STAPPENPLAN SNELLADEN
Provincie Gelderland

provincie Gelderland

OVER MORGEN

COLOFON

Publicatie titel
Stappenplan snelladen Provincie Gelderland

Auteurs
Willem Knol – Over Morgen
willem.knol@overmorgen.nl
Florian Sloots – Over Morgen
florian.sloots@overmorgen.nl
Ferdinand Michiels – Over Morgen
Ferdinand.michiels@overmorgen.nl

Taal
Nederlands

Datum
Maart 2020

Contactgegevens
Neem voor meer informatie contact op via:
florian.sloots@overmorgen.nl, of 0636487295.

Over Morgen
Kleine Koppel 26
3812 PH Amersfoort
www.overmorgen.nl

SAMENVATTING

Het aantal elektrische voertuigen groeit en daarmee de behoefte aan laadinfrastructuur. De vraag naar laadinfrastructuur kan onderscheiden worden in een drietal schaalniveaus:

- Bestemmingsladen: Thuis, op het werk of openbaar. Dit kan regulier of snelladen zijn.
- Snelladen in de stad: Snelladen binnen de gemeentegrenzen.
- Snelladen langs corridors: Op verzorgingsplaatsen van Rijkssnel- of provinciale wegen.

De onderstaande stappen bieden handvatten voor het realiseren van snelladers. Het is mogelijk om de stappen in een andere volgorde te doorlopen, zo kan bijvoorbeeld eerst een locatie worden vastgelegd en vervolgens het initiatief worden genomen, maar ook andersom.

Stap 1. Bepaal je ambitie
Bepaal wat je wil afhankelijk van de urgentie en behoefte in de gemeente. Bij voorkeur stel je vervolgens een visie en beleid op. Hierbij wordt rekening gehouden en aansluiting gezocht bij bestaand beleid zoals duurzaamheidsbeleid, verkeersbeleid en grondbeleid. In het beleid wordt de rol van de gemeente vastgelegd: Passief, faciliterend of actief.

Stap 2. Initiatief tot realisatie
In stap 1 is bepaald of het initiatief bij de markt wordt gelaten of bij de gemeente ligt:

- Passief: Initiatief bij de markt, geen vastgelegd beleid.
- Faciliterend: Initiatief bij de markt, behoefte en (mogelijke) publieke locaties in beeld. Markt wordt uitnodigd tot initiatief
- Actief: Initiatief bij gemeente, mogelijke publieke locaties vastgelegd en naar de markt gebracht d.m.v. tender of zelfrealisatie.

Stap 3. Bepaal de locatie(s)
Op basis van de behoefte worden locaties in beeld gebracht en vastgelegd. Dit kunnen locaties langs ontsluitings- en uitvalswegen zijn (met hoge verkeersintensteit) of locaties nabij voorzieningen. Hierbij wordt rekening gehouden met voorwaarden als netaansluiting en ruimte.

Stap 4. Bepaal de vorm
In deze stap wordt per locatie de gewenste inrichtingsvorm bepaald. Dit kan een station zijn, of een snellader bij twee parkeervakken. De doelgroep, schaalbaarheid en verblijfsduur zijn de belangrijkste afwegingen. Bij een korte verblijfsduur en wens voor een schaalbaar concept wordt een snellaadstation geadviseerd (naar stap 5). Bij een verblijfsduur van ca. 30 min. wordt een snellader bij een of twee parkeervakken geadviseerd zodat in een half uur ca. 80% kan worden bijgeladen (naar stap 6).

Stap 5. Marktselectie voor een snellaadstation
Voor een snellaadstation ligt het voor de hand dat er gronden worden uitgegeven. Dit kan op meerdere manieren:

- Eén-op-één: Tegen marktconforme voorwaarden, snel maar niet competitief.
- Tender: Door middel van een aanbesteding, competitief en transparant maar tijdrovend.

Stap 6. Samenwerkingsmodel voor snellader(s) bij twee parkeervakken
Vergelijkbaar met het reguliere openbare laadnetwerk kan voor het realiseren van een snellader bij twee parkeerplaatsen gekozen worden voor een samenwerkingsmodel met de markt:

- Vergunningenmodel: Open Markt Model waarbij op basis van vergunningen gerealiseerd kan worden.
- Concessiemodel: Door middel van een aanbesteding wordt één exclusieve partner gekozen voor het realiseren van snelladers.
- Opdrachtmodel: De gemeente realiseert voor eigen rekening en risico snelladers.

Stap 7. Communicatie
Communiceer helder naar doelgroepen en marktpartijen.

Bijlagen
In de bijlagen vindt je meer toelichting over de verschillende vormen, voor- en nadelen van marktselectie en samenwerkingsmodellen. Ook vindt je hier ter inspiratie een modelovereenkomst.

STAPPENPLAN SNELLADERS
opgesteld door Over Morgen

In opdracht van Provincie Gelderland. Amersfoort, 2020.

INHOUDSOPGAVE

Introductie	6
Wat is snelladen?	8
Stappenplan snelladen	13
Stap 1: Bepaal je ambitie	14
Stap 2: Initiatief tot realisatie	16
Stap 3: Bepaal de locatie(s)	17
Stap 4: Bepaal de vorm	19
Stap 5: Marktselectie voor een snellaadstation	21
Stap 6: Samenwerkingsmodel voor snellader(s) bij twee parkeervakken	25
Stap 7: Communicatie	27
Bijlage 1 - Marktconforme voorwaarden en waardebepaling	28
Bijlage 2 - Één-op-één gunning	31
Bijlage 3 - Vormen tender	32
Bijlage 4 - Modelovereenkomst	33

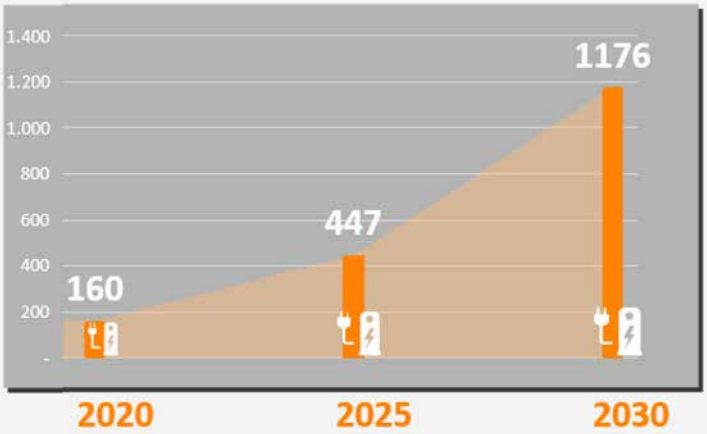
INTRODUCTIE

De provincie Gelderland wil de uitrol van een toekomstbestendig laadnetwerk in Gelderland stimuleren. Snelladers zijn hier een onderdeel van. Zowel de provincie Gelderland als gemeenten in Gelderland worden benaderd door marktpartijen die (in de openbare ruimte) een snellader of snellaadstation willen realiseren. Ook is er vanuit gemeenten en private grondeigenaren in toenemende mate interesse voor het realiseren van snellaadpunten.

De groei van het aantal elektrische voertuigen is een goede indicatie van de groeiende behoefte naar laadinfrastructuur. Gezien de landelijke groei in het aantal EV-rijders stijgt ook de behoefte naar snelladers snel. Naar verwachting blijven deze trends de komende jaren doorzetten en wordt de urgentie alleen maar groter. Figuur 1 schetst een beeld van de behoefte aan snelladers in Gelderland de komende jaren.

Rijkswaterstaat heeft door middel van een concessie ervoor gezorgd dat er langs de snelwegen een snellaadnetwerk is ontstaan. Dit snellaadnetwerk is nog steeds groeiende. Ook naast de snelwegen, onder andere binnen de gemeentegrenzen, groeit de behoefte naar snellaadinfrastructuur. Op deze lagere schaalniveaus hebben de provincie en gemeente een belangrijke rol in de ontwikkeling van een dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk dat de transitie naar elektrisch rijden kan faciliteren.

Figuur 1. Voorspelde behoefte aan snellaadlocaties in Gelderland (NAL)



Voorspelde behoefte aan snellaadpunten Om de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen in 2030 naar 1,9 mln. te faciliteren zijn de volgende aantallen snellaadpunten nodig in Gelderland. In 2020 160 snellaadpunten, in 2025 447 en in 2030 1176. Bron: Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Probleemanalyse

In het kader van dit stappenplan zijn verschillende partijen geïnterviewd over snelladen: Gemeenten, exploitanten van snellaadinfrastructuur en (potentiële) gebruikers van snellaadinfrastructuur. Aan de hand van deze interviews zijn de volgende knelpunten voor de ontwikkeling van snelladers geïdentificeerd:

- Doelgroepen voor snelladers, zoals taxi-ondernemers en doelgroepenvervoer, stappen door gebrek aan (beschikbare) snelladers (nog) niet over naar elektrisch vervoer.
- Initiatiefnemers (marktpartijen) komen moeizaam met gemeenten overeen over locatiekeuze en andere voorwaarden. De meeste pogingen lopen vast op de locatie.
- Vanuit de gemeente leven veel vragen omtrent snellaadinfrastructuur: Wie is de eigenaar, wat is een geschikte locatie voor een snellader, waar ligt behoefte, ruimte, voldoende netcapaciteit en is het ook interessant voor een marktpartij om te investeren?
- Snelladers vragen een netaansluiting met een hoog vermogen en voldoende capaciteit; het kost veel tijd en geld om deze te realiseren.
- De urgentie is bij veel gemeenten nog onduidelijk. Bieden marktontwikkelingen genoeg perspectief of is ingrijpen van de overheid nodig?
- Gemeenten willen vaak wel stimuleren of faciliteren, maar gebrek aan ervaring, beleid, capaciteit en een centraal aanspreekpunt maken dit soms lastig. Er is onduidelijkheid op juridische en planologische punten.

Om als overheid een stimulerende of faciliterende rol te spelen is er behoefte aan kennis, capaciteit en een duidelijk stappenplan voor een passende strategie en aanpak. Dit zal niet direct alle bovenstaande belemmeringen oplossen, maar kan wel handvatten bieden om samen met de markt de ontwikkeling van snelladers te faciliteren en versnellen.

LEESWIJZER

Dit document is opgesteld om overheden een praktisch en toegankelijk stappenplan te bieden, met als doel ondersteuning te bieden bij het realiseren van snelladers. In het volgende onderdeel “Wat is snelladen?” wordt eerst aandacht besteedt aan wat snelladen is; de huidige markt van snelladen, de technologie, doelgroepen, aanbieders en de businesscase.

Vervolgens wordt het stappenplan geïntroduceerd; welke stappen moet je doorlopen en welke beleidsvelden worden daarbij betrokken. Per stap worden keuzes, voor- en nadelen toegelicht. Hiermee wordt duidelijk hoe je concreet aan de slag kunt gaan. De stappen zijn volgordelijk, maar worden in de praktijk niet altijd zo doorlopen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om een snellader te realiseren, zonder dat er beleid of visie is opgesteld.

Ten slotte wordt vanuit het stappenplan op sommige punten doorverwezen naar verdere uitwerking of voorbeelden in de bijlage. Bijvoorbeeld: een modelovereenkomst weergegeven ter inspiratie en ondersteuning van verschillende stappen in de ontwikkeling van snelladers.

WAT IS SNELLADEN?

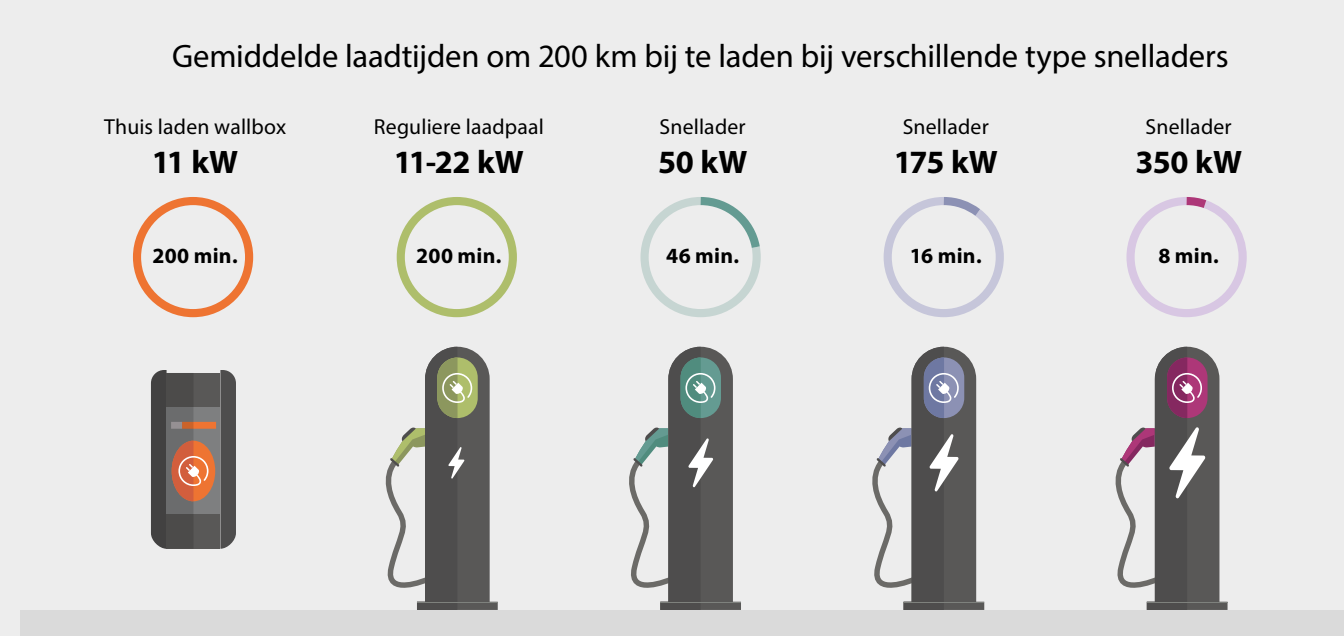
Wanneer een elektrisch voertuig met een hogere snelheid dan bij een reguliere laadpaal op straat of een laadpunt thuis geladen wordt dan hebben we het over snelladen. Het onderscheid tussen snelladen en regulier laden zit in het vermogen waarmee een elektrische auto opgeladen wordt. Waar bij regulier laden (thuis of aan een openbare laadpaal) met een maximaal vermogen van 22 kW (kilowatt) geladen wordt, varieert dat bij snelladers van 43 kW tot 350kW. Snelladers zijn in ontwikkeling en kunnen een steeds hoger vermogen leveren. Op dit moment zijn er snelladers met verschillende vermogens te vinden, variërend van 43kW tot 350 kW. Figuur 2 illustreert hoe het vermogen van (snel)laders samenhangt met de tijd die nodig is om een 200km afstand (range) bij te laden. Zo kost het bij een reguliere laadpaal ca. 200 minuten om 200 km bij te laden, terwijl dat bij een snellader met een vermogen van 350 kW maar 8 minuten kost.

Snelladen gebeurt doorgaans op gelijkstroom (DC) en regulier laden op wisselstroom (AC). Een uitzondering zijn de Renault Zoë en Tesla modellen van voor 2019, die snelladen op wisselstroom. Snelladers bedienen voornamelijk volledige elektrische auto's. Plug-in hybride auto's hebben vaak geen mogelijkheid tot snelladen. Om met een hoger vermogen te laden zijn verschillende factoren van belang zoals; de aansluitwaarde van de netaansluiting, het vermogen van de snellader, koeling van laadkabels en de koeling van de batterij van de auto tijdens het opladen. De auto bepaalt het maximale vermogen waarmee deze opgeladen wordt. De tijd die het kost om de batterij volledig op te laden hangt ook af van de grootte van de batterij (kWh).

De optimale laadsnelheid wordt gehaald bij de juiste temperatuur van de batterij (ca. 20-30 graden) en tussen 20% en 80% capaciteit van de batterij. Praktisch wordt de laadsnelheid ook wel uitgedrukt in "aantal km per uur". Daarmee wordt duidelijk hoelang er geladen moet worden om vervolgens het gewenst aantal km te kunnen rijden. Zie onderstaand figuur.

Op dit moment kan het grootste deel van de EV's met een maximale snelheid van 50 kW snelladen. Veel nieuwe EV's, ook in het midden en lagere segment kunnen inmiddels met een maximale snelheid tussen de 50 kW en 100 kW laden.

Modellen in het hogere segment, zoals Tesla, laden nu al tussen de 120 en 175 kW. Een beperkt aantal modellen is in staat nog sneller te laden, richting de 350 kW, zoals de Tesla Model 3 (max. 250 kW) en de Porsche Taycan (max. 270 kW).



Figuur 2. Gemiddelde laadtijden om 200km bij te laden bij verschillende type (snel)laders.

Stekkers en kabels

Een snellader met een vermogen van 50kW heeft doorgaans een drietal verschillende stekkers: Type 2 (Menekkes), Combo CCS en ChaDeMo. Hogere vermogens (175kW en hoger) hebben meestal alleen een Combo CCS aansluiting.
Verschillende automerken kiezen voor verschillende type stekkers zoals weergegeven in figuur 3.

- De Nissan Leaf en andere merken uit Azië laden met een ChaDeMo stekker.
- De Renault Zoë (voor 2019) en Tesla Model S laden bijvoorbeeld met een Mennekes Type 2 stekker.
- Nieuwere modellen van deze fabrikanten laden inmiddels met een Combo CCS stekker, en steeds meer fabrikanten kiezen voor deze standaard. Enkel Nissan houdt zich op dit moment vast aan de ChaDeMo stekker.

Om alle doelgroepen te voorzien in hun laad-behoefte is het voor nu van belang dat snelladers verschillende type stekkers faciliteren. In Europa is de ontwikkeling richting de CCS als standaard te zien, deze stekker is ook vanuit het EU Directive 2014/94/EU aangewezen als minimale eis die je moet bieden bij een DC-snellader

STEKKER	VORMGEVING	STROOM	VERMOGEN
Mennekes Type 2		DC	43 kW (Renault Zoë) 120 kW (Tesla Model S)
Combo CCS		DC	50 – 350 kW
ChaDeMo		DC	50 kW

Figuur 3. De drie verschillende type stekkers.

Snelladen op verschillende niveaus

Een laadnetwerk is te onderscheiden in een drietal schaalniveaus:

- Bestemmingsladen: het parkeerladen op straat, in parkeergarages, bij bedrijven en bij mensen thuis. Dit zijn zowel openbare laadpalen als (semi-)private laadpunten en kan snel- en regulier laden zijn.
- Snelladen in de stad: snelladers én -stations in de stad of gemeente.
- Snelladen langs corridors: snelladers of snellaadstations langs wegen met de meeste vervoersbewegingen en waar de langste ritten worden gemaakt: snelwegen en provinciale wegen.

DRIE NIVEAUS voor laadinfrastructuur

Snelladen langs **CORRIDORS**

Snelladen in de **STAD**

BESTEMMINGS laden

Momenteel wordt door e-rijders naar schatting voor ca. 95% geladen op de plek van bestemming en de overige 5% bij snelladers.

Voorbeelden van snelladen

- Een persoon wil van Groningen naar Maastricht dus moet onderweg laden omdat zijn actieradius maar 250 km is.
- Een taxichauffeur rijdt de hele dag rond met zijn taxi en legt 500-600 km op een dag af. Bijvoorbeeld, op het moment dat hij net een klant naar Schiphol brengt en leeg terugkomt. Op dat moment krijgt hij een nieuwe oproep dus hij moet in de stad snelladen voordat hij de volgende klant ophaalt.

Beide laadnetwerken zijn nodig om alle doelgroepen te kunnen bedienen. Afhankelijk van het voertuig en de gebruiker verschilt de behoefte en voorkeur voor de locatie van laden, het tijdstip, laadfrequentie, beschikbaarheid en vermogen van de snelladers. We maken onderscheid in drie doelgroepen:

- Regulier personenvervoer: Particulier en zakelijk autoverkeer, zoals woon-werkverkeer en recreatief verkeer.
- Veelrijders: Zakelijk rijders die meer dan 500 kilometer per dag afleggen, zoals taxi's en logistiek vervoer.
- OV & Heavy Duty: Bussen, vrachtwagens en ander zwaar vervoer.

In figuur 5 is een overzicht van de verdeling over schaalniveaus weergegeven, die vervolgens verder wordt toegelicht.

[1]EU Directive 2014/94/EU - https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0094

	REGULIER LAADNETWERK	BINNENSTEDELIJKE SNELLADERS	SNELLADEN LANGS CORRIDORS
Regulier personen-vervoer	Voornaamste vorm van laden	Hoofdzakelijk door bezoekers en incidenteel door bewoners bij detailhandel	Als 'range-extender'
Veelrijders	Voornamelijk 's nachts	Essentieel om gedurende de dag bij te laden	Enkel wanneer opportuun

Figuur 5. Overzicht van doelgroepen vs. schaalniveaus van laadinfrastructuur.

Regulier personenvervoer
Een automobilist laadt bij voorkeur op bestemming. Op dit moment kan het grootste deel van de elektrische rijders ook laden op bestemming, dan speelt wachttijd geen rol. Thuis, in de straat en op werk is op de langere termijn echter beperkte toename in de capaciteit van laadinfrastructuur mogelijk. Dit komt door de huidige capaciteit van het net en de forse kosten deze uit te breiden. Met de verwachte groei van elektrische voertuigen is het daarom van belang om voor te sorteren op voldoende capaciteit en mogelijk opschalen van snellaadlocaties.

Incidenteel wordt nu ook al gebruik gemaakt van snelladers als aanvulling op regulier laden. Dit is voornamelijk bij ritten die langer zijn dan de actieradius, zoals bijvoorbeeld wanneer je met de auto op vakantie gaat. Dit gebeurt bij voorkeur langs corridors. Binnenstedelijke snelladers bieden voornamelijk uitkomst als bijvoorbeeld bestemmingsladers bezet zijn. In de praktijk zien we dat voornamelijk bezoekers van de gemeente hier gebruik van maken. Laden langs corridors en snelladen in de stad is vergelijkbaar met het huidige tanken en gebeurt het liefst zo snel mogelijk op een hoog vermogen.

Nu de accu's van elektrische auto's groter worden en de actieradius toeneemt verandert ook het laadgedrag. Laden gebeurt steeds meer als de omstandigheden goed zijn: zogenaamd 'opportunity charging'. Dit kan thuis, maar ook bijvoorbeeld op het werk als er een plekje vooraan vrij is of de prijs gunstig. De detailhandel springt steeds vaker in op deze vorm van laden. Supermarkten, zoals bijvoorbeeld Albert Heijn en Lidl bieden (gratis) snelladers aan als service voor hun klanten. Deze snelladers zorgen ervoor dat je binnen de verblijfsduur van ca. een half uur weer helemaal opgeladen bent (50 kW laden). Dit is een vorm van binnenstedelijk snelladen, die voornamelijk op de consument gericht is.

Veelrijders
Bepaalde doelgroepen leggen op een dag vaak afstanden van >500 km af. Deze groep heeft een frequente behoefte om zo snel mogelijk te kunnen laden op specifieke locaties:

- **Taxivervoer:** Afhankelijk van de actieradius van de elektrische voertuigen moet er dagelijks meerdere keren worden (bij) geladen om alle ritten te kunnen maken. De locatie van snelladers is hierbij essentieel voor de bedrijfsvoering, want tijd is geld. Taxistandplaatsen, maar ook locaties langs ontsluitings- en uitvalswegen zijn ideale locaties voor deze doelgroepen.
- **Doelgroepen-, WMO- en leerlingenvervoer:** Een specifieke markt in de taximarkt is het doelgroepenvervoer. Dit vervoer vertegenwoordigt ca. 80% van de taximarkt en wordt door lokale en regionale overheden aanbesteed. Steeds vaker worden hierbij eisen opgenomen omtrent verschoning van het wagenpark. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde. Naast (snel) laadinfrastructuur op privaat terrein is publieke snellaadinfrastructuur nodig om in de laadbehoefte te kunnen voorzien.
- **Logistiek en distributie:** Verschillende steden in Nederland hebben als doelstellingen om stadslogistiek emissievrij te maken in 2025 (o.a. Arnhem en Ede). Zij hebben zich aangesloten bij de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek). Met dit vooruitzicht zijn logistieke vervoerders bezig met de verduurzaming van hun vloot. Bij grotere organisaties in de distributie is de verwachting dat (snel)laadinfrastructuur op eigen terrein en bedrijventerreinen gerealiseerd wordt. Voor pakketbezorging, bevoorrading, kleine detailhandel en zelfstandige ondernemers in deze sector zullen andere locaties meer voor de hand liggen en zullen ook openbare snelladers een belangrijke rol spelen. Bestelbussen kunnen dezelfde snellaadinfrastructuur als personenauto's gebruiken, maar voor vrachtwagens is uiteraard wel meer ruimte voor parkeren, veiligheid en een eventuele draaicirkel nodig. Houd hier rekening mee bij de locatiekeuze.

OV, heavy duty
Openbaar vervoer (zoals elektrische bussen) en zwaarder vervoer (heavy duty) zijn in dit stappenplan buiten beschouwing gelaten. Deze doelgroepen vragen om een ander type laadinfrastructuur met nog hogere vermogens (voor bussen van 250kW tot wel 1 MW). Wel wordt het in de toekomst belangrijk om ontwikkelingen in de markt mee te nemen zodat de ontwikkeling van snellaadlocaties voor deze doelgroepen op tijd gerealiseerd worden.

Aanbieders in de markt
Momenteel zijn er een aantal aanbieders van snelladers of snellaadstations actief in Nederland. Dit zijn onder andere Fastned, Ionity, Vattenfall, Allego, Tesla en Pitpoint. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende type exploitanten:

- Autofabrikanten die elektrische rijders willen faciliteren, een voorbeeld hiervan zijn Ionity en Tesla. Deze partijen richten zich op de ontwikkeling van een dekkend netwerk met de benodigde vermogens om hun doelgroep te faciliteren. Daarbij richt Tesla zich specifiek op de doelgroep van Tesla rijders. Ionity faciliteert snelladen voor alle e-rijders met een CCS aansluiting.
- Zelfstandige exploitanten als Allego en Fastned die investeren in de ontwikkeling van snelladers omdat ze geloven in de groeiende markt van EV en snelladen.
- Brandstofexploitanten die tankstations exploiteren en op deze locaties snelladers willen realiseren. Voorbeelden zijn Shell, Total en BP.
- Partijen die met snelladers bezoekers willen aantrekken en bezoekers willen faciliteren. Voorbeelden zijn detailhandel en restaurants.

In welke vorm?
Op dit moment zijn er twee verschillende fysieke verschijningsvormen van snelladers die we op verschillende locaties terug zien. Snellaadstations zien we met name langs corridors, maar ook in de stad. Snelladers met twee parkeervakken zien we op vergelijkbare plekken maar daarnaast ook op parkeerterreinen bij bijvoorbeeld winkelcentra. De verschillende eigenschappen van deze verschijningsvormen zijn weergegeven in figuur 6. Rekening houdend met de groei van het aantal EVs en de behoefte aan snelladers kan er gekozen worden voor een strategie waarbij eerst een snellader geplaatst wordt, maar uitbreiding op langere termijn mogelijk is als de gebruikersaantallen stijgen. In dat geval is het belangrijk om de ambitie en verwachte groei met de netbeheerder af te stemmen. Deze kan er dan bij het aansluiten van de locatie en het plannen van een eventuele uitbreiding in hun plannen rekening mee houden.

VERSCHIJNINGSVORM	DEFINITIE
Snellader bij twee parkeervakken	Een snellaadpaal bij twee vaste parkeervakken.
KENMERKEN	
Lijkt op een reguliere openbare laadpaal, maar de installatie is groter. Is ook te vinden op parkeerplaatsen van verzorgingsplaatsen langs snelwegen.	Zijn nu doorgaans aangesloten op het laagspanningsnet en daardoor niet schaalbaar of up te graden naar hogere vermogens. Voor schaalbare locaties met meerdere snelladers is een midden-spanning aansluiting een vereiste.

VERSCHIJNINGSVORM	DEFINITIE
Snellaadstation	Een concentratie van twee of meer snelladers op één locatie
KENMERKEN	
- Vergelijkbaar met een tankstation. - Omvang van ca. 400 m2 tot 1.000 m2 - Schaalbaar	-Netaanslutiing voorbereid op hogere vermogens en uitbreiding. - Vaak een overkapping - Op- en afrit nodig.

Figuur 6. Verschijningsvormen van snelladers.

Afhankelijk van de locatie van een snellader of snellaadstation is het van belang dat er ook faciliteiten als een toilet, eten en drinken aanwezig zijn. In figuur 7 is weergegeven welke doelgroep gebruik maakt van welke verschijningsvorm.

DOELGROEP	BINNENSTEDELIJKE SNELLADERS	VERSCHIJNINGSVORM	SNELLADEN LANGS CORRIDORS	VERSCHIJNINGSVORM
Regulier personenvervoer	Hoofdzakelijk door bezoekers	Station, hoog vermogen	Als 'range-extender'	Station, hoog vermogen
Regulier personenvervoer	Incidenteel bij detailhandel	Snellader bij twee parkeervakken, vermogen passend bij een verblijfsduur van ca. 30-60 min. (doorgaans 50 kW)	Als 'range-extender'	Station, hoog vermogen
Veelrijders	Essentieel om gedurende de dag bij te laden	Station, hoog vermogen	Als het op de route ligt en dienst het toelaat.	Station, hoog vermogen

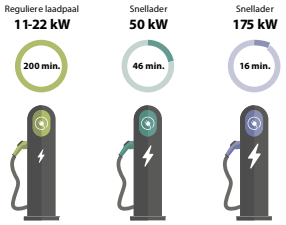
Figuur 7. Doelgroepen vs. verschijningsvormen van snelladers.

"Uit onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam onder taxichauffeurs in Amsterdam blijkt dat de beschikbaarheid van (snel)laadinfrastructuur een belangrijke voorwaarde is voor het al dan niet overstappen op een elektrische taxi"
Dit beeld wordt bevestigd door een van de taxi-ondernemers in Gelderland

STAPPENPLAN

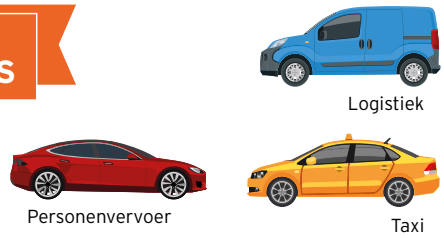
Het stappenplan op de volgende pagina beschrijft de te nemen stappen voor het realiseren van snelladers vanuit het perspectief van de gemeente. In de realiteit kan het zijn dat bij een initiatief een andere route doorloopt of dat er stappen worden overgeslagen. Zo kan bijvoorbeeld een snellader zonder ambitie en visie gerealiseerd worden, en kan het zijn dat een initiatief al een verschijningsvorm heeft maar nog geen locatie.

STAPPENPLAN VOOR DE ONTWIKKELING VAN SNELLADERS



Wat is het?

Hoe ziet het eruit?



Wie gebruikt het?

STAP 1 — Wat is je ambitie?

- Wijs een projectleider aan
- Breng relevant beleid in kaart
- Stel beleid en visie op

STAP 2 — Wie neemt het initiatief?

Bepaal wat voor beleid de gemeente wil voeren: actief, passief of faciliterend

FACILITEREND PASSIEF — MARKT

Een marktpartij komt met het initiatief tot realisatie

ACTIEF — OVERHEID

De gemeente voert actief beleid en neemt initiatief tot realisatie

STAP 3 — Op welke locatie?

- Waar is behoefte aan snelladers?
- Ruimte op bestaande brandstofverkooppunten?
- Ruimte bij nieuwe locaties?
- Toets dit aan de markt
- Betrek de netbeheerder

PRIVATE LOCATIE

Een marktpartij realiseert op eigen grond of werkt samen met een private eigenaar (e.g. AH, McDonalds, Ikea).

Gemeentelijke rol:
- Vergeven van eventuele vergunningen
- Ondersteuning met subsidies of financiering
- Communicatie

PUBLIEKE LOCATIE

Gemeente neemt initiatief om op bestaande brandstof-verkooppunten of nieuwe locaties snelladers te (laten) realiseren.

STAP 4 — Welke verschijningsvorm?

- Bepaal de vorm in samenhang met de behoefte en de locatie

Korte verblijfsduur en hoge snelheid

Snellaadstation

Een station met 2 of meer snelladers en faciliteiten
Ca. 800-1000 m²

Langere verblijfsduur, opportunity charging

Losse snellader

Een snellader bij 1 of 2 parkeervakken op een bestaand parkeerterrein

STAP 5 — Hoe organiseer je marktselectie?

- Bepaal de inkoopprocedure
- Bepaal hoe je een marktpartij wil selecteren

ÉÉN-OP-ÉÉN

Eén-op-één gunnen mag tegen marktconforme voorwaarden.

Zie bijlage voor toelichting + modelovereenkomst

+ Snel

- Geen competitie

AANBESTEDING

Bepaal samen met inkoop en grond-zaken een geschikte aanbestedingsmethode. E.g. veiling of concessie

+ Competitie

- Tijdrovend

STAP 6 — Welk samenwerkings-model?

- Bepaal welke vorm van samenwerking met de markt passend is.

VERGUNNINGENMODEL

Alle exploitanten zijn welkom onder bepaalde voorwaarden

+ Open markt

- Weinig grip op voorwaarden

CONCESSIEMODEL

Selectie van één exploitant door middel van een concessie

+ Competitie aan voorkant van proces

- Committeren aan één partij gedurende concessieovereenkomst

OPDRACHTMODEL

Realisatie voor rekening en risico gemeente

+ Volledige sturing op voorwaarden

- Inbreng eigen middelen

STAP 7 — Communicatie

- Publiceer het aantal snelladers op je website
- Neem contact op met doelgroepen

STAP 1

BEPAAL je ambitie

Snelladers zijn nodig om duurzame mobiliteit te stimuleren en de transitie naar elektrisch vervoer te faciliteren. Iedere gemeente heeft eigen ambities op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid en bepaalt zelf welke rol zij wil spelen. Dit leg je vast in visie of beleid.

Wijs een projectleider aan
Een van de succesfactoren voor ontwikkeling van snelladers is het aanwijzen van een projectleider binnen de gemeente. Wanneer er iemand is die als aanspreekpunt voor initiatieven en verbinding tussen beleidsvelden fungeert versnelt dit het proces. Denk voor de invulling van deze rol aan ca. 0,25 FTE voor 2 jaar. Daarnaast helpt het als er bestuurlijk commitment is op dit vlak.

Bepaal de urgentie en behoefte
Start met het bepalen van de urgentie in jouw gemeente. Het is aan te bevelen een analyse uit te voeren om inzicht te krijgen in de urgentie en behoefte naar snelladers. De ontwikkeltijd van een snellader is al snel 0,5 tot 2 jaar. Daarom is het van belang om op tijd in beeld te brengen welke vraag er is en op welke termijn deze ingevuld moet worden om groei van elektrisch vervoer te faciliteren.

Een dergelijke analyse van urgentie en behoefte bestaat uit:

- De omvang van verschillende doelgroepen nu en in de toekomst. Deze hangt samen met strategische locaties met een hoge verkeersintensiteit (bijv. bestaande tankstationlocaties);
- De behoefte naar snelladers met verschillende vermogens en snelheden;
- De behoefte naar snelladers op verschillende schaalniveaus; langs corridors en binnenstedelijk, of als aanvulling op het reguliere laadnetwerk.
- Om dit inzichtelijk te krijgen zijn gesprekken met de markt, of een uitgebreide marktconsultatie, essentieel.

Breng relevant beleid in kaart
Bestaand beleid kan op verschillende vlakken raken aan de ontwikkeling van snelladers. Zo spelen flankerend beleid (bijv. zero emissie aanbestedingen) en het invoeren van milieuzones een belangrijke rol in het stimuleren van elektrisch vervoer. Door dergelijke maatregelen worden verschillende doelgroepen aangezet om over te stappen naar elektrisch vervoer en afhankelijk van de beschikbare (snel)laadinfrastructuur.

Daarnaast is het van belang om de opgave met betrekking tot de realisatie van snellaadstations goed te integreren in het gemeentelijk grondbeleid. Grondbeleid is immers een middel om te komen tot gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Denk hierbij aan gronduitgiftestrategie bij gemeentelijk grondeigendom of kostenverhaal (e.g. verrekenen van gemeentelijke kosten voor het aanleggen van bestrating of parkeervakken binnen een ruimtelijke plan) bij ontwikkelingen op privaat grondeigendom. Voor meer informatie zie bijlage 1. Vanuit grondbeleid is het relevant om ook een bredere afweging te maken over inzet van de ruimte in de gemeente. De claim op de beschikbare ruimte vanuit de energietransitie is namelijk groot, en snelladers zijn hier een onderdeel van.

Brandstofverkooppunten

Locaties waar nu brandstof verkocht wordt zijn vaak interessant om snellaadinfrastructuur te realiseren. Op dat moment hoeft er geen nieuwe locatie ontwikkeld te worden, maar kan gebruik gemaakt worden van de bestaande locatie. De eigendomssituatie van deze locaties verschilt: soms is sprake van markteigendom en soms wordt de grond verhuurd aan een marktpartij door de gemeente. In het laatste geval kan de gemeente sturen op snellaadinfrastructuur. Vaak moet hiervoor het geldende beleid worden aangepast.

Op dit moment worden de huur- en concessieovereenkomsten vaak stilzwijgend verlengt. Dit is een gemiste kans. Er kunnen voorwaarden gesteld worden aan een verlenging, mits dit ruim voor het eind van de overeenkomst overwogen wordt. Een belangrijke stap is om inzichtelijk te maken welke locaties in gemeentebezit zijn, en op welke termijn de overeenkomsten aflopen. Let op, niet alle tankstationlocaties zijn bij voorbaat goede locaties voor snelladers.

Vervolgens kan overwogen worden onder welke voorwaarden verlenging wenselijk is, en welke opties er zijn om eisen te stellen. Win hierbij juridisch advies in, omdat in het kader van bijv. huurbescherming niet zomaar geëist worden om het tankstation te herontwikkelen tot een snellaadstation. Dit in verband met concurrentievoordeel. Daarnaast kan het zijn dat tankstations in het bezit zijn van lokale ondernemers, die niet de investering kunnen dragen om een tankstation te herontwikkelen.

Stel visie en beleid op

Stel op basis van de urgentie en behoefte en het huidige beleid visie en beleid voor (snel)laden op en laat dit vaststellen. Het bevat in ieder geval de rol van de gemeente ten opzichte van het realiseren van snelladers, vergelijkbaar met het grondbeleid van de gemeente:

- **Passief:** Wachten op marktinitiatief, geen vastgelegd beleid.
- **Faciliterend:** De behoefte is in beeld gebracht, geschikte locaties zijn aangewezen of planologisch verankerd, eventuele gemeentelijke gronden zijn geschikt gemaakt en de markt wordt uitgenodigd tot initiatief.
- **Actief:** De behoefte is in beeld gebracht, geschikte locaties zijn aangewezen of planologisch verankerd, eventuele gemeentelijke gronden zijn geschikt gemaakt en deze worden vervolgens actief aangeboden door middel van een aanbesteding of door de gemeente zelf gerealiseerd voor eigen rekening en risico.

Het doorlopen van dit stappenplan geeft tevens inzicht in de keuzes die gemaakt moeten worden en input zijn voor visie & beleid:

- **Stap 2** geeft inzicht in de keuzes of het initiatief aan de markt wordt gelaten of bij de gemeente vandaan komt.
- **Stap 3** geeft inzicht in de afwegingen bij locatiekeuze en of je dit van te voren wil vastleggen.
- **Stap 4** geeft inzicht in de verschillende inrichtingsvormen en afwegingen daarbij.
- **Stap 5** laat de verschillende marktselectie methoden zien bij het realiseren van een snellaadstation
- **Stap 6** beschrijft de verschillende samenwerkingsmodellen met de markt bij het realiseren van een snellader bij twee parkeervakken.
- **Stap 7** geeft inzicht in het belang van communicatie rondom de ontwikkeling van snelladers.

Resultaat van deze stap

Visie en beleid kan een belangrijke eerste stap zijn om snelladers te realiseren. De gemeente heeft inzicht in de opgaven en urgentie, een dossierhouder toegewezen en de rol van de gemeente is bepaald. Indien marktpartijen zich melden met een initiatief kan deze behandeld worden aan de hand van het beleid.

STAP 2

INITIATIEF tot realisatie

Er zijn verschillende scenario's mogelijk voor het realiseren van een snellader. Het initiatief hiervoor komt van de gemeente of van een marktpartij. Dit is afhankelijk van het beleid van de gemeente, zoals geformuleerd in Stap 1:

- Passief: Initiatief bij de markt.
- Faciliterend: Initiatief bij de markt.
- Actief: Initiatief bij de gemeente.

Deze stap beschrijft de verschillende scenario's per initiatiefnemer en de mogelijke vervolgstappen.

Initiatief bij de markt

Gemeenten in Gelderland en de provincie worden inmiddels steeds vaker benaderd door initiatiefnemers met plannen voor het ontwikkelen van een snellader. Wanneer het een publieke locatie betreft is het vervolgens aan de overheid om te bepalen wat ze hiermee doet. Hier zijn verschillende mogelijkheden. Een marktpartij komt met een initiatief:

1. Zonder grondpositie, zonder voorkeurslocaties: in dit geval is het lastig om de initiatiefnemer verder te helpen, tenzij er toevallig kansrijke locaties bekend zijn bij de gemeente. Het is aan te raden dat de initiatiefnemer een specifiek locatievoorstel uitwerkt. Indien de gemeente locaties heeft opgenomen in het beleid wordt hier naar verwezen.
2. Zonder grondpositie, met een voorkeurslocatie op gemeentelijk grondeigendom: In dit geval kan de gemeente gronduitgifte of verhuur van gronden overwegen. In de huidige markt zijn partijen geïnteresseerd om grond te huren, omdat de business case investering in gronden niet kan dragen.
   Voor meer informatie zie Bijlage 1.
3. Zonder grondpositie, met een voorkeurslocatie op privaat grondeigendom: in dit geval kan de initiatiefnemer met de eigenaar tot een overeenkomst komen. De gemeente is dan enkel betrokken wanneer bestemmingsplanwijziging of vergunningen nodig zijn. Voor meer toelichting zie pagina 18.
4. Met grondpositie en beroept zich op zelfrealisatie: De gemeente is enkel betrokken bij mogelijke vergunningen. Voor meer toelichting zie pagina 18.
5. Met grondpositie, met een alternatieve voorkeurslocatie (uitruilscenario): wanneer de voorkeurslocatie van de gemeente is, ga verder bij Stap 4. Wanneer deze van een private partij is dan is de gemeente enkel betrokken bij vergunningen of bestemmingsplan wijzigingen.

Initiatief bij de gemeente

De volgende scenario's zijn mogelijk bij het initiatief bij de gemeente:

1. Aanwijzen van strategische locaties vanuit gemeentelijk eigendom: door een analyse uit te voeren zoals in stap 1 beschreven kan de gemeente in kaart brengen welke publieke locaties kansrijk en wenselijk zijn.
2. Aanwijzen van strategische locaties vanuit gemeentelijk en privaat eigendom: door privaat eigendom mee te nemen in de analyse wordt in beeld gebracht welke locaties mogelijk belangrijk zijn wanneer er gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Ook kan worden nagedacht over een strategie hoe private eigenaren te bewegen tot realisatie.
3. Locaties actief naar de markt brengen door middel van een aanbesteding: De gemeente schrijft een aanbesteding uit voor de realisatie van snelladers met concrete locaties en benaderd zo actief de markt.
4. Zelfrealisatie: De gemeente realiseert voor eigen rekening en risico.

Resultaat van deze stap
Het initiatief is genomen, door gemeente of de markt. De gemeente heeft een keuze gemaakt op welke wijze zij locaties naar de markt wil brengen of deze zelf wil realiseren.

STAP 3

BEPAAL de locatie(s)

Nadat het initiatief is genomen moet(en) de locatie(s) concreet worden gemaakt. Deze stap geeft inzicht in de afwegingen voor het bepalen van een geschikte locatie en hoe dit kan worden getoetst aan de markt.

Waar is behoefte

Op basis van een (markt)analyse kan worden bepaald op welke locatie behoefte is aan snelladers. Belangrijke afwegingen hierbij zijn:

- Verkeersintensiteit: Gemiddelde N-wegen in Gelderland hebben een verkeersintensiteit van 10.000 tot 20.000 voertuigen per werkdag met uitschieters tot 30.000 tot 40.000. Wat betreft snelwegen varieert dit van 30.000 tot 40.000 voor de A18, tot ca. 70.000 voor de A30 tot 100.000 voertuigen voor de A1 en A50. Hoe hoger de verkeersintensiteit, hoe groter de kans op een grote behoefte.
- Doelgroepen: Breng in kaart welke doelgroepen in je gemeente rijden en hoe deze bediend willen worden. Taxi's hebben mogelijk andere behoeften dan de logistiek, denk bijvoorbeeld aan taxistandplaatsen. Zoek bijvoorbeeld aansluiting bij de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek of initiatieven voor logistieke hubs.
- Grondposities: Waar heeft de gemeente grondposities en kunnen deze grondposities worden ingezet voor de realisatie van snelladers? Welk formaat hebben de kavels en zijn er bijvoorbeeld (mogelijkheden tot het realiseren van) voorzieningen als een toilet en (kleinschalige) horeca.
- Verkeerskundig: Snellaadstations kunnen een verkeersaantrekkende werking hebben. Betrek daarom de verkeerskundige bij het bepalen van de locatie(s).
- Bestaande brandstofverkooppunten: Wat is mogelijk vanuit huur- of concessieovereenkomsten.
- Bezoekerslocaties: Waar komen bezoekers van de gemeente vandaan en langs welke uitvals- en ontsluitingswegen rijden zij?
- Taxistandplaatsen: Op welke locaties wachten taxi's op klanten en hebben zij een laadbehoefte?
- Netaansluiting: Aanwezigheid van een laagspannings- of middenspanningsnet met voldoende capaciteit. Betrek in deze fase de netbeheerder om dit te toetsen.

Op basis van de behoefte en geschikte locaties in de gemeente kan er worden toegewerkt naar een kaart met zoekgebieden of een kaart met concreet ingevulde locaties. Om naar een toekomstbestendig dekkend netwerk van laadinfrastructuur toe te werken is het van belang om voorbij gemeentegrenzen te kijken. Het rijk en de provincie spelen een rol in de ontwikkeling van snellaadlocaties langs corridors en N-wegen. Ga hierover het gesprek aan, en kijk ook naar buurgemeenten. In de toekomst is het denkbaar dat snelladers onderdeel zijn van de ontwikkeling van zogeheten hubs. Denk hierbij aan clean energy hubs waar meerdere soorten schone energiedragers geladen of getankt kunnen worden, of aan deelhubs waar elektrische deelauto's snel opgeladen kunnen worden voor een volgende rit.

Snelladen en gebiedsontwikkeling
(Grote) gebiedsontwikkelingen kunnen interessant zijn om snellaadstations mee te nemen in de ontwikkeling. Dit kan zowel vanuit gemeentelijk als privaat grondeigendom. Het is mogelijk dat een strategische locatie voor snellaadstations geprojecteerd is op een gebiedsontwikkeling voor bijvoorbeeld woningbouw of bedrijventerrein. Het maken van afspraken voor de realisatie hiervan kan dan een integraal onderdeel vormen bij de planvorming van het gebied.

Toets aan de markt
De kaart met locaties kan bijvoorbeeld door middel van een marktconsultatie worden getoetst aan de markt. De markt kan hiervoor in twee categorieën worden opgedeeld:

- Gebruikers: Taxi- en logistieke ondernemers. Getoetst wordt of de locaties aansluiten bij de laadbehoefte.
- Aanbieders: Exploitanten van snelladers. Getoetst wordt of de locaties voldoen aan de wensen van exploitanten en of een rendabele businesscase op die locatie haalbaar is.

Resultaat van deze stap
De geschikte locaties binnen de gemeente zijn in beeld gebracht en op kaart ingetekend. Deze locaties zijn getoetst aan de markt en daarmee is duidelijk of de locaties aansluiten bij de wensen en voorwaarden van marktpartijen.

STAP 4

BEPAAL de vorm

Nu de locaties in beeld zijn wordt bepaald welke inrichtingsvorm hierbij past. Dit dient natuurlijk aan te sluiten bij de behoefte van de verschillende doelgroepen. De locatie kan hierin leidend zijn: Langs een corridor is een snellaadstation bijvoorbeeld voor de hand liggend en bij een winkelcentrum een snellader bij twee parkeervakken. Deze stap geeft inzicht in de te maken afwegingen.

Afwegingen

Het bepalen van de vorm kan worden gedaan aan de hand van de volgende overwegingen:

- Doelgroep: Op locaties waar de gebruiker zo snel mogelijk door wil rijden, bijvoorbeeld op verzorgingsplaatsen, is het wenselijk om zo hoog mogelijk vermogen aan te bieden. Dit geldt voor de meeste veelrijders. Op plekken waar de gebruiker langer verblijft, zoals bij een supermarkt, kan een lager vermogen worden aangeboden.
- Verblijfsduur: Snelladen gebeurt vaak op plekken waar de gebruiker zo spoedig mogelijk weer weg wil. Denk bijvoorbeeld aan verzorgingsplaatsen langs snelwegen. Het is wenselijk om op deze locaties een zo hoog mogelijk vermogen aan te bieden, maar ook basisvoorzieningen zoals een toilet.
- Schaalbaarheid: In hoeverre is het aantal laders uit te breiden? De komende jaren moeten nog grote aantallen snelladers gerealiseerd worden, maar de behoefte is nu nog lager. De schaalbaarheid van een locatie is daarom van belang. Vooraf investeren in meer capaciteit vraagt meer van de ontwikkeling; er moet een transformatorstation gebouwd worden waarover overeenkomsten gesloten moeten worden (in het geval van publieke grond is dat voor de bouw, aansprakelijkheid en recht van opstal).

Vergunningen

- Laadpalen worden niet aangemerkt als bouwwerk en zijn daarom vergunningsvrij.
- Voor een snellader met twee parkeervakken geldt dat marktpartijen vragen om het nemen van een verkeersbesluit. Zo worden de parkeervakken aangemerkt als ‘alleen opladen elektrische voertuigen’. Zo wordt foutparkeren tegengegaan en kan hierop worden gehandhaafd.
- Een overkapping bij een snellaadstation is een bouwwerk en is omgevingsvergunningsplichtig. Officieel wordt een overkapping beschreven als ‘een bouwwerk geen gebouw zijnde’.

Wanneer een station?
Net als tankstations zijn snellaadstations voornamelijk wenselijk langs uitvalswegen. Een snellaadstation is voor de hand liggend indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- Wegen met een hoge verkeersintensiteit; uitvalswegen met meer dan 15.000 voertuigen, of grotere wegen met meer dan 40.000 voertuigen per dag (of in de nabijheid daarvan), zodat grote hoeveelheden voertuigen kunnen worden bediend. Het liefst met hoge vermogens (50 tot 350 kW).
- Beschikbare ruimte tussen de 400 – 1000 m2, afhankelijk van het aantal laders en gewenste schaalbaarheid in de toekomst. Houd bij een grotere netaansluiting (vanaf het middenspanningsnet (MS-net)) ook rekening met de ruimte die nodig is voor een transformatorstation.
- Realisatie van een aansluiting op het middenspanningsnet. Betrek hierbij vroegtijdig de netbeheerder.
- Mogelijkheid tot het bieden van faciliteiten als een toilet en (kleinschalige) horeca of detailhandel.

Ga voor het realiseren van een snellaadstation naar Stap 5.

Tankstations
Tankstations hebben een aparte bestemming in het bestemmingsplan. Dit geld voor snellaadstations niet. Het advies is om het bestemmingsplan aan te passen naar de bestemming verkeer als het deze bestemming niet heeft. Indien gebruik wordt gemaakt van een overkapping, moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Wanneer een snellader bij twee parkeervakken
Snelladers bij een of twee parkeervakken zijn voornamelijk wenselijk op bezoekerslocaties. Enkele overwegingen die hierbij gelden:

- Vermogen: Het vermogen dient aan te sluiten bij de verblijfsduur. Zo is bijv. 50 kW voldoende om gedurende een bezoek van 30 minuten 80% bij te laden. Het vermogen van de snellader bepaalt wat voor soort netaansluiting er nodig is. Een enkele snellader met 50 kW kan worden aangesloten op het laagspanningsnet (3x80A). Meerdere snelladers of snelladers met een hoger vermogen dan 50 kW vereisen een aansluiting op het middenspanningsnet. Betrek in beide gevallen de netbeheerder vroegtijdig.
- Schaalbaarheid: aantal parkeervakken naast elkaar dat kan worden ingericht voor snelladen bepaalt de schaalbaarheid, naast de capaciteit van de netaansluiting.

N.B. het is alleen zinvol om twee parkeervakken te reserveren bij een snellader wanneer hier ook twee EV's tegelijk kunnen laden, anders volstaat een parkeervak.

Het realiseren van een snellader bij een of twee parkeervakken is vergelijkbaar met het realiseren van een reguliere laadpaal (cq. Bestemmingsladen). Deze worden doorgaans ingepast in het bestaande parkeerareaal en vergt daarom minder aanpassingen. Zoek aansluiting bij het plaatsingsbeleid van reguliere laadpalen. Ga verder naar Stap 6.

Resultaat van deze stap
De vorm is bepaald die past bij de doelgroep en behoefte van gebruikers.

STAP 5

MARKTSELECTIE voor een snellaadstation

Er zijn verschillende manieren om als gemeente een marktpartij te selecteren voor de realisatie van een snellaadstation. De gemeente is gebonden aan de wettelijke kaders van Wet Markt & Overheid. In het onderstaande worden de belangrijkste selectievarianten weergegeven. Er wordt in de kern onderscheid gemaakt tussen een één-op- één selectie en een tender. De verschillende opties zoals weergegeven in figuur 8 worden in de volgende paragrafen nader toegelicht.

Figuur 8. Overzicht marktselectiemethoden snellaadstation.

Eén-op-één of Tender

Een één-op-één of Tender methode zijn beide mogelijk. De keuze hangt nauw samen met het lokale grondbeleid. Bepaal daarom samen met inkoop en grondzaken de gewenste selectiemethode. De verschillende methoden hebben verschillende voor- en nadelen zoals weergegeven in figuur 9.

	VOORDEEL	NADEEL
EEN-OP-EEN	• Initiatief bij marktpartij • Marktbehoefte concreet • Snel	• Geen concurrentie op het verkrijgen van de locatie • Marktconforme voorwaarden bepalen
TENDER	• Competitie • Transparant • Markt bepaalt prijs/ kwaliteit	• Tijdrovend • Marktbehoefte minder concreet (gemeente komt naar de markt i.p.v. andersom)

Figuur 9. Overzicht marktselectie methoden één-op-één vs. tender.

Eén-op-één selectie
De gemeente kan bij gemeentelijk grondeigendom overwegen om een locatie voor snelladers uit te geven op basis van één-op-één selectie. Een dergelijke selectie is mogelijk, mits uitgifte onder marktconforme voorwaarden plaatsvindt. Hoe je aan deze eis voldoet is verder toegelicht in Bijlage 1. De verkozen partij verkrijgt op deze manier geen exclusiviteit.

Er zijn meerdere situaties mogelijk waarin de gemeente uitkomt op een één-op-één gunning aan een marktpartij:
- Marktinitiatief (een marktpartij komt met een voorstel voor een snellaadstation),
- Zelfrealisatiebeginsel (een private grondeigenaar gaat zelf een snellaadstation realiseren en beroept zich daarmee op het zelfrealisatiebeginsel)
- Strategische overwegingen (de gemeente is gebonden aan een marktpartij vanwege 'hefboomwerking' zoals grondposities die interessant kunnen zijn voor de gemeente).

In Bijlage 2 zijn deze situaties verder uitgewerkt.

Tender
De gemeente kan bij gemeentelijk grondeigendom concurrentie en transparantie bewerkstelligen door het organiseren van een tender. De markt voor snelladers is nog in ontwikkeling met als gevolg dat het aantal marktpartijen nog te overzien is. In de toekomst kunnen meer partijen toetreden, die mogelijk interesse hebben in de ontwikkeling van snellaadstations binnen een gemeente. Om concurrentie te bevorderen, met mogelijk een positief effect op de prijs en kwaliteit, kan de gemeente een tender organiseren. Hiermee voorkomt de gemeente dat één marktpartij een voorkeurspositie krijgt. Het organiseren van een tender door de gemeente vergroot de transparantie richting de markt.

Een tender is zeker te adviseren als de opgave complexer wordt. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld opschaalbare mobiliteitshubs waarvan een snellaadstation slechts een onderdeel vormt. Naast snelladen kan gedacht worden aan energieopslag, deelmobiliteit, OV-ontsluiting, aanvullende voorzieningen etc. Dergelijke vermenging van functies zal de opgave complexer maken waardoor een één-op-één gunning door de gemeente te risicovol is.

De gemeente bepaalt bij een beoogde ontwikkeling wat de tenderscope wordt. Hierbij moet de gemeente afwegen op welke aspecten wordt geselecteerd. In de kern kan de gemeente selecteren op "prijs" of "plan". In de gebiedsontwikkeling is het selecteren op "partner" een nieuw fenomeen voor de grotere en complexere opgaven. In hoeverre dit conform de Aanbestedingswet is, zal jurisprudentie moeten uitwijzen. Vooralsnog wordt dit voor snellaadlocaties buiten beschouwing gelaten omdat de opgave voor snellaadstations enerzijds nog te overzien is en anderzijds het aantal marktpartijen momenteel beperkt is.

Bij selectie op "prijs" gaat de gemeente er vanuit dat de opgave / ontwerp eenduidig is. Hierbij is de verwachting van de gemeente dat marktpartijen niet met verschillende ontwerpen / concepten zullen komen. In de bieding kunnen marktpartijen zich enkel onderscheiden op prijs. Bij selectie op "plan" is het uitgangspunt van de gemeente dat de opgave / ontwerp niet eenduidig is. De gemeente biedt marktpartijen de ruimte om met innovatieve concepten te komen (bijvoorbeeld bij mobiliteitshubs). Het plan wordt dan beoordeeld op de prijs/kwaliteitverhouding.

Verschillende vormen van een tender zijn verder uitgewerkt in Bijlage 3.

Voor- en nadelen van verschillende methodieken
Op basis van tendermethodieken die in de praktijk gangbaar zijn binnen het ruimtelijk domein, is een selectie gemaakt die van toepassing kan zijn voor de realisatie van snellaadstations. Welke methodiek uiteindelijk toepasbaar is, is afhankelijk van de actuele (markt)situatie, locatie en opgave. In figuur 10 en 11 worden per selectiemethode de voor- en nadelen op hoofdlijnen weergegeven.

[2] Zie https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mededinging/markt-en-overheid voor meer informatie en de Handreiking Wet Markt & Overheid.

TENDER	VOORDEEL	NADEEL
MEERVOUDIG ONDERHANDSE SELECTIE De gemeente doet een uitvraag aan enkele marktpartijen en selecteert een marktpartij op basis van ingediende voorstellen	• Concurrentie en transparantie • Gunning bestaat uit slechts één fase • Een overzichtelijk aantal gerenommeerde marktpartijen	• Nieuwe of minder bekende marktpartijen (met vergelijkbare prijs/kwaliteitverhouding) niet betrokken • Minder concurrentie op prijs
ONDERHANDSE SELECTIE MET DIALOOG De gemeente doet een uitvraag aan enkele marktpartijen, voert afzonderlijke dialogen met hen en selecteert vervolgens een marktpartij op basis van ingediende voorstellen	• Concurrentie en transparantie • Een overzichtelijk aantal gerenommeerde marktpartijen • Meer inzicht in behoeften marktpartijen • Aanscherping uitvraag mogelijk	• Nieuwe of minder bekende marktpartijen (met vergelijkbare prijs/kwaliteitverhouding) niet betrokken • Minder concurrentie op prijs • Gunning bestaat uit twee fasen (meer tijd) • Mogelijk te hoge eisen marktpartijen • Beïnvloeding marktpartijen op uitvraag • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering dialoogfase
OPENBARE VEILING Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen een prijsbieding doen op een specifieke locatie voor de realisatie / exploitatie van een snellaadstation	• Concurrentie en transparantie • Gunning bestaat uit slechts één fase • Meer concurrentie op prijs (eenieder kan inschrijven) • Vooraf geen beïnvloeding marktpartijen op uitvraag	• Geen sturing op kwaliteit • Geen sturing op gewenste marktpartijen
VERKOOPPROCEDURE MET VOORSELECTIE "Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen zich aanmelden waarna vervolgens een overzichtelijk aantal marktpartijen wordt geselecteerd. Deze marktpartijen mogen op basis van de uitvraag een voorstel indienen. De gemeente selecteert vervolgens een marktpartij.	• Concurrentie en transparantie • Selectiefase (eerste fase) is transparant voor de markt • Een overzichtelijk aantal marktpartijen in de gunningfase • Vooraf geen beïnvloeding marktpartijen op uitvraag	• Gunning bestaat uit twee fasen • Minder concurrentie op prijs in de gunningfase • Minder inzicht in behoeften marktpartijen in de gunningfase zonder dialoog • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering selectiefase
CONCURRENTIEGERICHTE DIALOOG "Alle geïnteresseerde marktpartijen mogen zich aanmelden waarna vervolgens een overzichtelijk aantal marktpartijen wordt geselecteerd. Met deze marktpartijen voert de gemeente vervolgens afzonderlijke dialogen. Op basis van de uitvraag kunnen de marktpartijen een voorstel indienen. De gemeente selecteert vervolgens een marktpartij.	• Concurrentie en transparantie • Secuur selectieproces • Een overzichtelijk aantal marktpartijen in de dialoog- en gunningfase • Meer inzicht in behoeften marktpartijen door dialoog	• Gunning bestaat uit drie fasen: uitgebreid selectieproces (meer tijd en organisatie). Mogelijk te zwaar voor de huidige opgave snellaadstations en aantal actieve marktpartijen. • Mogelijk te hoge eisen marktpartijen • Beïnvloeding marktpartijen op uitvraag • Meer kennis en kunde nodig voor adequate uitvoering selectie- en dialoogfase

Figuur 10. Overzicht verschillende opties marktselectie via tender.

EÉN OP ÉÉN GUNNING	VOORDEEL	NADEEL
UNSOLLICITED PROPOSAL Een marktpartij komt naar de gemeente met een voorstel voor de realisatie van een snellaadstation	• Initiatief bij marktpartij • Marktbehoefte concreet	• Geen sprake van concurrentie • Marktpartij heeft mogelijk geen grondpositie • Gemeente heeft mogelijk geen grondpositie of afhankelijk van particulier grondeigenaar
ZELFREALISATIE Een private grondeigenaar wil zelf een snellaadstation realiseren en vraagt de gemeente om medewerking	• Initiatief bij marktpartij • Marktbehoefte concreet • Marktpartij is ook grondeigenaar • Rol gemeente beperkt zich tot faciliterend grondbeleid (initiatief aan de markt, gemeente richt zich op kostenverhaal).	• Initiatief grondeigenaar mogelijk niet in lijn met bestemmingsplan / locatiebeleid gemeente • Niet op gemeentelijk grondeigendom, en daarmee geen grondopbrengsten of huurinkomsten • Geen sprake van concurrentie
GRONDRUIL Een marktpartij biedt de gemeente grond aan in ruil voor de realisatie van een snellaadstation elders (op gemeentelijke grond)	• Strategische grondpositie initiatiefnemer mogelijk interessant voor gemeentelijke ambities ruimtelijke ontwikkelingen	• Waarde strategische grondpositie initiatiefnemer mogelijk niet in verhouding tot waarde gewenste locatie(s) voor snellaadstations • Gewenste locatie(s) initiatiefnemer mogelijk niet conform locatiebeleid gemeente • Mogelijk beperkte transparantie financiële afspraken bij grondruil

Figuur 11. Overzicht verschillende opties één-op-één marktselectie.

Resultaat van deze stap
Aan de hand van lokaal beleid en de opgave is bepaald op welke wijze een marktpartij wordt geselecteerd. Bij een één-op-één selectie kan aan de hand van Bijlage 1 een marktconforme prijs worden bepaald. In het geval van een tender wordt een tendermethodiek verkozen; in Bijlage 2 zijn de verschillende vormen van één-op-één gunning verder uitgewerkt; in Bijlage 3 komen de verschillende mogelijke vormen van een tender aan bod.

STAP 6

SAMENWERKINGSMODEL voor snellader(s) bij 2 parkeervakken

Bij het ontwikkelen van een snellader bij twee parkeervakken lijkt de verschijningsvorm en de mogelijke procedure op die van een reguliere laadpaal. Op basis van de huidige markt voor de plaatsing en realisatie van reguliere laadpalen in de openbare ruimte (tot 22 kW), zijn er in de kern drie marktmodellen denkbaar, namelijk:

1. Vergunningenmodel
1. Concessiemodel
1. Opdrachtmodel

Afhankelijk van ambities (risicoprofiel), urgentie, beschikbare budgetten en de gewenste invloed op de voorwaarden (o.a. tarief, contractperiode) wordt een passend marktmodel verkozen. Deze marktmodellen worden hieronder nader toegelicht.

6.1 Vergunningenmodel

In het vergunningenmodel (of open markt model) wordt het plaatsen van snelladers op gemeentelijke gronden aan de markt overgelaten. De gemeente verstrekt 'slechts' vergunningen voor het plaatsen van snelladers binnen gestelde (ruimtelijke) beleidskaders. In dit model ligt al het risico van de realisatie en exploitatie van de snellader / snellaadstation bij de marktpartij. De marktpartij heeft daarmee ook alle regie. De gemeente houdt uiteraard regie aan de voorkant aangezien zij de vergunning hiervoor verleent. Hierbij valt te denken aan de kwaliteit van de op te leveren locatie na exploitatieperiode, de wijze van gebruik van de locatie, onderhoud, reparaties en aanpassingen op de locatie, etc.

Het voordeel van het vergunningenmodel is dat er relatief snel en eenvoudig snelladers gerealiseerd kunnen worden. Anders dan bij reguliere laadpalen, zullen er niet snel aanvragen gedaan worden voor snelladers. Een nadeel is dat marktpartijen kritisch zijn op de locaties en geen realisatieplicht hebben. Naar verwachting zullen ze dus locaties realiseren wanneer er zicht is op voldoende gebruik en afzet.

Bestaand vergunningenmodel
In sommige gemeenten is het vergunningenmodel reeds bestaand beleid. Als er al een samenwerkingsovereenkomst met één of meerdere partijen is, kan deze worden uitgebreid met een Addendum voor snelladers. Op deze manier kunnen redelijk eenvoudig snelladers gerealiseerd worden.

6.2 Concessiemodel

Het concessiemodel biedt de gemeente meer regie. Door middel van een aanbesteding wordt één exclusieve marktpartij geselecteerd gedurende de plaatsingstermijn. Er kunnen vooraf aan de periode waarin de concessie loopt specifieke afspraken worden gemaakt met de exploitant over onder andere het laadtarief, kwaliteit, vormgeving en aanvullende functies. De concessiehouder verwerft na een aanbestedingstermijn het alleenrecht om voor de afgesproken exploitatieperiode de beoogde snelladers / snellaadstation te exploiteren conform de kaders van de concessie.

Voor een concessie dienen eerst de locaties inzichtelijk te worden gemaakt, die vervolgens tegen bepaalde voorwaarden op de markt worden gezet. Het voordeel is dat de gemeente regie heeft en een realisatieplicht kan voorschrijven en zo zeker is van realisatie. Het nadeel is dat dit een tijdrovende procedure is. Afhankelijk van de voorwaarden kan het zijn dat de gemeente geld bij moet leggen.

6.3 Opdrachtmodel

In het opdrachtmodel kiest de gemeente voor realisatie van snelladers op strategische locaties geheel in eigen beheer (voor eigen rekening en risico). Door het kiezen van dit model heeft de gemeente alle regie in handen zoals bijvoorbeeld het laadtarief. Hierbij kan kostendekkend het uitgangspunt zijn, maar een gemeente kan bijvoorbeeld het tarief bewust verlagen als stimulans voor het aanmoedigen van elektrisch rijden. Voor een reële businesscase zal de gemeente rekening moeten houden met een marktconform laadtarief.

Het kiezen van het opdrachtmodel betekent dat de gemeente een organisatie moet opzetten voor bijvoorbeeld de inkoop, technische dienstverlening en ondersteuning. Dit brengt financiële risico's met zich mee doordat er contracten en verplichtingen aangegaan worden. De gemeente kan daarentegen ook overwegen om op termijn de exploitatie over te dragen aan een marktpartij (exit-strategie). In de exploitatie moet dan ook rekening met een "restwaarde" worden gehouden.

Resultaat van deze stap
Er is een samenwerkingsmodel met de markt gekozen die past bij het beleid van de gemeente. Marktpartijen hebben helderheid over het beleid en kunnen op deze wijze realiseren of inschrijven op een aanbesteding

STAP 7

COMMUNICATIE

Heldere communicatie is een randvoorwaarde voor succes bij het ontwikkelen van een toekomstbestendig laadnetwerk en de ontwikkeling van snelladers in je gemeente. Het is voor verschillende actoren, zowel aan de kant van de markt als de doelgroepen van snelladers, van belang dat er informatie te vinden is over de ontwikkeling van snelladers.

Zorg daarom dat je als gemeente ontsluit waar reguliere en snellaadlocaties in de gemeente zijn en waar nieuwe ontwikkelingen gepland zijn. Ook is het van belang dat de visie, beleid, het aanspreekpunt en vastgelegde procedures duidelijk beschreven zijn.

Wanneer je als gemeente kiest voor actief beleid of het stimuleren of ondersteunen van initiatieven is het ook van belang dat het voor marktpartijen duidelijk is wat zij van de gemeente kunnen verwachten.

Voor verschillende doelgroepen is de ontwikkeling van snellaadinfrastructuur een belangrijke voorwaarde voor het overstappen naar elektrisch vervoer. Benader daarom partijen in doelgroepenvervoer en stadslogistiek actief om het gesprek te voeren over ambitie, behoefte en hoe deze meegenomen kunnen worden in ontwikkelingen. Neem daarnaast snelladers ook mee als aandachtspunt in tenders voor doelgroepenvervoer en stadslogistiek.

BIJLAGE 1 MARKTCONFORME VOORWAARDEN en waardebepaling

Bij de realisatie van snellaadstations op gemeentelijk grondeigendom moeten partijen financiële afspraken maken. In de kern gaat het om een locatievergoeding of uitgifteprijs (bij verkoop, huur of erfpacht), een omzetafhankelijke bijdrage en eventueel kostenverhaal. In het kader van de staatssteunregelgeving moeten gemeenten rekening houden met marktconformiteit. Er zijn verschillende methoden om te komen tot marktconforme uitgangspunten. Dit wordt in onderstaande paragrafen nader uitgewerkt.

UITGIFTEPRIJS

Comparatieve methode
Mede in het kader van de staatsteunregelgeving is het wenselijk dat gemeenten bij gemeentelijk eigendom een marktconforme uitgifteprijs hanteren voor de realisatie van snelladers en snellaadstations. Het uitvoeren van een taxatie door een onafhankelijke deskundige is gebruikelijk bij reguliere gebiedsontwikkeling. Een taxatieprijs wordt door taxateurs hoofdzakelijk gebaseerd op de comparatieve methode: vergelijkbare en actuele referentie- en transactiegegevens. Een dergelijke werkwijze is voor snelladen kwetsbaar omdat in een nieuwe markt de beschikbaarheid van goede vergelijkingsgegevens beperkt is. Daarnaast wordt de vergelijkbaarheid bemoeilijkt door verschillende vormen van snelladen. Het uitvoeren van een comparatieve methode is wel nuttig om een eerste referentiekader van prijzen te creëren. Bij gebrek aan actuele transactiegegevens maken taxateurs ook gebruik van de REN-methodiek.

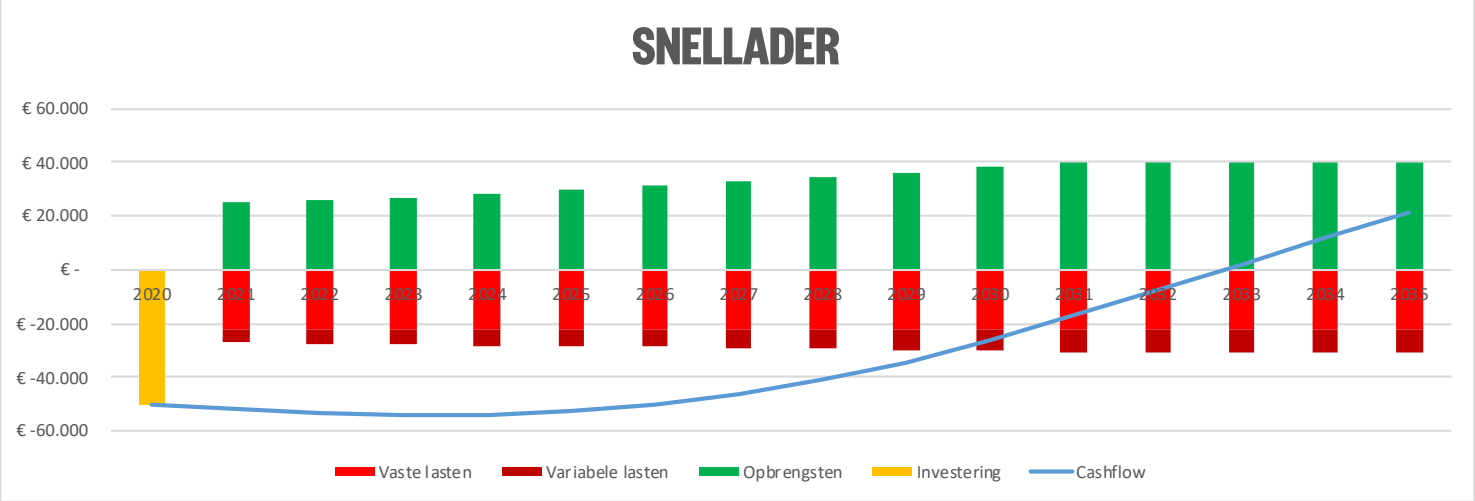
REN-methodiek
De huurprijs van gronden voor de realisatie van snelladers / snellaadstations, wordt in de praktijk bepaald aan de hand van de rekenmethode die gebruikelijk is bij de waardebepaling van brandstofverkooppunten (tankstations). De totale huursom is opgebouwd uit twee componenten, namelijk: een vaste component gebaseerd op de locatiewaarde en een variabele component, gebaseerd op de omzet van de verkoop van elektriciteit. De waardering voor de vaste component wordt bepaald aan de hand van de REN-methode. Dit is een taxatiemethode gebaseerd op de 'Real Estate Norm methodiek'. Hier wordt aan de hand van een aantal objectieve locatiekenmerken via kengetallen gekomen tot een objectieve norm voor de waarde van een locatie of onroerende goed. Bij brandstofverkooppunten zijn dergelijke kengetallen gebaseerd op een onderzoekspopulatie van honderden tankstations. De populatie voor snellaadstations is momenteel nog relatief beperkt.

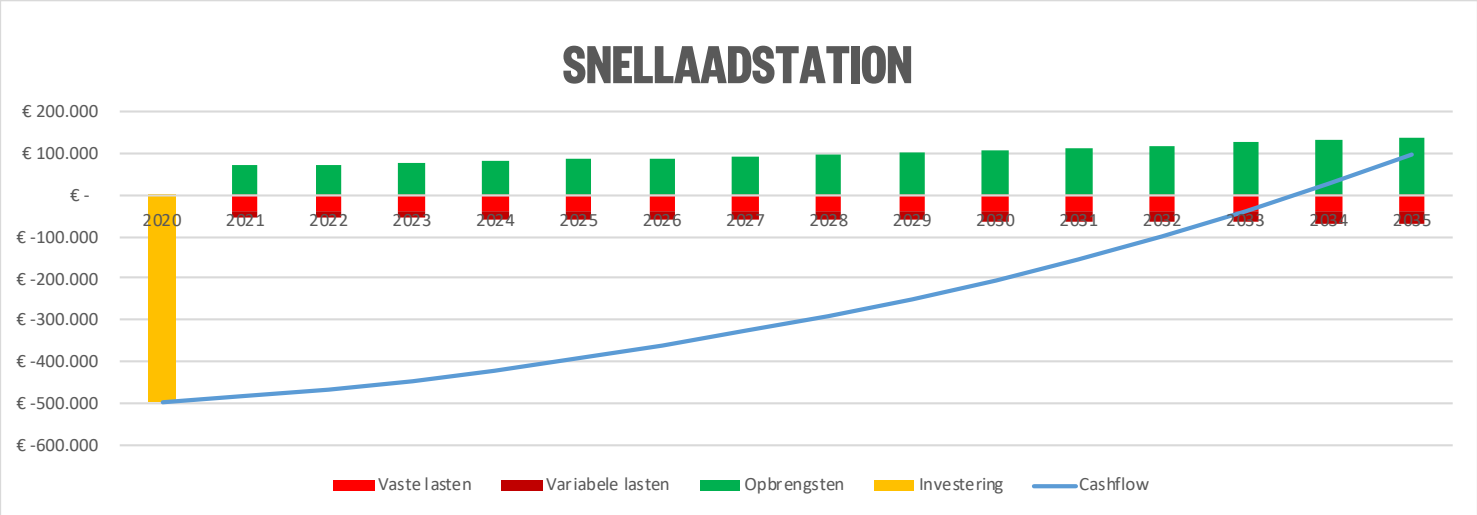
De vaste vergoedingscomponent van de jaarlijkse huur wordt bepaald op basis van de objectieve locatiewaarde van een bepaalde (verzorgings) plaats. Deze waarde wordt vastgesteld middels de REN-methode. In deze methode worden punten toegekend aan de (gecorrigeerde) passantenstroom en de aanwezige voorzieningen en kavelgrootte. Er kan voor ieder onderdeel in totaal maximaal 100 punten worden behaald. Het aantal punten (REN-score) vertegenwoordigd een bepaalde waarde in euro's (en wordt geïndexeerd conform de c consumentenprijsindex - CPI). Het onderdeel passantenstroom weegt in de waardering zwaarder. Het minimumbedrag voor de vergoeding wordt gebaseerd op de agrarische waarde van de gronden.

De variabele component van de vergoeding wordt vastgesteld op basis van de werkelijke doorzet van de elektriciteit die op een bepaalde locatie wordt gerealiseerd in een jaar. De vergoeding per kWh neemt toe naarmate er een hogere doorzet wordt gerealiseerd.

Business case

Om een idee te krijgen van de overwegingen die vanuit de markt meespelen in de verschillende bovenstaande opties helpt het om inzicht te krijgen in de businesscase van een snellader of snellaadstation. Deze spelen namelijk mee in de keuze voor een locatie.
In de onderstaande figuren zie je een indicatieve businesscase voor een snellader die een investering vraagt van 50k, en een indicatieve businesscase voor een snellaadstation weergegeven.





De businesscase bestaat uit verschillende onderdelen:

- Investering: De initiële investering die gedaan moet worden om een snellader of snellaadstation te realiseren varieert van 20-50k voor een snellader met een 50 kW vermogen en een netaansluiting op laagspanningsnet. Bij 2 snelladers en een middenspanning aansluiting is dit al minimaal 100k. Bij hogere vermogens, meerdere snelladers in een snellaadstation, bouwtechnische / architectonische investeringen en een aansluiting op het middenspanningsnet lopen de kosten op tot 500k en hoger.
- Vaste lasten: Huur van de locatie (bijvoorbeeld per m2), beheer en onderhoud, backoffice.
- Variabele lasten: Elektriciteitskosten, evt. een omzetafhankelijke bijdrage aan de locatie-eigenaar.
- Opbrengsten: Deze hangen af van het aantal gebruikers, dat naar verwachting over de tijd zal toenemen, de hoeveelheid afgenomen elektriciteit en het laadtarief (ca. 55-67 ct. per kWh + evt. starttarief).
- Exploitatieresultaat: Deze onderdelen samen maken dat de terugverdientijd, afhankelijk van de groei in het aantal gebruikers, naar verwachting tussen de 10 en 15 jaar zal liggen.

Voor een exploitant is een goede locatie belangrijk om met de grote onzekerheid in de markt voor elektrisch vervoer kans te maken om de hoge investeringen op termijn (naar verwachting minimaal 10 tot 15 jaar) terug te verdienen. Factoren als de grootte van de verkeerstromen langs de locatie, afstand tot alternatieven in de buurt en de faciliteiten bij de locatie spelen een rol in het zoeken naar een geschikte locatie.

Residuele grondwaardemethodiek
De gemeente kan naast een taxatie ook de residuele grondwaardemethodiek toepassen. Hierbij wordt op basis van marktconforme uitgangspunten voor de initiële investeringen en de exploitatie (opbrengsten en exploitatiekosten) inzichtelijk gemaakt wat de financiële ruimte is voor een (jaarlijkse) locatievergoeding voor een specifieke situatie / locatie. Hierbij moet vooraf duidelijk zijn wat de grondconstructie gaat worden (grondverkoop, grondhuur of erfpacht). Bij deze methodiek gaat het om een businesscase benadering voor een specifieke locatie.

De belangrijkste factor in de exploitatie is de mate van groei in gebruik van snelladers. Dit wordt bepaald door aspecten als de groei van het aantal EV-rijders, passantenstromen, laadmomenten, laadsnelheden, tarieven en exploitatieperiode. Voor wat betreft de tarieven zijn er in de huidige markt meerdere betaalconstructies mogelijk: starttarief, kWh-prijs, prijs per minuut of abonnementen. Het maken van een zuivere vergelijking wordt hierdoor bemoeilijkt. Ook het voorspellen van het laadgedrag op een specifieke locatie bemoeilijkt het bepalen van een marktconforme locatievergoeding. In de praktijk wordt naast een locatievergoeding regelmatig een omzetafhankelijke vergoeding gevraagd. Een dergelijke constructie wordt reeds bij reguliere tankstations gehanteerd. Het invoeren van een omzetafhankelijke locatievergoeding is nuttig in gevallen dat de locatievergoeding relatief laag is vanwege bijvoorbeeld de onzekere markt, een niet optimale locatie etc. (compensatie tariefkorting).

De definitieve uitgifteprijs kan een onderhandelingsresultaat zijn tussen gemeente en marktpartij. De gemeente zal de marktconformiteit in dergelijke gevallen alsnog moeten toetsen middels vergelijkbare referentiegegevens en de residuele grondwaardemethodiek. Een dergelijke analyse is wenselijk bij aanbestedingsvormen waarbij de uitgifteprijs een onderdeel is van de inschrijving of grondbieding. De marktconformiteitstoets kan door gemeenten ingezet worden ter voorbereiding op de aanbesteding. De gemeente zou als uitgiftestrategie bijvoorbeeld aan de voorkant van het selectieproces een minimum uitgifteprijs kunnen meegeven aan marktpartijen.

Afhankelijk van de locatie en de boekwaarde van de gronden kan het zo zijn dat grond afgewaardeerd moet worden wanneer er een snellaadstation ontwikkeld gaat worden. Wanneer gronden bijvoorbeeld gewaardeerd zijn tegen een reguliere commerciële bestemming, e.g. woningbouw, dan levert dit meer op dan een snellaadstation. Bij grond met andere bestemmingen is die kans kleiner.

Kostenverhaal
Net als bij reguliere gebiedsontwikkeling kan het zijn dat een gemeente civieltechnische investeringen in de openbare ruimte moet doen zodat de betreffende locatie goed ontsloten is en klaar voor ontwikkeling. Dit kunnen maatregelen zijn die voor een project noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld aanpassingen in de verkeerssituatie, graafwerk en de grond bouw-gereed maken. Naast civieltechnische kosten gaat het ook om een vergoeding van ambtelijke inzet. In dat geval kan de gemeente de gemeentelijke kosten conform de Wet ruimtelijke ordening (Omgevingswet vanaf 2021) verhalen op een marktpartij. De gemeente is overigens verplicht tot kostenverhaal.

De wijze van gemeentelijk kostenverhaal is afhankelijk van de grondconstructie op een specifieke locatie. Er zijn drie mogelijkheden:

- Wanneer gronduitgifte plaats vindt op basis van verkoop, dan vindt kostenverhaal plaats via de overeengekomen marktconforme grondprijs. Een eventueel tekort in de exploitatie (grondopbrengst lager dan de gemeentelijke kosten) is dan voor rekening van de gemeente.
- Wanneer sprake is van uitgifte op basis van huur of erfpacht op gemeentelijke gronden, dan zal het kostenverhaal moeten plaatsvinden via de exploitatie. Op basis van een marktconforme huurprijs of erfpachtcanon moeten de kosten worden gedekt. Een eventueel tekort in de exploitatie (de jaarlijkse inkomsten zijn lager dan de jaarlijkse kosten) is voor rekening van de gemeente.
- Bij een ontwikkeling op private grond zal gemeentelijk kostenverhaal moeten plaatsvinden via het sluiten van een anterieure overeenkomst (op vrijwillige basis) of via een omgevingsvergunning (dwingend kostenverhaal).

BIJLAGE 2 ÉÉN-OP-ÉÉN GUNNING

Unsollicited proposal
In deze situatie komt een marktpartij met een concreet plan voor een bepaalde locatie (of nader te bepalen locaties). Indien de gemeente interesse heeft of open staat voor initiatieven die aansluiten op de gemeentelijke beleidsdoelstellingen zal dit logischerwijs resulteren in een één-op-één gunning, mits sprake is van marktconforme voorwaarden. Het gaat dan om aspecten zoals de hoogte van de uitgifteprijs (verkoop, huur of erfpacht), de hoogte van een omzetafhankelijke bijdrage en het verhalen van eventuele gemeentelijke kosten zoals ambtelijke kosten, aanleg ontsluiting etc. (gemeente is immers verplicht tot kostenverhaal).

Zelfrealisatie
In deze situatie komt een marktpartij met een concreet plan op eigen grond. De marktpartij beroept zich op zelfrealisatie en vraagt de gemeente om planologische medewerking. In een dergelijke situatie is dan in feite ook sprake van een een-op-een samenwerking.

Grondruil
Het is mogelijk dat een marktpartij grondpositie heeft op een locatie waar de gemeente belang heeft die gronden in gemeentelijk eigendom te krijgen. De marktpartij kan in de onderhandeling met de gemeente afdwingen dat op een gewenste locatie elders een snellaadstation kan worden gerealiseerd. Een dergelijke situatie is vergelijkbaar met het bouwclaimmodel bij reguliere gebiedsontwikkeling. De gemeente is als gevolg daarvan gebonden aan een marktpartij. Dit is mogelijk mits sprake is van marktconforme uitgangspunten.

BIJLAGE 3 VORMEN VAN TENDER

Meervoudig onderhandse procedure / onderhandse selectie
Een meervoudig onderhandse procedure houdt in dat de gemeente zelf een gericht aantal partijen uitnodigt om mee te doen aan de tender. Op voorhand moet goed worden nagegaan of de voorgeselecteerde marktpartijen geschikt zijn voor de opgave. Deze procedure bestaat uit één fase: de gunningsfase.

Onderhandse selectie met dialoog
Een onderhandse selectie met dialoog is een vormvrije onderhandse selectie, met als toevoeging dat met de uitgenodigde partijen een dialoog wordt gevoerd over de opgave. Deze procedure bestaat uit twee fasen: de dialoog- en gunningsfase. Deze vorm van selectie is bij Europese aanbestedingen toegestaan tot een maximumbedrag van 5,35 mln voor werken en concessieovereenkomsten. Gemeenten hebben eigen inkoopvoorwaarden, aanbestedingsregels en drempels.

Openbare procedure / openbare veiling
Bij deze procedure wordt de tender door de gemeente opengesteld voor eenieder die wil inschrijven. De gemeente beoordeelt de inzendingen en kiest vervolgens een inzending. Deze vorm is vooral geschikt voor selecties op prijs, als er weinig gegadigden zijn of aan de verkoop weinig eisen worden gesteld. Deze procedure bestaat uit één fase: de gunningsfase.

Niet-openbare procedure / verkoopprocedure met voorselectie
Deze tendervorm bestaat uit twee fasen. In de eerste fase (de selectiefase) worden inzenders gekwalificeerd op basis van uitsluitingsgronden, minimumvereisten en/of referenties. Deze fase staat open voor eenieder. De gemeente selecteert vervolgens een beperkt aantal inzenders. In de tweede fase (de gunningfase) worden de inzendingen beoordeeld op basis van vooraf geformuleerde gunningscriteria. Op basis hiervan kiest de gemeente de winnende marktpartij.

Concurrentiegerichte dialoog / verkoopprocedure met dialoog
Deze procedure bestaat uit drie fasen: selectiefase, dialoogfase en gunningsfase. De selectiefase is vergelijkbaar met de “niet-openbare procedure”. In de dialoogfase vindt de mondelinge communicatie plaats tussen de gemeente en marktpartijen. In deze fase kan een tussentijdse selectie of aanpassing van de kaderstelling aan de orde zijn op basis van nieuwe inzichten. In de gunningsfase wordt op basis van de definitieve kaderstelling de inzendingen van de resterende marktpartijen beoordeeld. Op basis hiervan kiest de gemeente de winnende marktpartij.

BIJLAGE 4 MODELOVEREENKOMST

CONCEPT HUUROVEREENKOMST ONBEBOUWD ONROEREND GOED, GEMEENTE XXX

ONDERGETEKENDEN

I. De gemeente [...], op grond van artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door haar burgemeester, [...] dat op grond van voornoemde [...] namens het college van burgemeester en wethouders, heeft besloten tot het aangaan van onderhavige overeenkomst, hierna te noemen

II. "Verhuurder".

III. [...], gevestigd te [...] en kantoorhoudende te [...] te [...], ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en [...] onder nummer [...], rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar algemeen directeur, [...], hierna te noemen "Huurder".

Hierna gezamenlijk aangeduid als: **"Partijen"**

NEMEN HET VOLGENDE IN AANMERKING

III. Verhuurder is eigenaar van de percelen grond, plaatselijk bekend als [...], groot circa [...] m2, kadastraal bekend gemeente [...], sectie [...], nummer [...], zoals door partijen genoegzaam bekend en op [...] (bijlage X), d.d. XX-XX-XXXX met arcering aangegeven, zijnde de ondergrond van het snellaadstation, hierna te noemen "het gehuurde".

IV. Verhuurder wenst het gehuurde aan Huurder te verhuren.

V. Dat huurder met toestemming van de verhuurder, het voornemen heeft op deze locatie een snellaadstation te realiseren en te exploiteren.

VI. Dat het te realiseren snellaadstation en [infrastructurele voorzieningen] door huurder voor eigen rekening en risico worden geëxploiteerd.

VII. Dat huurder op het gehuurde voor eigen rekening en risico middels een [huurafhankelijk recht van opstal], voor een periode van [10] jaar, opstallen en [infrastructurele voorzieningen] kan realiseren.

VIII. Partijen spreken af dat Huurder voor aanvang van de bouw een [nulmeting van de bodem] op zijn kosten zal laten plaatsvinden.

XI. Dat na de huurperiode en of het einde van de huurovereenkomst, om welke reden dan ook, huurder voor eigen rekening en risico het gehuurde in een vergelijkbare staat (bestrating) oplevert aan verhuurder.

X. Dat zowel bij aanvang van de huurperiode alsmede bij het einde van de huurovereenkomst een bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Verhuurder zal de grond schoon opleveren aan huurder [of .....verhuurder draagt verantwoordelijkheid voor het saneren van de grond voorafgaand aan de werkzaamheden ...]. Mocht bij het einde van de huurovereenkomst de grond verontreinigd zijn dan saneert de huurder de grond op zijn kosten.

XI. Dat verhuurder en huurder een [huurafhankelijk recht van opstal] overeenkomen waarmee het te realiseren snellaadstation en [infrastructurele voorzieningen] worden geformaliseerd wat betreft de eigendomssituatie.

XII. Partijen zijn zich ervan bewust dat het gehuurde ook na realisatie van enig opstal (met of zonder toestemming van Verhuurder) kwalificeert als onbebouwd onroerend goed en als zodanig dient te worden opgeleverd bij het einde van de huur.

XIII. Dat huurder verhuurder vrijwaart voor alle aansprakelijkheid van derden.

XIV. De huurder voor eigen kosten een risico een zakelijk recht van opstal dient te vestigen t.b.v. de aanwezige kabels-en/of leidingen van [.....], conform de bijgevoegde (bijlage X) tekening.

XV. ...

ZIJN OVEREENGEKOMEN

1. Het gehuurde, bestemming

1.1. Verhuurder verhuurt aan Huurder en Huurder huurt van Verhuurder de onbebouwde onroerende zaak, zijnde een perceel grond, plaatselijk bekend als [.....], zoals aan partijen genoegzaam bekend en op XXX bijlage X d.d. XX-X-XXXX met arcering aangegeven en door partijen geparafeerd, zijnde de ondergrond van een [laadstation], hierna te noemen "het gehuurde".

De staat van het gehuurde is vastgelegd in het als bijlage X bij deze huurovereenkomst gevoegde en door partijen geparafeerde proces-verbaal van oplevering. De staat van de bodem zal vastgelegd worden uiterlijk voordat met de start van de bouw is begonnen. Beide partijen paraferen dit bodemrapport, opgesteld door een door Huurder aangewezen onafhankelijke deskundige. De kosten van het opstellen van het bodemrapport komen voor rekening van [Huurder].

1.2. Het gehuurde zal door of vanwege Huurder uitsluitend worden bestemd om te worden gebruikt als ondergrond voor het door huurder voor eigen rekening en risico te realiseren snellaadstation, [bestaande uit meerdere energie laadpunten met een overkapping en ondersteunende voorzieningen voor het opladen van elektrische voertuigen, en infrastructurele voorzieningen (hierna te noemen "snellaadstation"), een en ander met inachtneming van eventueel bestaande beperkte rechten en van overheidswege (gemeentewege) gestelde of nog te stellen publiekrechtelijke eisen waaronder de te verkrijgen onherroepelijke omgevingsvergunning voor het definitief te realiseren bouwplan. Het niet verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen is een ontbindende voorwaarde voor deze overeenkomst.]

1.3. Verhuurder is verplicht het gehuurde te gebruiken overeenkomstig de bestemming [zoals wordt opgenomen in het bestemmingsplan dat per XX-XX-XX in procedure wordt gebracht.]

1.4. Het op het perceel aanbrengen door huurder van andere opstallen of getimmerten, alsmede het bezigen van de ondergrond voor andere doeleinden zoals bijvoorbeeld (doch niet uitsluitend) [...] e.d. is zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van verhuurder niet toegestaan.

1.5. Partijen komen overeen dat een verschil met de daadwerkelijke grootte (onder- dan wel overmaat) van het gehuurde geen verschil zal hebben voor de huurprijs.

1.6. Op het onder 1.3 bedoelde [snellaadstation] is ten behoeve van Huurder tevens een [recht van opstal] verleend. De betreffende [opstalovereenkomst] is bij deze huurovereenkomst gevoegd als bijlage X.

1.7. ...

2. Duur, verlenging en opzegging

2.1. Deze huurovereenkomst wordt aangegaan voor een periode van X jaar ingaande op het moment dat het [snellaadstation] operationeel is geworden.

2.2. Deze overeenkomst eindigt indien binnen X jaar na ondertekening van deze overeenkomst het in artikel X omschreven bestemmingsplan niet onherroepelijk is geworden [.....indien van toepassing.....].

2.3. Deze overeenkomst eindigt indien binnen X jaar na ondertekening van deze overeenkomst geen onherroepelijke omgevingsvergunning is verkregen.

2.4. Deze overeenkomst eindigt indien binnen X jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en omgevingsvergunning geen start is gemaakt met de bouw van het snellaadstation.

2.5. Na het verstrijken van de in artikel 2.1 genoemde huurperiode eindigt deze overeenkomst en het daaraan verbonden recht van opstal van rechtswege, zonder dat daarvoor formeel een opzegging is vereist. Partijen kunnen in overleg en wederzijdse goedvinding besluiten om de overeenkomst te verlengen.

2.6. Het [snellaadstation] dient bij het einde van de overeenkomst en daarmee het einde van het opstalrecht, om welke reden dan ook verwijderd te worden en de ondergrond dient door Huurder ontruimd en gezuiverd en minstens in dezelfde staat te worden opgeleverd aan Verhuurder als de staat waarin het gehuurde zich bevond bij aanvang van deze overeenkomst.

2.7. ...

3. Huurprijs, omzetbelasting, huurprijsaanpassing, betalingsverplichting, betaalperiode

3.1. De huurvergoeding bedraagt € X per meter m2 per jaar exclusief BTW, prijspeil XX-XX-XX. [Partijen komen daarnaast een omzetafhankelijke bijdrage over van € XX per kWh excl. BTW]

3.2. Partijen komen overeen dat Verhuurder wel omzetbelasting over de huurprijs / [bijdrage] in rekening brengt.

3.3. Indien een met omzetbelasting belaste huur wordt overeengekomen, verklaren partijen onder verwijzing naar artikel 11 lid 1 aanhef onder b onderdeel 5 van de Wet op de Omzetbelasting 1968 een met omzetbelasting belaste verhuur te zijn overeengekomen.

3.4. Huurder verklaart door ondertekening van deze huurovereenkomst, mede ten behoeve van de rechtsopvolger(s) van Verhuurder, dat hij het gehuurde blijvend gebruikt of blijvend laat gebruiken voor doeleinden waarvoor een volledig of nagenoeg volledig recht op aftrek van omzetbelasting op de voet van artikel 15 van de Wet op de Omzetbelasting 1968 bestaat.

3.5. Huurder is geen omzetbelasting meer over de huurprijs verschuldigd indien het gehuurde niet langer met omzetbelasting mag worden verhuurd, terwijl partijen dat wel waren overeengekomen. Als dat het geval is, is Huurder een vergoeding aan Verhuurder verschuldigd, gelijk aan de alsdan vast te stellen schade.

3.6. Alle lasten met betrekking tot het gehuurde zoals waterschapslasten, onroerendezaakbelasting (zowel gebruikers-als eigenaarsdeel), milieuheffingen komen voor rekening van de Huurder, ongeacht op wiens naam de aanslag zal zijn gesteld.

3.7. Het boekjaar van Huurder loopt van [1 januari tot en met 31 december.]

3.8. Onverminderd de mogelijkheden die de wet biedt om een huurprijsaanpassing te realiseren, wordt de huurprijs voor vaste componenten jaarlijks per XX-XX-XX aangepast overeenkomstig [de wijziging van het consumentenprijsindexcijfer (CPI) (reeks alle huishoudens (2015 = 100)), zoals dat door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) wordt vastgesteld volgens de formule: de gewijzigde huurprijs is gelijk aan de geldende huurprijs op de wijzigingsdatum, vermenigvuldigd met het indexcijfer van de kalendermaand die ligt vier kalendermaanden voor de kalendermaand waarin de huurprijs wordt aangepast, gedeeld door het indexcijfer van de kalendermaand die ligt zestien kalendermaanden voor de kalendermaand waarin de huurprijs wordt aangepast.]

3.9. De betalingsverplichting van de Huurder bestaat uit de volgende componenten:

-	Huurprijs per [...]	€ [...]
-	[Omzetafhankelijke bijdrage per XX kWh]	€ [...]
-	Verschuldigde omzetbelasting 21%	€ [...]
-	Totaal	€ [...]

3.10. De huurvergoeding is per [...] bij vooruitbetaling verschuldigd, steeds te voldoen vóór of op de eerste dag van de huurperiode waarop de betaling betrekking heeft door middel van overschrijving op IBAN NL[...] van de gemeente [...], onder vermelding van [...]. Verhuurder stuurt een factuur ter betaling.

3.11. Tenzij anders vermeld, luiden alle bedragen in deze huurovereenkomst exclusief omzetbelasting.

3.12. Vanaf het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning of het vervroegd in gebruik nemen van het gehuurde [...of vanaf het moment dat het gehuurde operationeel is / vanaf start werkzaamheden huurder...] gaat de huurvergoeding conform artikel 3.1 in.

3.13. ...

4. Gebruik

4.1. Huurder is verplicht het gehuurde voor het aangaan van de huurovereenkomst grondig te inspecteren om na te gaan of het gehuurde geschikt is of door Huurder geschikt is of kan worden gemaakt voor de bestemming die Huurder daaraan moet geven.

4.2. Huurder zal het gehuurde gedurende de gehele duur van de huurovereenkomst — daadwerkelijk gebruiken uitsluitend overeenkomstig de in deze overeenkomst aangegeven bestemming. Huurder zal hierbij bestaande beperkte rechten, kwalitatieve verplichtingen en de van overheidswege en vanwege de nutsbedrijven gestelde of nog te stellen eisen (waaronder eisen ten aanzien van het bedrijf van Huurder, ten aanzien van het gebruik van het gehuurde alsmede ten aanzien van alles wat in of aan het gehuurde aanwezig is) in acht nemen.

4.3. Huurder zal zich gedragen naar de bepalingen van de wet en de plaatselijke verordeningen alsmede naar de gebruiken omtrent huur en verhuur, de voorschriften van de overheid, van de nutsbedrijven en de verzekeraars. Huurder zal de mondelinge en schriftelijke aanwijzingen in acht nemen door of namens Verhuurder gegeven in het belang van een behoorlijk gebruik van het gehuurde/grond.

4.4. De eventueel op het gehuurde aangebrachte of aan te brengen opstallen maken geen deel uit van het gehuurde. Verhuurder heeft met betrekking tot de hiervoor bedoelde opstallen geen onderhouds-, herstel, of vernieuwingsverplichting of andere verplichtingen op grond van het huurrecht.

4.5. Verhuurder is niet bekend met de aanwezigheid van verontreiniging van het gehuurde of andere belemmeringen die aan het gebruik als ondergrond van het te realiseren van een snellaadstation in de weg staan.

4.6. Huurder aanvaardt het gehuurde in de toestand waarin het zich bij aanvang van de huurperiode bevindt, zoals vastgelegd in [.....] (bijlage X) en de nulmeting van de milieukwaliteit van de bodem, zoals zal worden vastgelegd voordat met de start van de bouw wordt begonnen. (bijlage X).

4.7. ...

5. Overheidsvoorschriften en vergunningen

5.1. Zowel op als na ingangsdatum als bedoeld in artikel X is Huurder verantwoordelijk voor het verkrijgen en behouden van de vereiste vergunningen, ontheffingen en toestemmingen die benodigd zijn voor het gebruik van het gehuurde, zoals genoemd in artikel X, onverminderd het bepaalde in 5.2 en 5.3 van dit artikel.

5.2. De aan het verkrijgen van de in lid 1 bedoelde vergunningen, ontheffingen of toestemmingen verbonden kosten, alsmede de kosten voor aanpassingen van het gehuurde om aan de voorwaarden van de vergunningen, ontheffingen of toestemmingen te voldoen, zijn voor rekening van Huurder.

5.3. In het kader van de aanvraag van een vergunning, ontheffing of toestemming kan Verhuurder Huurder onderwerpen aan een toets in de zin van de Wet Bibob. Wanneer hieruit voortvloeit dat sprake is van een 'ernstig gevaar' levert dit een grond voor ontbinding van de huurovereenkomst op voor Verhuurder.

5.4. ...

6. Aanbrengen veranderingen en/of voorzieningen

6.1. Huurder mag, nadat het [snellaadstation] is gerealiseerd overeenkomstig het bouwplan zoals in te dienen bij de aanvraag van de omgevingsvergunning, na vooraf verkregen schriftelijke toestemming van Verhuurder, in casu de voor het gehuurde verantwoordelijke (gemeentelijke) beheersinstantie, veranderingen of voorzieningen, van welke aard ook, in, aan of op het gehuurde aanbrengen c.q. doen aanbrengen. Huurder is er voor verantwoordelijk dat bij de uitvoering van de werkzaamheden voldaan wordt aan ter zake door de overheid gestelde of te stellen eisen, alsmede dat eventueel benodigde vergunningen zullen worden verkregen.

6.2. Voor zover Verhuurder bij beëindiging van deze huurovereenkomst zulks wenst, zullen bedoelde veranderingen, voorzieningen en bouwwegen door Huurder ongedaan moeten worden gemaakt, in overleg met en ten genoegen van Verhuurder. Indien Huurder dit nalaat, worden de desbetreffende werkzaamheden verricht door Verhuurder, voor rekening van Huurder.

6.3. Voor zover echter door Verhuurder bij beëindiging van deze huurovereenkomst de verwijdering van de aangebrachte veranderingen, voorzieningen en bouwwegen niet wordt geëist, zal een en ander in stand blijven, zonder enig recht van huurder op schadevergoeding, in welke vorm ook, tenzij partijen anders overeenkomen.

7. Erfscheiding

7.1. Huurder kan na schriftelijke toestemming van Verhuurder en de vergunningverlenende instantie, het gehuurde van een erfafscheiding voorzien en deze gedurende de looptijd van de huurovereenkomst in stand te laten en redelijk te onderhouden.

7.2. Bij beëindiging van de huurovereenkomst dient de erfafscheiding door Huurder te worden verwijderd. Indien Huurder dit nalaat, wordt de verwijdering door Verhuurder verricht, voor rekening van Huurder.

7.3. Voor zover Verhuurder bij beëindiging van de huurovereenkomst instandhouding van de erfafscheiding wenst, zal de erfafscheiding in stand blijven, zonder dat Huurder aanspraak kan maken op enige (schade)vergoeding.

7.4. ...

8. Onderhoud en reparaties

8.1. Huurder is gehouden het gehuurde naar behoren te onderhouden. Kosten dienaangaande komen voor rekening van de Huurder.

8.2. Indien Verhuurder gedurende de huurtijd het nodig oordeelt in/op het gehuurde werken uit te voeren of te doen voeren, zal Huurder de personen, nodig voor het uitvoeren van de werkzaamheden, op het gehuurde toelaten en die werkzaamheden gedogen, zonder daartoe enige schadevergoeding of vermindering van betalingsverplichting te kunnen vorderen. Verhuurder zal omtrent het tijdstip van uitvoering van de werkzaamheden zo mogelijk overleg met Huurder plegen.

8.3. Huurder dient de eigenaren van de belendende percelen toegang te verschaffen en gelegenheid te bieden om werkzaamheden aan hun eigendommen te laten uitvoeren zonder hinder en/of productie verlies voor Huurder, een en ander geheel conform het gesteld in artikel 8.2.

8.4. Huurder zal naast het gehuurde ook eventueel omliggende groenvoorzieningen of verharding [...als gevolg van eventueel slechte weersomstandigheden...] naar behoren onderhouden. Kosten dienaangaande komen voor rekening van de Huurder.

9. Onderhuur

9.1. Behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van Verhuurder is het Huurder niet toegestaan het gehuurde geheel of gedeeltelijk aan derden in huur, onderhuur of gebruik af te staan, ofwel de huurrechten geheel of gedeeltelijk aan derden over te dragen of in te brengen in een (andere) personenvennootschap of rechtspersoon [...tenzij in eigendom van Huurder...].

9.2. ...

10. Einde huurovereenkomst of gebruik

10.1. Huurder zal het gehuurde bij het einde van de huurovereenkomst of bij het einde van het gebruik van het gehuurde, vrij van gebruik en gebruiksrechten en in goede staat aan Verhuurder opleveren. Huurder dient het gehuurde op te leveren in de staat zoals vastgelegd in [...] (bijlage X) en [...]. (bijlage X). Huurder dient onder overlegging van een daartoe door Huurder aangewezen onafhankelijke deskundige opgesteld rapport, de staat van de bodem bij oplevering aan te tonen. De kosten samenhangend met het opstellen van het rapport komen voor rekening van de Huurder.

10.2. Bodemverontreiniging door vervuiling die naar het gehuurde perceel is gelopen en niets te maken heeft met de exploitatie van Huurder zal niet tot saneringsverplichtingen van huurder worden gerekend. Huurder zal voor een geslaagd beroep op deze bepaling, een sluitend bewijs moeten leveren dat de verontreiniging een ander oorzaak heeft dan de hier bedoelde exploitatie van het snellaadstation.

10.3. Partijen spreken af dat Huurder de fundering en de gehele infrastructuur verwijderd. De in de grond geslagen palen dienen minimaal twee meter onder maaiveld te worden verwijderd.

10.4. Huurder is verplicht alle zaken die door hem met of zonder toestemming van Verhuurder in, aan of op het gehuurde zijn aangebracht of door hem van de voorgaande Huurder of gebruiker zijn overgenomen op eigen kosten te verwijderen, tenzij Verhuurder op enig moment schriftelijk anders aangeeft of heeft aangegeven.

10.5. Huurder doet afstand van alle rechten en aanspraken uit ongerechtvaardigde verrijking in verband met de door of namens Huurder aangebrachte opstallen die bij het einde van de huur niet verwijderd zijn, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.

10.6. Indien Huurder na beëindiging van de huur in gebreke blijft aan het in artikel 10.1 en 10.2 gestelde te voldoen zal verhuurder zonder nadere ingebrekestelling van huurder gerechtigd zijn het gehuurde op kosten van huurder in de toestand te brengen waarin het zich bij aanvang van de huur bevond.

10.7. Alle zaken waarvan Huurder kennelijk afstand heeft gedaan door deze in of op het gehuurde achter te laten bij het daadwerkelijk verlaten van het gehuurde, kunnen door Verhuurder, naar Verhuurders inzicht, zonder enige aansprakelijkheid zijnerzijds, op kosten van Huurder worden verwijderd, verkocht en/of vernietigd.

11. Aansprakelijkheid en schade

11.1. Huurder zal alle nodige maatregelen nemen ter voorkoming van schade aan het gehuurde en aan de eventueel in het gehuurde aanwezige kabels en leidingen. Hij zal Verhuurder onverwijld op de hoogte brengen van schade of gebreken die aan het gehuurde dreigen te ontstaan of zijn ontstaan.

11.2. Alle schade en vernielingen aan het gehuurde, die door toedoen of nalatigheid van huurder c.q. de gebruiker(s) van het gehuurde c.q. door huurder toegelaten derden gedurende de huurtijd aan het gehuurde mocht(en) ontstaan, dient/dienen, voor zover verhuurder zulks wenst, op eerste aanzegging van verhuurder door of vanwege huurder en op zijn kosten geheel te worden hersteld. Indien huurder zulks nalaat, vindt het herstel plaats door verhuurder voor rekening van huurder.

11.3. Huurder vrijwaart Verhuurder voor alle aanspraken van derden waaronder de samenwerkende bedrijven, wegens toegebrachte schade of veroorzaakte hinder, voortvloeiende uit het gebruik van het gehuurde.

11.4. Huurder is vanaf de aanvang van de bouwwerkzaamheden en gedurende de gehele looptijd van deze huurovereenkomst verplicht een adequate verzekeringsdekking te sluiten, bij een solide verzekeringsmaatschappij die bevoegd is in Nederland het verzekeringsbedrijf uit te oefenen, tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade door de (realisatie van de) opstal toegebracht aan eigendommen van derden waaronder de gemeente [...]. Het verzekerd bedrag voor deze verzekeringsdekking is minimaal € XXXX per gelegenheid met een maximum van € XXXXX per jaar.

11.5. Huurder is verplicht op eerste verzoek van verhuurder polissen van verzekeringen en betalingsbewijzen van de verzekeringspremies aan haar over te leggen.

11.6. ...

12. Bescherming woon-/leefklimaat

12.1. Huurder kan worden verplicht ten genoegen van Verhuurder op of in het gehuurde voorzieningen te treffen, waardoor (het risico van) vervuiling (bijv. met olie, wasmiddelen en dergelijke) van de grond en het gemeentriool wordt voorkomen.

12.2. Het gebruik van het gehuurde dient zodanig te zijn dat voor de omgeving geen onnodige hinder of (over)last ontstaat.

12.3. ...

13. Hoofdelijkheid

13.1. Indien verscheidene (natuurlijke of rechts-)personen zich als Huurder hebben verbonden, zijn deze steeds hoofdelijk en ieder voor het geheel jegens Verhuurder aansprakelijk voor alle uit de huurovereenkomst voortvloeiende verbintenissen.

13.2. Uitstel van betaling of kwijtschelding door Verhuurder aan een der Huurders of een aanbod daartoe, betreft alleen die Huurder.

13.3. De verbintenissen uit de huurovereenkomst zijn, ook wat erfgenamen en rechtverkrijgenden van Huurder betreft, hoofdelijk.

13.4. ...

14. Verrekenverbod

14.1. Huurder dient aan al zijn betalingsverplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst te voldoen binnen de daartoe overeengekomen termijn, zonder enig recht op of bevoegdheid tot opschorting en/of verrekening.

14.2. ...

15. Boetebeding

15.1. Huurder en Verhuurder stellen vast dat indien Huurder tekortschiet in de nakoming van zijn verplichting uit hoofde van:

artikel 1.3 en 1.4 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder het gehuurde gebruikt in strijd met de door partijen overeengekomen bestemming, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXXXX, onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 3 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder niet voldoet aan de betalingsverplichtingen, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXXX, waarbij elke ingetreden maand als een volle maand geldt, onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 4.2 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder het gehuurde niet daadwerkelijk gebruikt overeenkomstig de in deze overeenkomst gegeven bestemming en niet aan de in dit artikel gestelde eisen voldoet, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXXX onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 4.4 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder niet voldoet aan de afspraken met betrekking tot reclame-uitingen, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXXX, onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 6.2, 6.3, 7.2 10.1 en 10.2 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder bij beëindiging van de overeenkomst niet de bedoelde veranderingen, (tijdelijke bouwwegen) en erfafscheiding verwijdert, het gehuurde niet in goede staat en vrij van gebruik en gebruiksrechten aan Verhuurder oplevert en/of de door Huurder in, aan of op het gehuurde aangebrachte zaken niet verwijdert, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXXX onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding en onverminderd de kosten die verhuurder maakt om het gehuurde in de toestand te brengen waarin het zich bij aanvang van de huur bevond (art. 10.4);

artikel 8.1 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder het gehuurde en de hierop aanwezige beplantingen en de erfafscheiding niet in goede staat onderhoudt, Huurder aan Verhuurder een direct

opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXX onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 9 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder het gehuurde, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Verhuurder, geheel of gedeeltelijk in huur, onderhuur of gebruik aan derden afstaat, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXX onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

artikel 11 van deze overeenkomst, in die zin dat als Huurder nalaat een deugdelijke verzekering af te sluiten als bedoeld in dit artikel en/of niet op eerste verzoek haar polissen en betalingsbewijzen overlegt, Huurder aan Verhuurder een direct opeisbare boete van € XXX per kalenderdag verbeurt met een maximum van € XXXX onverminderd zijn gehoudenheid om alsnog aan deze verplichting te voldoen en onverminderd Verhuurders recht op (aanvullende) schadevergoeding;

15.2. In alle gevallen waarin (Ver)Huurder een sommatie, een ingebrekestelling of een exploot aan (Ver)Huurder doet uitbrengen, of in geval van procedures tegen (Ver)Huurder om deze tot nakoming van de huurovereenkomst te dwingen, is (Ver)Huurder verplicht alle daarvoor gemaakte kosten, zowel in als buiten rechte — met uitzondering van de ingevolge een definitieve rechterlijke beslissing door (Ver)Huurder te betalen proceskosten — aan (Ver)Huurder te voldoen.

De gemaakte redelijke kosten worden tussen partijen bij voorbaat vastgesteld op een bedrag dat als volgt wordt berekend; [...]

15.3. (Ver)Huurder is in verzuim door het enkele verloop van een bepaalde termijn.

15.4. Voor zover geen specifieke boete is opgenomen, verbeurt Huurder aan Verhuurder bij niet nakoming van Huurder van enige verplichting voortvloeiende uit deze overeenkomst, een direct opeisbare boete van [één maal de op dat moment per jaar verschuldigde huur.] Het vorenstaande laat onverlet de bevoegdheid van Verhuurder om gebruik te maken van zijn overige rechten, waaronder het recht op nakoming en het recht op volledige schadevergoeding voor zover de geleden schade de verbeurde boete overtreft.

16. Niet nakoming

16.1. Indien Huurder, na schriftelijke sommatie, nalatig blijft in de nakoming van enige verplichting welke ingevolge de wet, de plaatselijke verordeningen en gebruiken en/of deze overeenkomst op hem rust, heeft Verhuurder het recht de verhuur onmiddellijk tussentijds te beëindigen dan wel de huurovereenkomst te ontbinden, zonder dat daartoe enige verdere ingebrekestelling of rechtelijke tussenkomst vereist zal zijn.

16.2. Huurder zal aan Verhuurder alle schade vergoeden, door de laatste te lijden als gevolg van de in het vorige lid bedoelde nalatigheid en/of tussentijdse beëindiging c.q. ontbindingen van de huurovereenkomst.

17. Beheerder

17.1. Totdat verhuurder anders meedeelt, treedt Verhuurder zelf als beheerder op.

17.2. Alle correspondentie aan Verhuurder dient te worden gestuurd naar: [...]

17.3. De storingsdienst van de gemeente is bereikbaar via telefoonnummer [...].

17.4. ...

18. Opstalrecht

18.1. Huurder en Verhuurder komen overeen dat een van deze overeenkomst afhankelijk recht van opstal wordt gevestigd voor het plaatsen, hebben, houden, inspecteren, herstellen, wijzigen, onderhouden, vervangen en verwijderen van [snellaadstation].

18.2. Het opstalrecht is afhankelijk van de onderhavige huurovereenkomst. Bij beëindiging van de huurovereenkomst vervalt eveneens het afhankelijk opstalrecht.

18.3. Alle kosten gemoeid met het opstellen van een notariële akte ter vestiging van het recht van opstal komen voor rekening van Huurder/opstalgerechtigde.

18.4. [...] zorgt dat een afschrift van de akte binnen X weken na het passeren van de akte kosteloos wordt toegezonden aan de gemeente [...].

19. Slotbepalingen

19.1. Huurder is verplicht alle door Verhuurder aangewezen en aan te wijzen personen op het gehuurde/grond toe te laten voor controle op het naleven van de bepalingen van deze huurovereenkomst.

20. Bijlagen

20.1. Huurder verklaart door ondertekening van deze overeenkomst in het bezit te zijn en kennis te hebben genomen van de volgende bij deze overeenkomst behorende bijlagen.

Bijlage 1: [...]
Bijlage 2: [...]
Bijlage 3: [...]
Bijlage 4: [...]
Bijlage 5: [...]

ALDUS OPGEMAAKT EN ONDERTEKEND IN X-VOUD

Plaats ...	Datum ...	Plaats ...	Datum ...
Namens verhuurder,		Namens huurder,	
[XXX]		[XXX]	