innovaties, laadoplossingen in andere objecten (bijv. laadlichtmasten), laadpleinen en eventuele uitzonderingen zijn verdere details te vinden in hoofdstuk 8.

5. Datagedreven uitrolstrategie

Binnen de collectieve aanpak is gekozen voor een datagedreven uitrol van nieuwe laadpalen. Omdat er inmiddels al een redelijk dekkend netwerk van publieke laadpalen aanwezig is, is een verdere uitrol op basis van de prestaties van het bestaande netwerk mogelijk. Dit zorgt ervoor dat we laadpalen daar plaatsen waar ze ook daadwerkelijk nodig zijn en dat er balans is in vraag en aanbod van laadpalen. Het zorgt er ook voor dat de laadpalen tijdig gerealiseerd worden en de vraag ‘net voor zijn’.

De uitrolstrategie bestaat uit vijf onderdelen:

- 1) De plankaart
- 2) Periodieke analyses
- 3) Realisatie op basis van data
- 4) Witte vlekken
- 5) Strategische locaties en signalen van inwoners

Deze onderdelen worden hieronder apart toegelicht.

5.1. De plankaart

Voor verdere uitrol en uitbreiding van het laadnetwerk is het hebben van een plankaart met potentiële locaties voor publieke laadpalen noodzakelijk. Deze kaart is gebaseerd op prognoses van de groei van het aantal elektrische voertuigen en de bijbehorende laadbehoefte, en heeft een horizon t/m 2030.

Het tijdig (1 maart 2026) hebben van een actuele en gevalideerde plankaart met een zichttermijn t/m 2030 is een voorwaarde voor deelname aan de collectieve aanpak en concessie. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen, actualiseren en valideren van deze plankaart. Zij beoordelen en bevestigen de voorgestelde locaties, zodat deze daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden zodra er behoefte aan is (zie ook het verdere proces beschreven in dit hoofdstuk).

Voor gemeenten die nog niet over een dergelijke plankaart beschikken, heeft de NAL-regio Zuidwest een gezamenlijke aanbesteding in gang gezet. Hierover hebben gemeenten separate informatie ontvangen.

Gemeentelijk plaatsings- en locatiebeleid wordt in de plankaart verwerkt. Zo kan een gemeente bijvoorbeeld kiezen voor maximale spreiding van publieke laadpalen (met korte loopafstanden), het clusteren van laadpalen (meerdere laadpalen bij elkaar) of een combinatie hiervan. Deze beleidskeuzes bepalen de potentiële locaties op de plankaart.

5.2. Periodieke laaddrukanalyse

Om te bepalen waar laadpalen bijgeplaatst moeten worden, wordt ieder kwartaal een laaddrukanalyse uitgevoerd door de NAL-regio Zuidwest van de prestaties van het bestaande publieke laadnetwerk. De methode voor de laaddrukanalyse is tot stand gekomen in samenwerking met alle

NAL-regio's en is een breed geaccepteerde aanpak. Deze methode wordt inmiddels ook (in varianten) binnen andere collectieve concessies toegepast. De methodiek biedt een goed en betrouwbaar uitgangspunt voor het monitoren van de prestaties van het laadnetwerk.

De laaddrukanalyse biedt inzicht in de beschikbaarheid van alle publieke laadpunten in een bepaald gebied tijdens de gemiddelde piekmomenten in dit gebied. Het uitgangspunt is dat e-rijders op deze momenten bijna altijd toegang moeten hebben tot een laadpaal. Het doel van de laaddrukanalyse is om te zorgen dat het netwerk voldoende capaciteit biedt om e-rijden optimaal te faciliteren, wat aansluit bij de doelstellingen van de NAL-regio's.

De periodieke laaddrukanalyse geeft aan in welke gebieden de laaddruk hoog is en boven een bepaald niveau uitkomt. Hierbij wordt niet enkel gekeken naar solitaire laadpalen, maar naar meerdere laadpalen in het betreffende gebied. Komt de laaddruk boven het bepaalde niveau, dan is het bijplaatsen van een publieke laadpaal nodig om de balans in vraag en aanbod te waarborgen. Hiervoor wordt vervolgens een gevalideerde potentiële locatie vanuit de plankaart aangewezen.

Voor de periodieke analyses wordt gebruik gemaakt van het nationale monitoringportal LINDA (LaadINfrastructuur DAta). De CPO's zijn verplicht om alle data aan te leveren voor verwerking in LINDA. Ook de laaddata uit de eerdere concessies wordt door de CPO's aangeleverd. De NAL-regio Zuidwest voert ook overleggen met de kleinere CPO's die binnen het openmarktmodel laadpalen hebben geplaatst, zodat ook deze data beschikbaar komt.

De periodieke laaddrukanalyse wordt uitgevoerd binnen de afspraken van het contract- en concessie management, waarbij de gemeenten niet zelf verantwoordelijk zijn voor de uitvoering hiervan. Gezien het belang van een evenwichtige vraag- en aanbodbalans is het cruciaal dat de resultaten van deze analyses nauwkeurig worden gemonitord en vergeleken. Indien nodig kunnen op basis van de uitkomsten, aanpassingen of aanscherpingen in het beleid of de uitvoering worden doorgevoerd om het netwerk optimaal te blijven afstemmen op de vraag van e-rijders.

5.3. Realisatie op basis van data

Zodra uit de periodieke laaddrukanalyse nieuwe kansrijke locaties voor laadpalen naar voren komen, worden deze vanuit de NAL-regio Zuidwest of het contract- en concessie management gedeeld met de betreffende gemeente. De gemeente beoordeelt de voorgestelde locaties en geeft daarop definitief akkoord, of stelt een alternatief voor. Indien er voor (een deel van) de locaties op de plankaart nog geen verkeersbesluit is genomen, zorgt de gemeente voor het opstellen van een (verzamel)verkeersbesluit, tenzij anders bepaald (zie toelichting over het plaatsen van laadpalen zonder verkeersbesluit en bebording in [paragraaf 6.1.1](#)). In Hoofdstuk 11 is een totaaloverzicht gegeven van de rol van de gemeente binnen de concessie.

Na het verstrijken van de bezwaartermijn koppelt de gemeente dit terug aan NAL-regio Zuidwest. Hierbij worden ook eventuele aanvullende verzoeken voor strategische locaties of meldingen van inwoners ([zie paragraaf 5.5](#)) meegenomen. De NAL-regio Zuidwest verwerkt dit en communiceert de definitief vastgestelde locaties in afstemming met de gemeente Rotterdam volgens de verdeelsleutel ([zie paragraaf 6.3](#)) aan de CPO's. Vervolgens kunnen de CPO's starten met de realisatie van de laadpalen.

Gemeenten dienen voor alle locaties nog een definitief akkoord te geven, maar het is nadrukkelijk de bedoeling om de voorgestelde locaties te realiseren. Gemeenten kunnen enkel gemotiveerd en incidenteel een voorgestelde laadlocatie weigeren.

Voor gemeenten komt een realisatieportal beschikbaar om de status en voortgang van de realisatie van de laadpalen te volgen en te bewaken. De invulling van deze portal wordt nader uitgewerkt.

5.4. Witte vlekken

Het Rijk en de NAL-regio's streven naar een dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur. Om op basis van data bij te kunnen plaatsen, is het noodzakelijk om een dekkend netwerk te realiseren. Op basis van een periodieke analyse van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt vastgesteld in welke gebieden van 500mx500m met minimaal 125 huishoudens nog geen laadpaal is gerealiseerd. De gebieden zonder laadpaal noemen we 'witte vlekken'.

Per april 2025 zijn in Zuid-Holland en Zeeland nog ongeveer 140 zogenaamde 'witte vlekken' geïdentificeerd, waarin op termijn wel een laadvraag wordt verwacht. De verwachting is dat bij aanvang van de concessie nog maximaal 100 van deze laadpalen geplaatst moeten worden. Het is de bedoeling om deze witte vlekken binnen deze collectieve aanpak en concessie te realiseren. Een volledige uitrol op basis van data kan immers pas zodra er een dekkend netwerk is. Dat wil zeggen dat zowel gemeenten als CPO moeten meewerken aan het realiseren van deze witte vlekken. Uiteraard is afwijken mogelijk indien er sprake is van een legitieme reden, zoals bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) het ontbreken van openbare parkeerplaatsen binnen de betreffende witte vlek.

Om de realisatie van deze laadpalen te stimuleren, wordt vanuit de NAL-regio Zuidwest een financiële vergoeding van €2.000,- (inclusief BTW) per laadpaal toegekend aan de concessiehouders. Deze vergoeding geldt zolang hiervoor budget beschikbaar is.

5.5. Strategische locaties en signalen van inwoners

Naast de uitrol op basis van laaddruk, kan een gemeente op grond van eigen overwegingen een locatie aanwijzen voor het realiseren van een publieke laadpaal. Een zogenoemde 'strategische laadpaal'. De CPO is verplicht om voor de gemeente kosteloos mee te werken aan de realisatie van een laadpaal op een strategische locatie. Wel dient het hierbij te gaan om een locatie waar behoefte en realistisch gebruik voorzien is.

Doordat er sprake is van een bijna volledig dekkend netwerk en een datagedreven uitrol, is het 'aanvragen' van een laadpaal door een inwoner met een elektrische auto in principe niet langer nodig. Het is echter denkbaar dat er situaties zijn waar het netwerk nog niet dekkend is of de periodieke laaddrukanalyse onvoldoende toereikend is. Gemeenten kunnen dergelijke 'signalen' van inwoners als strategische locaties aan de concessiehouders opdragen.

Voor strategische laadpalen geldt dat deze in principe vanuit de potentiële locaties op de plankaart worden gekozen. Het is mogelijk dat het aantal strategische laadpalen wordt gemaximeerd, omdat dit anders te veel onzekerheden voor de CPO met zich mee kan brengen.

Daarnaast gelden binnen de concessie aanvullende afspraken voor specifieke doelgroepen en situaties. Hieronder worden de verschillende opties uiteengezet:

1. Deelauto's (station-based): Binnen de concessie is het toegestaan dat deelauto-aanbieders een eigen laadpaal plaatsen. Dit valt buiten de exclusiviteit van de concessie. Indien een deelauto-aanbieder geen eigen laadpaal wil of kan realiseren, is de CPO verplicht mee te werken aan de plaatsing van een laadpaal voor station-based deelauto's, binnen de kaders van de concessie.
2. Gehandicaptenparkeerplaatsen: De concessiehouders zijn verplicht om medewerking te verlenen aan de plaatsing van een laadpaal bij een gehandicaptenparkeerplaats die op kenteken is gereserveerd.

3. Specifieke beroepsgroepen: Bepaalde doelgroepen, zoals artsen of verloskundigen, kunnen een parkeerplek op kenteken aanvragen. Indien de aanvrager beschikt over een elektrische auto dient de CPO mee te werken aan het plaatsen van een laadpaal.
4. Nieuwbouw- en herstructureringslocaties: In het geval van nieuwbouw of herstructurering is de CPO verplicht mee te werken aan het plaatsen van publieke laadpalen wanneer behoefte en realistisch gebruik voorzien is.

In het geval van laadpalen voor deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen of specifieke doelgroepen, geldt als uitgangspunt dat één laadpunt gereserveerd wordt voor het betreffende voertuig en het andere laadpunt publiek toegankelijk blijft. Hier kan van afgeweken worden indien dit niet inpasbaar is in de openbare ruimte, of het tweede parkeervak noodzakelijkerwijs ook voor deze specifieke doelgroep nodig is.

Om de haalbaarheid voor de CPO te waarborgen en grote onzekerheden te voorkomen, wordt in de aanbestedingsstukken een maximum vastgesteld voor het aantal laadpunten dat gereserveerd kan worden voor overige doelgroepen, als deelauto's, gehandicapten-parkeerplaatsen en specifieke beroepsgroepen. Dit maximum bedraagt 5% van het totaal aantal in de concessie te realiseren laadpalen.

6. Operationele uitvoering en afspraken

6.1. Verkeersbesluiten en bebording

Voor nieuw te plaatsen publieke laadpalen geldt in beginsel dat de gemeente een verkeersbesluit neemt om beide bijbehorende parkeervakken te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Daarnaast worden beide parkeervakken voorzien van bebording en een tegel.

Gemeenten kunnen op verschillende momenten een (verzamel)verkeersbesluit nemen. Vooraf voor een deel of alle potentiële locaties van de plankaart of op het moment dat de potentiële locaties definitief worden voorgesteld en gerealiseerd gaan worden door de CPO. In beide gevallen geldt dat het verkeersbesluit voor twee vakken per laadpaal wordt genomen.



Standaard wordt een tegel geplaatst in het parkeervak. Gemeenten die dit niet willen, kunnen dit vooraf kenbaar maken in de Coleur Locale. Vakmarkering of het aanbrengen van een kruis is geen onderdeel van de opdracht van de CPO's en komt, indien gewenst door de gemeente, voor rekening van de desbetreffende gemeente. Afwijken van de standaard wordt echter niet aangeraden omdat een zo eenduidig mogelijk ingericht laadnetwerk zorgt voor duidelijkheid en herkenbaarheid bij de e-rijders.

Gemeenten kunnen er gemotiveerd en incidenteel voor kiezen om wel voor beide parkeervakken een verkeersbesluit te nemen, maar in eerste instantie slechts één parkeervak te beborden. Het tweede parkeervak krijgt dan (verplicht) bebording zodra het laadverbruik een bepaald niveau bereikt. De hoogte van dit niveau wordt nog vastgesteld.

6.1.1. Laadpalen zonder bebording en zonder verkeersbesluit

Hoewel het nadrukkelijke advies is om een verkeersbesluit te nemen en bebording te plaatsten, is het mogelijk om te kiezen voor het plaatsen van een laadpaal zonder het nemen van een verkeersbesluit en het niet plaatsen van bebording. Dit brengt echter onzekerheid met zich mee voor de

concessiehouders, omdat de exclusiviteit van de parkeerplaats voor elektrische voertuigen zonder verkeersbesluit niet is gewaarborgd. Dit kan leiden tot lagere bezettingsgraden en daarmee een lagere opbrengst voor de concessiehouders en daardoor ook hogere tarieven in de gehele regio.

Om te voorkomen dat dit risico bij de concessiehouders of andere gemeenten terechtkomt en om verhoging van de laadprijs te vermijden, dienen gemeenten hiervoor een financiële garantie te bieden in de vorm van een garantiestaffel. Deze staffel zorgt ervoor dat gemeenten die laadpalen zonder verkeersbesluit en bebording plaatsen, een minimale jaarlijkse afname in kWh per laadpaal garanderen. Wordt deze minimale afname niet behaald, dan compenseert de gemeente de concessiehouders financieel volgens deze vastgestelde staffel. De verdere uitwerking van deze methodiek en de staffelprijzen zijn opgenomen in Bijlage 1. Mocht het verbruik structureel achterblijven dan kan de gemeente ervoor kiezen om alsnog een verkeersbesluit te nemen en bebording te plaatsen, waarmee de garantiestaffel komt te vervallen.

6.2. Verwijderen of verplaatsen van laadpalen

De kosten voor het verwijderen of verplaatsen van laadpalen staan vast. Indien een gemeente een verwijdering of herplaatsing initieert, worden deze kosten in rekening gebracht bij de betreffende gemeente. De kosten voor het verwijderen of verplaatsen van een laadpaal bedragen €4.000,- excl. BTW. De genoemde kosten zijn exclusief de gereguleerde netwerkkosten die ook door de CPO doorberekend worden. Deze kosten zijn onafhankelijk van de periode tussen verwijdering en herplaatsing en/of de afstand van de verplaatsing.

6.3. Keuze voor twee CPO's

Er is voor gekozen om een raamovereenkomst te sluiten voor het plaatsen, onderhouden en exploiteren van nieuw te plaatsen laadpalen met twee CPO's. Deze keuze is gebaseerd op drie overwegingen.

Allereerst draagt het bij aan risicospreiding en het verkleinen van afhankelijkheden. Daarnaast is het een strategische keuze om ook op lange termijn bij te dragen aan een duurzaam en gezond aanbod van marktpartijen. Meerdere partijen krijgen hiermee ook een kans. Tot slot geven ook de marktpartijen aan dat de omvang van de aanbesteding dermate groot en complex is en dat zij daarom ook de voorkeur geven aan meerdere partijen.

Meerdere gemeenten hebben aangegeven ook de marktpartijen die nu in het openmarktmodel actief zijn een kans te willen geven binnen deze aanbesteding. Tijdens de marktconsultatie is dit aan de orde geweest en deze partijen geven aan de voorgestelde omvang aan te kunnen. Bovendien kunnen marktpartijen ook als consortium inschrijven op de aanbesteding.

Vanwege het argument van risicospreiding, en een zo goed mogelijk financieel uitgangspunt voor beide CPO's, wordt niet gekozen voor een geografische verdeling. Dit betekent dat er twee CPO's in een gemeente gelijktijdig actief zijn met het plaatsen van nieuwe laadpalen. De precieze uitwerking hiervan krijgt de komende maanden aandacht, waarbij we oog hebben voor de praktische uitdagingen die dit met zich meebrengt. De praktische uitdagingen zijn naar oordeel van het projectteam echter ondergeschikt aan de strategische doelen (zoals bijvoorbeeld het bieden van een aantrekkelijk laadtarief). Doordat we werken met een bandbreedte voor het laadtarief en twee onderdelen van het laadtarief een gunningscriterium is, wordt in ieder geval voorkomen dat het verschil in laadtarief te groot wordt ([zie paragraaf 6.4.](#)).

Ook voor de overname van bestaande laadpalen uit SGZH1 geldt dat deze verdeeld worden over de twee concessiehouders.

Het totaal aantal te plaatsen laadpalen wordt verdeeld tussen twee geselecteerde inschrijvers. De inschrijver met de beste prijs-kwaliteitverhouding krijgt hierbij 60% van het te plaatsen laadpalen toegewezen; de overige 40% gaat naar de inschrijver die als tweede eindigt in de beoordeling.

6.4. Laadtarief en prijstransparantie

Het laadtarief bestaat uit drie onderdelen. In deze concessie worden twee onderdelen van het laadtarief meegewogen in de gunning. Op het derde onderdeel heeft de inschrijver geen invloed. Aan de voorkant wordt er een inschrijfbandbreedte gehanteerd, waarbinnen de variabele onderdelen van het inschrijf-laadtarief moet liggen. De variabele onderdelen en de inschrijfbandbreedtes zijn als volgt:

1. Installatievergoeding:
Bandbreedte: € 0,08 – € 0,16 per kWh (excl. btw)
Omvat alle kosten voor de aanleg en exploitatie van de laadpaal. Deze vergoeding wordt periodiek geïndexeerd op basis van een vastgestelde index.
2. Energiekosten:
Bandbreedte: € 0,07 – € 0,15 per kWh (excl. btw)
De energiekosten bewegen mee met en worden geïndexeerd op basis van de ontwikkelingen op de energiemarkt. Het tarief dat bij inschrijving wordt aangeboden geldt als uitgangspunt (indexjaar 0) voor de verdere prijsontwikkeling gedurende de concessieperiode. Als gevolg van de recente energiecrisis is het niet meer mogelijk om langjarige afspraken te maken over de hoogte van de energiekosten.

Het derde component wordt gevormd door:

3. Belastingen, netbeheerderskosten en overige heffingen: Dit onderdeel bestaat uit vaste kosten die één-op-één worden doorberekend op basis van de daadwerkelijk gemaakte kosten.

Omdat we met twee CPO's gaan werken, kunnen er binnen de concessie twee verschillende laadtarieven aangeboden worden. Dit is niet te voorkomen. Door duidelijke bandbreedtes én het laadtarief als gunningscriterium op te nemen, zullen de verschillen beperkt zijn.

Binnen deze aanbesteding krijgt prijstransparantie daarom een hoge prioriteit. Dit gebeurt o.a. door te eisen dat laadpalen voorzien moeten worden van een display. Hiermee zal de prijstransparantie toenemen. Ook wordt ad-hoc betalen een eis in de aanbesteding. Dat wil zeggen dat gebruikers ook zonder laadpas of abonnement moeten kunnen laden. Bijvoorbeeld middels een app. Daarnaast wordt aangesloten bij de landelijke ontwikkelingen vanuit de werkgroep Prijstransparantie van de NAL.

7. Functionele en technische eisen

Om ervoor te zorgen dat binnen de concessie wordt gewerkt aan een toekomstbestendig en dekkend netwerk van laadinfrastructuur, stellen we een groot aantal eisen. Voor een groot deel gaat het hierbij om nationaal bepaalde standaard- of basiseisen, bijvoorbeeld uit de basisset van het NKL.

De laadpalen moeten voldoen aan alle meest recente en actuele eisen voor onder andere netbewust laden, Smart Charging/slim laden, cyber security en Vehicle-to-Grid laden. Dit maakt dat de laadinfrastructuur:

- veilig is en blijft;
- de impact op het elektriciteitsnet beperkt wordt;

- ingezet kan worden om de energietransitie te versnellen;
- om kan gaan met nieuwe functionaliteiten;
- zowel hardware- als softwarematig klaar is voor de toekomst.

Hieronder worden een aantal voor gemeenten belangrijke onderdelen toegelicht. We gaan hierbij dus niet in op alle basis- en standardeisen.

7.1. Laadpaalkleven en connectietarief

Het toepassen van een connectie- of kleeftarief is in principe niet toegestaan, tenzij hiervoor expliciet toestemming wordt gegeven door de concessieverlener. Uit data blijkt namelijk dat ‘laadpaalkleven’ op dit moment niet of nauwelijks een probleem is. Daarom worden hier vooraf dan ook geen vaste afspraken over gemaakt. Wel is contractueel vastgelegd dat, wanneer op basis van data blijkt dat laadpaalkleven zich structureel voordoet en tot problemen leidt, er met de CPO’s wordt afgesproken welke passende maatregelen zij dienen te treffen. De te nemen maatregelen dienen afgestemd en goedgekeurd te worden vanuit het contract- en concessie management.

7.2. Netbewust laden, slim laden en cybersecurity

Vanwege de netcongestieproblematiek die in een groot deel van het concessiegebied op het elektriciteitsnet geldt, heeft netbewust laden absolute prioriteit. Ook in Zuidwest Nederland wordt dit dan ook stevig binnen deze aanbesteding opgenomen. Hierbij sluiten we tenminste aan bij de landelijke *Handreiking Netbewust Laden*. De verwachting is dat gedurende de plaatsingstermijn op diverse plekken in Zuid-Holland en Zeeland de noodzaak zal ontstaan om netbewust laden (tijdelijk) toe te passen.

Netbewust laden betekent dat het laadvermogen tijdelijk wordt teruggeschakeld op momenten dat de belasting op het net, aantoonbaar door de netbeheerder, te hoog is. Deze aansturing gebeurt door de netbeheerder en is gebaseerd op de actuele netcapaciteit. Uit het onderzoek ‘*Regulier en netbewust laden – Outlook Laadprofielen Personenauto’s*’ van ElaadNL (januari 2023) blijkt dat netbewust laden effectief bijdraagt aan het verlagen van piekbelasting op het elektriciteitsnet. Tegelijkertijd ondervinden gebruikers hiervan nauwelijks hinder in hun laadgedrag. Netbewust laden vormt daarmee de ondergrens en is als harde eis opgenomen in de aanbesteding.

Naast netbewust laden is ook ruimte voor slim laden binnen de concessie. Waar netbewust laden draait om aansturing door de netbeheerder op basis van netcapaciteit, wordt slim laden juist aangestuurd door de CPO of een tussenpartij, bijvoorbeeld op basis van prijsprikkels (lagere energietarieven op bepaalde momenten) en de beschikbaarheid van duurzame energie (zoals zon of wind). Slim laden kan bijdragen aan een efficiënter gebruik van het net én extra voordelen opleveren voor de gebruiker, zoals kostenbesparing of meer gemak. Ook toepassingen zoals Vehicle-to-Grid (V2G), waarbij voertuigen stroom terugleveren aan het net, vallen hieronder.

Belangrijk uitgangspunt is dat slim laden nooit in strijd mag zijn met netbewust laden. Het belang van het elektriciteitsnet staat voorop, maar binnen dat kader stimuleren we innovatieve oplossingen die ook de gebruiker ten goede komen.

Inschrijver dient bij inschrijving een plan van aanpak Slim laden toe te voegen (eis). De inhoud van het plan van aanpak is een gunningscriterium en daar wordt de inschrijver op beoordeeld. Met dit plan kunnen inschrijvers zich onderscheiden en bovenop de eisen van netbewust laden extra innovatieve oplossingen bieden aan gebruikers.

Er is nog veel onbekend over slim laden en V2G en de combinatie met netbewust laden, maar alles wat nu bekend is wordt aan de voorkant in de aanbesteding opgenomen, zodat hier later gebruik van gemaakt kan worden. Tegelijkertijd bieden we voldoende flexibiliteit om toekomstige ontwikkelingen te integreren.

7.3. Dynamische tarieven

Dynamische tarieven zullen in de exploitatieperiode naar verwachting steeds gangbaarder worden. Hoewel dit een belangrijke ontwikkeling is, bestaan er nog veel onzekerheden en onduidelijkheden rondom de invoering ervan. Verdere uitwerking en praktijkervaring via pilots zijn daarom noodzakelijk.

Binnen de concessie wordt ruimte geboden voor dynamische tarieven, maar het is op dit moment lastig om hier vooraf harde eisen aan te stellen. Daarom wordt in het Programma van Eisen (PvE) opgenomen dat de concessiehouders een voorstel voor dynamische tarieven kan indienen. Dit voorstel wordt meegewogen als onderdeel van de gunningscriteria en dient te worden goedgekeurd door de concessieverlener.

De implementatie zal stapsgewijs plaatsvinden, bijvoorbeeld via kleinschalige pilots in samenwerking met de concessiehouders. Op deze manier wordt actief geëxperimenteerd met dynamische tarieven, zonder deze vooraf als standaard verplichting op te leggen.

7.4. Duurzaam en circulair inkopen

Duurzaam inkopen, circulariteit en social return zijn belangrijke aspecten binnen deze opdracht. Deze worden meegenomen in de aanbesteding en hieraan worden ook eisen gesteld. Ten aanzien van de social return worden de standaarden van de gemeente Rotterdam aangehouden.

Binnen de aanbesteding wordt circulaire economie gestimuleerd door het stellen van eisen en het stimuleren van verbeteringen op het gebied van:

- Minder materiaalgebruik door slimmere ontwerpkeuzes.
- Beter materiaalgebruik door de inzet van hergebruikt en/of biobased materiaal.
- Langer materiaalgebruik door de levensduur van producten te verlengen door slimmere ontwerp- of materiaalkeuzes.
- Het ontwerpen voor hergebruik, zodat materialen na hun initiële toepassing eenvoudig opnieuw gebruikt kunnen worden.

Daarnaast wordt social return als belangrijk onderdeel meegenomen, met nadruk op Internationale Sociale Voorwaarden (ISV). ISV gaat over het stimuleren van leveranciers om hun verantwoordelijkheid te nemen en misstanden in hun ketens op het gebied van arbeidsomstandigheden, mensenrechten en milieu te voorkomen. Dit is van bijzonder belang voor laadinfra, waar veel elektronica (hardware) wordt gebruikt, en dit valt onder een risicocategorie (hardware/energie). Daarom wordt ISV waarschijnlijk niet opgenomen als gunningscriterium, maar als uitvoeringsvoorwaarde. Dit houdt in dat de opdrachtnemer verplicht wordt om een risicoanalyse uit te voeren tijdens de uitvoering. Deze analyse vormt de basis voor een dialoog over mogelijke risico's en verbetermaatregelen in de keten.

7.5. Uptime

Er wordt een uptime geëist van 99%. Dit betekent dat een individuele laadpaal 99% van de tijd beschikbaar dienen te zijn voor de gebruikers. Ter ondersteuning van deze eis zijn afspraken opgenomen over storingsafhandeling: bij een gevaarlijke elektrische situatie moet de laadpaal binnen

2 uur veilig worden gesteld. In andere gevallen geldt dat storingen binnen 48 uur verholpen moeten zijn, en dat bij fysieke schade of noodzakelijke vervanging herstel binnen 2 weken dient plaats te vinden.

7.6. Gunningscriteria

Naast een groot aantal eisen waaraan inschrijver dienen te voldoen, worden er gunningscriteria opgesteld waarop de inschrijvers beoordeeld zullen worden. De gunningscriteria zijn:

- laadprijs;
- overname- en transitieplan voor de bestaande laadpalen van SGZH1;
- dienstverlening aan de e-rijder waaronder prijstransparantie, veiligheid, gebruiksvriendelijkheid etc.;
- dienstverlening aan gemeenten waaronder de hoogste kwaliteit, onderhoudsplan en assetmanagement;
- slim laden, gericht op het minimaliseren van netcongestie, de laagste prijs voor gebruikers en gebruiksvriendelijkheid van slim laden en dynamische tarieven.

Er wordt gegund op basis van de ‘Beste Prijs-Kwaliteit-Verhouding’.

8. Exclusiviteit

De gemeente verleent exclusiviteit aan de CPO's voor het plaatsen van nieuwe reguliere publieke AC laadpalen en voor het overnemen van de SGZH1 palen op een netaansluiting t/m 3x35A, rechtstreeks aangesloten op het openbare elektriciteitsnet gedurende de plaatsingsperiode. Dat betekent dat er binnen deze kaders geen afspraken met andere aanbieders mogelijk zijn. De exclusiviteit is van toepassing op nieuwe locaties voor laadpunten in de openbare ruimte. Een uitzondering hierop vormt de inzet van laadpunten voor station-based deelauto's. Binnen de concessie is het toegestaan dat deelauto-aanbieders hiervoor een eigen laadpaal plaatsen; dit valt buiten de exclusiviteit.

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 locaties waar op dit moment al een laadpunt gerealiseerd is, of die buiten de openbare ruimte vallen, geldt de exclusiviteit niet. Aflopende contracten voor bestaande laadpalen/bestaande locaties mag de gemeente verlengen met elke willekeurige partij. Om mogelijke toekomstige overnames te vergemakkelijken, is het raadzaam bij de verlenging van contracten voor bestaande laadpalen deze zoveel mogelijk te synchroniseren met de afloop van de (exploitatie)contracten van SGZH1, SGZH2 en de Collectieve aanpak en concessie Zuidwest Nederland.

Plaatsingscontracten openmarktmodel

Een aantal gemeenten stapt over van het openmarktmodel naar deelname aan de collectieve concessie. Voor deze gemeenten betekent dit dat zij hun bestaande contracten voor de plaatsing van nieuwe laadpalen moeten aanpassen. Door de afspraken over exclusiviteit binnen de collectieve concessie is het namelijk niet langer toegestaan om nieuwe publieke laadpalen te plaatsen buiten deze concessie om.

De bestaande laadpalen blijven gewoon staan en kunnen ook in de toekomst door de huidige CPO's worden geëxploiteerd. De aanpassing van het contract heeft dus uitsluitend betrekking op de plaatsing van nieuwe laadpalen.

Voor gemeenten die de overstap maken, geldt een overgangsregeling: laadpalen die vóór 1 maart 2026 zijn aangevraagd door een marktpartij uit het openmarktmodel, mogen nog geplaatst worden tot uiterlijk 31 december 2026. Aanvragen na 1 maart 2026 vallen onder de exclusiviteit van de concessie en mogen niet meer door deze marktpartij worden uitgevoerd.

8.1. Innovaties en pilots

Het staat de provincies en alle gemeenten vrij om, in het kader van innovaties en pilotprojecten, separate afspraken te maken met de concessiehouders of andere partijen. Deze uitzondering geldt in beperkte mate ook voor laadpalen in de openbare ruimte op een netaansluiting van maximaal 3x35A. Hierbij moet het dan wel gaan om innovaties die niet passend zijn binnen deze collectieve aanpak en concessie.

Indien de gemeente hiervan gebruik wil maken, dan dient dit afgestemd te worden met de contractmanager.

8.2. Laadlichtmasten en laadpleinen

In bepaalde gevallen kunnen laadlichtmasten, laadpleinen of andere 'niet standaard' laadpalen nodig zijn om te voldoen aan de laadvraag. Laadlichtmasten en laadpleinen zijn niet standaard geschikt voor grootschalige uitrol en vragen veel maatwerk. Laadlichtmasten en laadpleinen vormen daarom geen standaard product binnen deze concessie. Wel moeten de gecontracteerde CPO's de mogelijkheid krijgen om binnen de raamovereenkomst van de concessie een maatwerkaanbod en kostenopgave aan de gemeente te doen in de vorm van een mini-competitie. Daarmee hoeven gemeenten dit niet apart aan te besteden. Indien het aanbod van de CPO's niet aan de verwachtingen of wensen voldoet, staat het de gemeente vrij om hiervoor afspraken te maken met derden.

8.3. Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) binnen de collectieve concessie

Veel gemeenten hebben pilots lopen met verlengde private aansluitingen (VPA's), staan deze inmiddels structureel toe of overwegen dit te doen. In specifieke gevallen kunnen VPA's een passende oplossing bieden. Hoewel het toestaan van VPA's op grotere schaal en/of op lange termijn invloed kan hebben op de businesscase, wordt verwacht dat het aantal VPA's op korte termijn beperkt blijft. De marktconsultatie bevestigt dit, mits duidelijke kaders aan de voorkant gesteld worden. Daarom is het toestaan van VPA's binnen deze collectieve aanpak mogelijk. Hieraan zijn echter enkele voorwaarden verbonden:

1. Gemeenten dienen duidelijke en realistische voorwaarden en criteria te hebben of vast te stellen waaronder zij VPA's toestaan;

2. Gemeenten dienen deze voorwaarden en criteria op te nemen/door te geven middels het inventarisatieformulier 'Colour Locale', dat uiterlijk op 1 juli 2025 ingediend moet worden. Als de voorwaarden en criteria op dat moment nog niet beschikbaar zijn, dient de gemeente dit expliciet te melden, eventueel ondersteund door besluitvormings-documenten betreffende het toestaan van VPA's. Deze voorwaarden en criteria dienen zo snel mogelijk alsnog doorgegeven te worden.
3. De beslissing om VPA's al dan niet toe te staan is bindend gedurende de plaatsingsperiode. Wanneer gemeenten gedurende de plaatsingsperiode besluiten te stoppen met het toestaan van VPA's heeft dit geen gevolgen. Als een gemeente aanvankelijk aangeeft VPA's niet toe te staan, maar dit gedurende de plaatsingsperiode alsnog wilt wijzigen, dan dient dit expliciet bestuurlijk besloten te worden. De gemeente dient in dat geval in overleg te treden met de concessiehouders over mogelijke consequenties hiervan. Eventuele consequenties zijn voor de gemeente.

Wat betreft de voorwaarden en criteria voor VPA's kunnen gemeenten bijvoorbeeld denken aan een maximale afstand tussen erfgrans en parkeerplaats van 5 meter, geen doorkruising van groenstroken en water of andere relevante ruimtelijke en beleidsmatige overwegingen. Voor pilots kunnen gemeenten relatief eenvoudig een maximumaantal bepalen.

9. Concessiemanagement en -vergoeding

Het contract- en concessiemanagement wordt centraal georganiseerd om de collectieve aanpak en concessie effectief en efficiënt uit te voeren. De gemeente Rotterdam treedt op als contracthouder en is het centrale aanspreekpunt namens alle deelnemende gemeenten richting de concessiehouders. Binnen iedere gemeente wordt wel een eerste aanspreekpunt aangewezen voor de operationele uitvoering van het contract op lokaal niveau en als contactpersoon voor de gemeente Rotterdam.

De nieuwe concessie kent een grotere schaal dan voorheen, zowel in waarde, het aantal deelnemende gemeenten als de inhoudelijke complexiteit. Dit vraagt om een professionele en goed gecoördineerde aanpak. Onderwerpen als netbewust laden, indexering van tarieven, cybersecurity en installatieverantwoordelijkheid vereisen specialistische kennis. Daarnaast betekent de overgang naar een datagedreven uitrol van laadpalen een andere werkwijze dan voorheen.

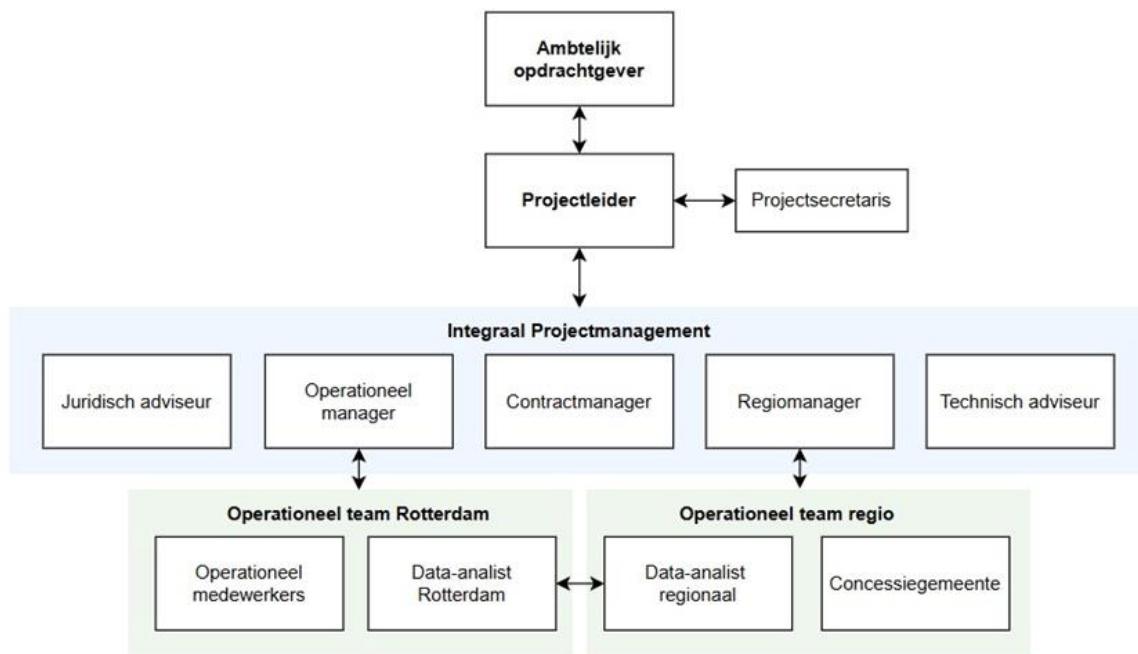
Om hierop voorbereid te zijn, richten Rotterdam en de NAL-regio Zuidwest gezamenlijk een projectorganisatie in. Deze bestaat uit o.a. de functies van een projectleider, contractmanager, regiomanager en data-analisten. Daarnaast is er technische en juridische expertise beschikbaar en ondersteunt een projectsecretaris het team.

Naast de dagelijkse coördinatie van het contract wordt met het concessiemanagement ook invulling gegeven aan een breed pakket aan taken, zoals bijvoorbeeld:

- het begeleiden van toetreding van nieuwe gemeenten die vanuit het openmarktmodel komen;
- het beheer van escalaties en bezwaren;
- periodieke analyse van laaddata en datagedreven plaatsingsvoorstellen;
- beheer van de realisatieportal;
- (gezamenlijke) pilots en overnames van laadobjecten;
- afstemming en communicatie met concessiehouders én tussen gemeenten;
- rapportage richting landelijke verplichtingen zoals de NAL.

Door deze taken centraal te organiseren, wordt dubbel werk en versnippering voorkomen. Gemeenten profiteren van specialistische ondersteuning, schaalvoordelen en besparingen op bijvoorbeeld juridische, technische en datakosten.

Onderstaande figuur geeft een voorlopige schematische weergave van de voorgestelde projectorganisatie aan.



Figuur 1. Voorlopige opzet contractmanagement (concept)

9.1. Indicatieve kosten concessiemanagement per jaar

De NAL-regio Zuidwest is voornemens om de regiotaken (data-analist en regiomanager) te financieren vanuit het NAL-budget. Voor de specifieke taken en werkzaamheden voor de gemeente Rotterdam draagt de gemeente Rotterdam zelf de kosten. Het resterende deel wordt evenredig verdeeld over de deelnemende gemeenten op basis van inwoneraantal.

Om regiogemeenten een indicatie te geven van de mogelijke kosten, is een inschatting gemaakt op basis van twee scenario's. Deze kosten zijn namelijk afhankelijk van het definitieve aantal deelnemende gemeenten. Onderstaande inschatting is gebaseerd op de reacties uit de eerder verstuurde ambtelijke intentiemail:

- Hoge definitieve deelnamegraad: alle gemeenten die ambtelijk hebben aangegeven deel te nemen of nog twijfelen, nemen deel aan de concessie.
- Lage definitieve deelnamegraad: alleen de gemeenten die ambtelijk hebben bevestigd deel te nemen, doen daadwerkelijk mee.

De uiteindelijke bijdrage per gemeente is dus afhankelijk van het totale aantal deelnemende gemeenten. Onderstaande bandbreedte geeft per gemeentegrootte een realistische inschatting van de te verwachten jaarlijkse kosten:

Gemeentegrootte	Van	Tot
Kleine gemeente (8.000 – 35.000 inwoners)	€ 800,-	€ 4.300,-
Middelgrote gemeente (35.000 – 90.000 inwoners)	€ 3.600,-	€ 11.400,-
Grote gemeente (90.000 – 135.000 inwoners)	€ 9.000,-	€ 17.300,-

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat dit de kosten betreft voor deze aanbesteding. Deelnemers aan SGZH2 betalen daarnaast de reeds afgesproken bijdrage voor deze concessie. Omdat SGZH2 overgaat van plaatsingsperiode naar exploitatieperiode zullen de jaarlijkse kosten voor SGZH2 naar verwachting dalen.

Indien de Rijksfinanciering aan de NAL-Regiozuidwest komt te vervallen en er onverhoopt geen aanvullende middelen vanuit de provincies beschikbaar zijn, dan kunnen deze kosten voor de noodzakelijke regionale inzet (data-analist en regiomanager) in het uiterste geval toegevoegd worden aan de jaarlijkse kosten voor contract- en concessie management. Dit betekent dan een verhoging van de jaarlijkse kosten voor de gemeenten. Deze verhoging kan eventueel gedekt worden uit een gemeentelijke concessievergoeding ([zie paragraaf 9.2](#)). Doelstelling hierbij is om de kosten voor gemeenten en de administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken.

9.2. Concessievergoeding

De mogelijkheid van het toepassen van een concessievergoeding wordt opgenomen in de afspraken. Dit betreft een vergoeding per geladen kWh die door de CPO wordt afgedragen aan de gemeente. Deze vergoeding wordt één op één doorbelast aan de e-rijder en betekent dus een verhoging van het laadtarief. Het al dan niet toepassen van een concessievergoeding wordt een individuele keuze van gemeenten. Het is echter nadrukkelijke de wens om dit zo veel mogelijk op regionaal niveau af te stemmen. Dit is bij uitstek een rol binnen het contract- en concessie management of voor de regiocoördinator.

Gemeenten kunnen één keer per jaar besluiten de concessievergoeding in te voeren (of weer te annuleren). Deze methodiek wordt gebruikt om een (te grote) diversiteit aan tarieven en termijnen te voorkomen, tevens zorgt dit voor minder administratieve lasten bij de concessiehouders en concessieverlener. De concessievergoeding is vastgesteld op 1 cent per geleverde kWh voor de laadpalen binnen de betreffende gemeente.

Het heeft de voorkeur om de inkomsten uit de concessievergoeding ten goede te laten komen aan elektrisch rijden en laadinfrastructuur en pas dan wanneer elektrisch rijden een goede concurrentiepositie heeft t.o.v. fossiel rijden in te voeren. Bijvoorbeeld door met de inkomsten uit de concessievergoeding een reserve te creëren voor kosten voor verplaatsing en verwijdering, eventuele kosten aan het einde van de looptijd van het contract of ter dekking van de kosten voor de benodigde ambtelijke capaciteit op dit dossier of het contract- en concessie management. De schatting is dat 1 cent per geleverde kWh een ruimschoots kostendekkende situatie creëert.

10. Couleur Locale

Binnen de collectieve aanpak en concessie streven we naar maximale uniformiteit. Alleen dan kan het laadnetwerk efficiënt en effectief uitgerold worden met aantrekkelijke tarieven voor de gebruikers. Op een aantal onderdelen hebben gemeenten echter wel de mogelijkheid om af te wijken van de 'standaard' aanpak. Dit wordt de 'Couleur Locale' genoemd. Gemeenten dienen aan de voorkant aan

te geven of zij van deze mogelijkheden gebruik wenst te maken. Hiervoor wordt door NAL-regio Zuidwest een inventarisatieformulier toegestuurd, dat uiterlijk op **1 juli** ingediend moet zijn. Op de volgende onderdelen kan de gemeente afwijkende keuzes maken:

- Een afwijkende kleur voor de laadpalen (tegen vooraf vastgestelde kosten);
- Wel of geen tegel in het parkeervak (geen meer/minder kosten);
- Het plaatsen van laadpalen zonder bebording en zonder verkeersbesluit (garantiestafel van toepassing), zie [paragraaf 6.1.](#);
- Het toestaan van VPA's (voorwaarden aan de voorkant aan te leveren), zie [paragraaf 8.3.](#);
- Het toepassen van de concessievergoeding vanaf de eerst mogelijke ingangstermijn (kosten worden doorbelast aan de E-rijder), zie [paragraaf 9.2.](#)

11. Rol van de gemeente binnen de concessie

Deelname aan de collectieve concessie biedt gemeenten voordelen. Gemeenten worden ontzorgd in vrijwel het volledige proces rondom publieke laadinfrastructuur: van het contracteren van CPO's tot contractmanagement, het bewaken van gemaakte afspraken, het borgen van hoge kwaliteit en scherpe laadtarieven, de periodieke analyses, uitrol, en het realiseren van strategische doelstellingen. De collectieve aanpak zorgt voor een effectieve en efficiënte invulling van de opgave, met behoud van regie op lokaal niveau.

Gemeenten behouden, zoals gewenst, de eindverantwoordelijkheid voor de definitieve locatiekeuze en de bijbehorende operationele werkzaamheden. Dit betekent dat er ook een actieve inzet van gemeenten wordt gevraagd binnen het proces. De gemeentelijke taken verantwoordelijkheden binnen de collectieve concessie zijn onder andere:

- de gemeente verleent exclusiviteit aan de geselecteerde concessiehouders voor het plaatsen van nieuwe laadpalen gedurende de afgesproken plaatsingsperiode;
- het gemeentelijk laad- en plaatsingsbeleid is in lijn met de uitgangspunten van deze concessie;
- de gemeente (of een externe partij) stelt een plankaart op met een doorkijk tot 2030 en valideert de daarin opgenomen (potentiële) locaties;
- indien de gemeente dit wenst organiseert de gemeente een participatietraject rondom de plankaart;
- de gemeente geeft tijdig definitieve goedkeuring aan de door data-analyse voorgestelde laadlocaties. Indien een locatie wordt afgekeurd door de gemeente biedt de gemeente zelf een logische alternatieve locatie aan;
- de gemeente neemt (tijdig) (verzamel)verkeersbesluiten voor de goedgekeurde laadlocaties;
- de gemeente stemt operationeel af met CPO's over de uitvoering en voortgang van de plaatsing;
- de gemeente zorgt ervoor dat er voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar is om haar taken binnen deze aanpak goed en tijdig te vervullen. Dit kan over meerdere functies verdeeld zijn;
- de gemeente kan strategische locaties en doelgroeplocaties aandragen;
- de gemeente is verantwoordelijk voor handhaving van het parkeerbeleid rondom laadlocaties;
- de gemeente geeft de concessiehouders inzicht in benodigde vergunningen en werkt mee aan tijdige verlening;

- de gemeente wijst één vast aanspreekpunt aan voor de concessiehouders en concessiemanager;
- de gemeente verzorgt de communicatie richting inwoners en andere stakeholders over de laadaanpak;
- de gemeente mag optioneel markeringen aanbrengen bij laadplaatsen. Deze zijn geen onderdeel van de concessieopdracht;
- De gemeente stelt locaties voor laadpalen kosteloos beschikbaar en heft geen precario voor de aanvraagprocedures van de laadpaal of het verkeersbesluit. Voor overige procedures, zoals een graafvergunning, kunnen wél kosten in rekening worden gebracht bij de concessiehouders.

De gemeente is zich ervan bewust dat de succesvolle uitvoering van deze collectieve aanpak mede afhangt van de inzet van de gemeente. Daarom wordt deze opgave bij voorkeur vastgelegd in gemeentelijk beleid.

12. Juridisch kader en Europese aanbesteding

Vanwege de omvang van de opdracht wordt de concessie middels een openbare Europese Aanbesteding in de markt gezet.

De gemeente Rotterdam treedt op als penvoerder van de aanbesteding. Deelnemende gemeenten mandateren de gemeente Rotterdam om namens hen de aanbesteding in de markt te zetten en besluiten te mogen nemen in het kader van de verdere uitvoering van de hieruit voortvloeiende werkzaamheden.

Hiertoe dient elke deelnemende gemeenten middels een mandaatbesluit de gemeente Rotterdam te mandateren. Daarnaast dient elke deelnemende gemeente een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen waarin de afspraken over de uitvoering van het contract- en concessiemanagement door de gemeente Rotterdam worden vastgelegd. Het mandaatbesluit en de samenwerkingsovereenkomst heeft u gelijktijdig met dit document ontvangen.

De gemeente Rotterdam zal als penvoerder van de aanbesteding de gebruikelijke, juridische en inkoop technische voorwaarden toepassen voor het uitvoeren van een Europese aanbesteding. Bijvoorbeeld t.a.v. geschiktheidseisen en kerncompetenties.

13. Verdere proces

13.1. Rol NAL-regio Zuidwest

Gemeenten dienen uiterlijk 1 juli 2025 het besluit tot deelname aan de collectieve aanpak en concessie te nemen. De NAL-regio Zuidwest blijft de regiogemeenten de komende maanden actief ondersteunen in het gehele proces. Ook met vragen en knelpunten in het besluitvormingsproces is de NAL-regio Zuidwest beschikbaar. De besluitvorming zal bovendien actief opgevolgd worden door de regio.

De NAL-regio Zuidwest zal gemeenten de komende maanden blijven informeren over de voortgang, processen en verdere inhoudelijke uitwerking van de collectieve aanpak en aanbesteding. Dit gebeurt via de gebruikelijke kanalen van de regiocoördinatoren publieke laadinfra, zoals webinars, Q&A's en vragenuren. Daarnaast blijft de NAL-regio Zuidwest een integraal onderdeel van het project- en

aanbestedingsteam onder leiding van de gemeente Rotterdam, om de belangen en input van de gemeenten te waarborgen.

13.2. Planning aanbestedingstraject

Het aanbestedingstraject voor de collectieve aanpak en concessie wordt volgens onderstaande planning uitgevoerd. Deze planning geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen en termijnen, die essentieel zijn voor de voortgang van het proces.

Mijlpaal	Deadline
Akkoord deelname en mandatering gemeente Rotterdam	Uiterlijk 1 juli 2025
Voorziene publicatie aanbestedingsstukken	Week 36, eerste week van september 2025
Voorziene gunning	12 maart 2026
Ingangsdatum collectieve aanpak	Q2 2026

Bijlage 1: Methodiek en Staffelprijzen laadpaal zonder verkeersbesluit

Hoewel het nadrukkelijke advies is om een verkeersbesluit te nemen en bebording te plaatsen, is het ook mogelijk om een laadpaal zonder verkeersbesluit en zonder bebording te plaatsen. Dit brengt echter onzekerheid met zich mee voor concessiehouders, omdat de exclusiviteit van de parkeerplaats voor elektrische voertuigen zonder verkeersbesluit niet gewaarborgd is. Dit kan leiden tot lagere bezettingsgraden en een lagere opbrengst voor de concessiehouders, wat uiteindelijk kan resulteren in hogere tarieven in de regio.

Om dit risico te mitigeren en te voorkomen dat de concessiehouders of andere gemeenten met de gevolgen hiervan worden geconfronteerd, dienen gemeenten een financiële garantie te bieden. Dit gebeurt via een zogenaamde garantiestaffel, waarbij de gemeente de concessiehouder compenseert als het werkelijke verbruik van de laadpaal onder een vooraf vastgesteld minimum blijft.

De compensatie wordt berekend op basis van het werkelijke verbruik van de laadpaal, vanaf het eerste volledige kalenderjaar dat de laadpaal gerealiseerd is. De methodiek is zodanig opgebouwd dat gemeenten die laadpalen zonder verkeersbesluit en bebording plaatsen, een minimum jaarlijkse afname in kWh per laadpaal garanderen. Indien dit minimale verbruik niet wordt behaald, compenseert de gemeente de concessiehouders financieel volgens de vastgestelde staffel. De staffelprijzen zijn ontworpen om de financiële gevolgen van misgelopen opbrengsten voor de concessiehouders te dekken en daarmee te voorkomen dat de laadprijs in de regio verhoogd moet worden.

De staffelprijzen in dit model zijn gebaseerd op het gemiddelde verbruik van een laadpaal. De compensatie wordt jaarlijks berekend door het werkelijke verbruik van de laadpaal te vergelijken met het verwachte verbruik voor dat jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een ingroeimodel: in de beginjaren is het verbruik van een laadpaal doorgaans lager dan wanneer deze enkele jaren in gebruik is.

De onderstaande tabel toont de jaarlijkse compensatie op basis van het daadwerkelijke verbruik van de laadpaal zonder verkeersbesluit en bebording en de bijbehorende staffelprijzen:

	Daadwerkelijk verbruik van de laadpaal zonder verkeersbesluit en bebording in kWh/jaar				
	2.000	4.000	6.000	8.000	10.000
Jaar 1	€ 450	€ 150	€ -	€ -	€ -
Jaar 2	€ 900	€ 600	€ 300	€ -	€ -
Jaar 3	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300	€ -
Jaar 4	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 5	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 6	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 7	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 8	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 9	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300
Jaar 10	€ 1.500	€ 1.200	€ 900	€ 600	€ 300