

1. Is het correct dat de gemeente dus niet meer meedoet aan de provinciale concessie van de RAL-Zuid waarin 78 Brabantse en Limburgse gemeenten vertegenwoordigd zijn en die allen laders plaatsen onder het concessie model?
[Het klopt dat wij als gemeente niet meedoen met het concessiemodel.](#)
2. Indien correct, wat is de reden van de gemeente om over te stappen naar het open-markt-model? De argumenten die genoemd werden in de beantwoording van mijn schriftelijke vraag, zoals het bepalen van de best passende locaties, omschrijven juist de voordelen van het concessiemodel. Ik heb gesproken met een adviseur van RAL-Zuid die dit bevestigde en met gemeenten met klem adviseert deel te nemen aan het concessiemodel.
 - [Het paal-volgt-auto concept kan ook worden toegepast in het openmarkt model. Door met een of meerdere CPO's een contract te sluiten kunnen hiermee afspraken worden gemaakt en voldaan worden.](#)
 - [De afgelopen jaren hebben wij in het concessie model gezeten en toen kon alleen Vattenfall laadpalen plaatsen binnen de gemeente. Via het open markt model willen wij een ecosysteem creëren waarbij partijen samenwerken \(CPO's, gemeente, Enexis\) om zo aan de behoefte van de inwoners te voorzien.](#)
 - [Met het openmarkt model behouden wij de mogelijkheden voor nieuwe marktspelers zoals lokale ondernemers.](#)
 - [De concurrentie houdt de markt scherp wat kan helpen met lagere tarieven voor consumenten.](#)
 - [De afgelopen jaren zijn er gemiddeld 4 laadpalen per jaar geplaatst binnen de gemeente.](#)
3. In de tekst van de laadvisie wordt desondanks meermaals gerefereerd aan “de concessiehouder” of “de provinciale concessie”. Onder 7.1 Gemeentelijke organisatie staat *“Het College heeft de provincie gemandateerd om een concessie te gunnen aan een marktpartij die zorgdraagt voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur”*. Ik zou graag willen weten hoe een concessie gegund kan zijn in een open-markt-model en aan welke partij dit dan was.
[Op het moment van schrijven zaten wij nog in het concessiemodel en vandaar dat deze zin zo is meegenomen. Het afspraken maken met een CPO zal pas gebeuren nadat de laadvisie is vastgesteld door de raad.](#)
4. Op mijn vraag welke eisen de gemeente stelt aan Charge point operators is verwezen naar een modelcontract. Dit niet het antwoord waarnaar ik zocht. Wat ik in ieder geval graag zou willen weten welke eisen gesteld aan de laadtarieven aan een publieke laadpaal. Zeker aangezien de adviseur van RAL Zuid bij mij heeft aangegeven dat de laadtarieven in een concessiemodel aantoonbaar lager zijn dan in het open-markt-model. Dit was ook een van de redenen van de Gemeente Eindhoven om over te stappen.
[Deze tarieven zullen worden meegenomen samen met de plankaart en zullen in lijn liggen met de tarieven van een concessiemodellen. Deze zullen in lijn zijn met de bedragen gepubliceerd door NAL Oost Nederland van 1 januari 2025 \(0,36 tot 0,61 cent\).](#)
5. In de beantwoording wordt gesteld dat de snellaadpleinen alleen bedoeld zijn voor personenvoertuigen. Betekend dit dat wanneer een commerciële partij een aanvraag doet voor het realiseren van een laadplein, bijvoorbeeld in De Dalen, hier geen commerciële voertuigen zoals grote bestelbussen en vrachtwagens geladen mogen worden?
[Dat klopt de komende jaren worden er geen snellaadpleinen gerealiseerd voor grote voertuigen.](#)

6. Wat betreft de Pilot rondom de Verlengde Private Aansluiting vroegen wij ons af wat de totale begrootte kosten hiervan zijn en wat er gebeurd met de laadinfrastructuur die de inwoners hebben aangeschaft na afloop van de pilot.

Voor de aanleg van de kabelgoot worden kosten gemaakt (arbeid, tegels, speciale goottegels,). Voorgesteld wordt om de kosten voor de aanpassing (ca. €400) gelijkwaardig te verdelen tussen gemeente en bewoner. We gaan uit van 30 aanvragen in de pilotfase, waardoor de totale kosten ($30 * € 200$) € 6000 euro bedragen.

Deelnemers aan de pilot blijven hun kabelgoottegels ook na de pilot behouden. Dit doen we om te voorkomen dat er aan kapitaalvernietiging wordt gedaan. Bij opruimen zou de bewoner zijn thuislaadapparatuur na twee jaar niet meer mogen gebruiken. Gemeente zou de kabelgoottegels zonder doel in opslag plaatsen.

- Vraag aan college n.a.v. inspreken dhr. Rooijakkers: Lopen er momenteel gesprekken met Fastned voor de realisatie van een laadplein op de Dalen of een van de andere aangewezen locaties voor een snellaadplein?

Nee