////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

Concessie van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Begeleidende nota & modelovereenkomst voor concessies

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

InhoudSOPGAVE

[**1** Begeleidende nota 3](#_Toc532975699)

[1.1 Inleiding 3](#_Toc532975700)

[1.2 Oplaadinfrastructuur plaatsen: drie manieren 3](#_Toc532975701)

[1.2.1 Gewenste mate van sturing 4](#_Toc532975702)

[1.2.2 Omgevingsfactoren van het oplaadpunt 5](#_Toc532975703)

[1.3 Het gebruik van deze modelovereenkomst 6](#_Toc532975704)

[1.4 De minimale onderdelen van een concessieovereenkomst m.b.t. oplaadinfrastructuur 6](#_Toc532975705)

[1.5 Mogelijke keuzes en varianten voor de entiteiten 7](#_Toc532975706)

[1.5.1 Voorwerp van de overeenkomst - oplaadsnelheden 7](#_Toc532975707)

[1.5.2 Technische bepalingen 7](#_Toc532975708)

[1.5.3 Financieel 8](#_Toc532975709)

[1.5.4 Vastgoedmatig – exacte plaatsbepaling (plaatsbeschrijving) 10](#_Toc532975710)

[1.5.5 Duurtijd van de concessie 10](#_Toc532975711)

[1.5.6 Wat na het einde van de concessieovereenkomst? 11](#_Toc532975712)

[**2** Modelovereenkomst voor concessies - OPLAADINFRASTRUCTUUR VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN 12](#_Toc532975713)

[2.1 Definities 14](#_Toc532975714)

[2.2 Voorwerp van de overeenkomst 15](#_Toc532975715)

[2.3 Taken en verantwoordelijkheden concessiehouder 16](#_Toc532975716)

[2.4 Taken en verantwoordelijkheden concessiegever 17](#_Toc532975717)

[2.5 Financiële bepalingen 17](#_Toc532975718)

[2.6 Goedkeuring voor de aanvang van de dienstverlening 20](#_Toc532975719)

[2.7 Eigendoms- en gebruiksrechten 21](#_Toc532975720)

[2.8 Aanvang en duur van de overeenkomst 22](#_Toc532975721)

[2.9 Wijziging overeenkomst 22](#_Toc532975722)

[2.10 Controle en evaluatie 23](#_Toc532975723)

[2.11 Boetes 23](#_Toc532975724)

[2.12 Aansprakelijkheid, vrijwaring en verzekering 23](#_Toc532975725)

[2.13 Beëindiging / Ontbinding 24](#_Toc532975726)

[2.14 Beëindiging van de overeenkomst 25](#_Toc532975727)

[2.15 Nietigheid 27](#_Toc532975728)

[2.16 Woonstkeuze 27](#_Toc532975729)

[2.17 Kosten 27](#_Toc532975730)

[2.18 Geschillen en betwistingen 27](#_Toc532975731)

[2.19 Ondertekening 27](#_Toc532975732)

# Begeleidende nota

## Inleiding

Binnen het ‘*actieplan mobiliteit’* ondersteunt Het Agentschap Facilitair Bedrijf de entiteiten van de Vlaamse overheid om over te schakelen naar elektrisch rijden. Één van de acties die Het Facilitair Bedrijf daarvoor onderneemt, is om de Vlaamse entiteiten in staat te stellen om zelf oplaadinfrastructuur te (laten) plaatsen op de eigen terreinen.

Door het netwerk aan oplaadpunten uit te breiden:

* Wordt de drempel om over te schakelen naar elektrisch rijden verlaagd
* Wordt de *range anxiety[[1]](#footnote-2)* verkleint
* Kunnen dienstreizen en woon-werkverplaatsingen met de wagen zo veel mogelijk elektrisch gebeuren, waardoor de CO2-uitstoot verkleint

Het Facilitair Bedrijf ondersteunt de Vlaamse overheidsentiteiten om zelf oplaadinfrastructuur te plaatsen via:

* Een raamcontract voor het installeren, beheren en uitbaten van laadpalen
* Deze modelovereenkomst voor concessies
* Adviesverlening en infosessies over elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur
* Goede voorbeelden van afsprakenkaders (e-wagenreglement, gebruik laadpassen, thuisladen, laden op het bedrijf, publiek laden, …)

Verderop in deze nota komen achtereenvolgens de volgende onderdelen aan bod:

* Oplaadinfrastructuur plaatsen: drie manieren;
* Het gebruik van deze modelovereenkomst;
* De minimale onderdelen van een concessieovereenkomst m.b.t. oplaadinfrastructuur;
* Mogelijke keuzes en varianten voor de entiteiten;
* Bijlage: model concessieovereenkomst – oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

## Oplaadinfrastructuur plaatsen: drie manieren

Er zijn drie mogelijke om oplaadinfrastructuur te plaatsen: via een overheidsopdracht, een concessie of een vergunning. Welke manier je kiest, is afhankelijk van de mate van sturing die je als entiteit wenst en de lokale omgevingsfactoren van het oplaadpunt.

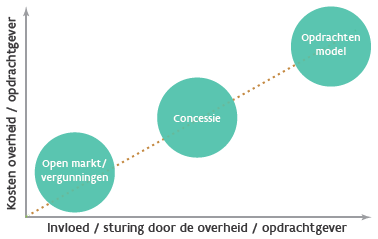
* In het opdrachtenmodel koopt de overheid de installatie en de exploitatie van de laaddienst in, hierdoor zijn de kosten en de mate van sturing hoger dan bij de andere twee vormen.
* Bij het concessiemodel geeft de overheid het recht voor de installatie en exploitatie voor een bepaalde periode uit.
* In het vergunningenmodel geeft de overheid marktpartijen de toestemming om oplaadpunten te plaatsen en te exploiteren.

### Gewenste mate van sturing

De gewenste mate van sturing voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur bepaalt de kosten ervan:

Mate van sturing/invloed

kosten



Bij een hoge mate van sturing, heb je als entiteit de touwtjes in handen: je bepaalt volledig zelf hoeveel laadpunten er op welke plek moeten komen en aan welk tarief er wordt opgeladen. In de praktijk wil dit zeggen dat de opdrachtnemer (laadpaalexploitant) die de oplaadpunten installeert en exploiteert, hiervoor een éénmalige en/of periodieke opdracht krijgt. Hierdoor moet de laadpaalexploitant zijn risico voor een niet-efficiënt (en dus niet-commercieel) gebruikt oplaadpunt anders incalculeren: hij is minder afhankelijk van de opbrengsten uit laadsessies om zijn kosten terug te verdienen - de opdrachtgever draagt daarom bij in de kosten voor de installatie en/of exploitatie. Dit model is derhalve ideaal voor het plaatsen van laadinfrastructuur voor ‘privatief gebruik’, dus voor eigen werknemers en eventuele bezoekers. Conclusie: een hoge mate van sturing, heeft ook een hoger kostenplaatje.

Het Facilitair Bedrijf heeft bijvoorbeeld gekozen voor een marktbenadering met een hoge mate van sturing (via het opdrachtenmodel), door de doelstellingen die Het Facilitair Bedrijf vooropstelde:

* Het Facilitair Bedrijf voorziet een basisnetwerk voor de elektrische dienstvoertuigen in alle VAC met een parking in eigen beheer;
* Het Facilitair Bedrijf neemt een voorbeeldrol op en stimuleert het elektrisch rijden binnen de Vlaamse overheid;
* Het Facilitair Bedrijf wordt adviseur inzake de plaatsing van oplaadinfrastructuur voor de Vlaamse overheidsentiteiten en wordt hiervoor ervaringsdeskundige
* Het Facilitair Bedrijf hanteert de principes ‘paal volgt wagen’ en ‘paal volgt paal’ voor de lange termijnuitrol van oplaadinfrastructuur

Het Facilitair Bedrijf moest dus de mogelijkheid hebben om zelf het aantal en de locaties van de oplaadpunten te kiezen om het gebruik van elektrische voertuigen te faciliteren.

Bij een lagere mate van sturing, kan jouw entiteit minder (concessie) tot geen (vergunning) eigen voorwaarden opleggen voor de plaatsing van oplaadinfrastructuur.

### Omgevingsfactoren van het oplaadpunt

De keuze tussen de drie manieren om de markt te benaderen, laat je best ook afhangen van verschillende omgevingsfactoren van het te plaatsen oplaadpunt. De locatie en de aantrekkingskracht ervan voor (potentiële) e-rijders is de sleutel voor een (positief) verdienmodel. Oplaadpalen die niet of nauwelijks gebruikt worden bieden immers geen of zelfs een negatieve business case voor laadpaal-operatoren. De locaties die de entiteiten willen aanwenden om uit te rusten met oplaadinfrastructuur dienen dus steeds goed geanalyseerd te worden op hun potentieel/aantrekkingskracht. (Markt)partijen moeten per locatie namelijk kunnen inschatten wat het verwachte gebruik en verbruik van en aan de oplaadinfrastructuur zal zijn.

Deze omgevingsfactoren zijn bijvoorbeeld:

* Mate van passage en pauzepotentieel: hoe meer passage er is door mogelijke e-rijders en hoe beter het potentieel om een pauze in te lassen tijdens de rit (bijvoorbeeld door de nabijheid van horeca), hoe interessanter de locatie kan zijn voor de laadpaalexploitant om er een oplaadpunt uit te baten.
* Publiek karakter van het terrein: oplaadpunten die volledig (24/7) publiek toegankelijk zijn kunnen een groter potentieel hebben om e-rijders te ontvangen dan oplaadpunten die semi-publiektoegankelijk zijn (bv. enkel tijdens de kantooruren of beperkt voor bepaalde doelgroepen) of niet-publiek toegankelijk zijn ((bv. enkel voor werknemers en dienstvoertuigen).
* Zekerheid in verband met het opladen: hoe meer zekerheid over een intensief gebruik van de oplaadpunten (bv. doordat dienstvoertuigen er dagelijks opladen), hoe interessanter voor de laadpaalexploitant.
* Andere oplaadpunten in de buurt: indien er al oplaadpunten in de buurt zijn, kan het aantal, de prijs van het opladen, en het type lader een invloed hebben op het potentieel gebruik van je eigen oplaadpunt

De Vlaamse overheid beschikt bijvoorbeeld over diverse gebouwen met een gevarieerd publiek karakter zoals musea, opleidingscentra, … . Deze locaties hebben een groot passage- en pauzepotentieel: bezoekers komen hier vaak voldoende lang parkeren om hun wagen er ook op te laden. Voor laadpaalexploitanten kunnen dit dus commercieel interessante terreinen zijn. Het voorzien van laadinfrastructuur op de parkings van deze locaties draagt bij aan de algemene vergroening van het voertuigenpark in Vlaanderen, en is een visibele bijdrage aan de intenties van de overheid. Dat is dan weer een reden voor de Vlaamse entiteit die de beheerder van het terrein is, om het initiatief te nemen oplaadpunten te plaatsen. Het concessiemodel kan hier een interessante formule zijn.

Voor Het Facilitair Bedrijf was het op vlak van omgevingsfactoren logischer om voor het opdrachtenmodel te gaan in functie van de uitrol van het basisnetwerk. De gekozen locaties leenden zich niet om een concessie te sluiten, tenzij aan heel oneconomische voorwaarden. Het Facilitair Bedrijf wil als investeerder niet dat de laadpaalexploitant een hoog laadtarief moet rekenen om uit zijn kosten te komen, of besluit om deze weg te halen wegens ondoelmatig gebruik.

Het Facilitair Bedrijf beveelt de Vlaamse overheidsentiteiten aan om de locatiekeuzes voor oplaadinfrastructuur goed in overweging te nemen. Men mag er niet van uitgaan dat elke locatie per definitie geschikt is om uit te rusten met oplaadinfrastructuur via een concessie-opdracht. Voor elke locatie dienen de voor- en nadelen steeds opnieuw tegen elkaar afgewogen te worden.

## Het gebruik van deze modelovereenkomst

Deze modelovereenkomst dient om jouw entiteit te faciliteren bij het toekennen van concessies voor oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen op parkeerterreinen die horen bij gebouwen waarvan jouw entiteit functioneel eigenaar is. Via deze nota en bijgevoegde model concessieovereenkomst, reikt Het Facilitair Bedrijf een handvat aan om hiermee aan de slag te gaan. De concessieovereenkomst zoals aangereikt door Het Facilitair Bedrijf is geen vast of afgewerkt werkstuk, het is een dynamisch format dat aanpasbaar is volgens de noden en wensen van de entiteiten zelf. Binnen dit modeldocument zijn voor bepaalde hoofdstukken of artikels verschillende varianten opgenomen waarbinnen de entiteiten zelf kunnen kiezen.

De rol van Het Facilitair Bedrijf blijft in dit kader beperkt tot het ter beschikking stellen en toelichten van een modelovereenkomst voor concessies, dit voor de entiteiten binnen de Vlaamse overheid. Dit wil zeggen dat er geen raamcontract werd opgemaakt voor het aanstellen van één of meerdere laaddienstverleners die via een concessie oplaadinfrastructuur kunnen plaatsen.

De plaatsing en de organisatie van de plaatsingsprocedure die tot de keuze van de concessiehouder leidt, behoort tot de verantwoordelijkheid van de betrokken entiteiten zelf. Zij dienen daarbij zelf in te staan voor de naleving van de bepalingen van Titel 4 van de Wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten (organisatie procedure, eventuele voorafgaande consultaties, de opmaak van concessiedocumenten, de interne goedkeuringen en de sluiting van de concessieovereenkomst). Het Facilitair Bedrijf voorziet steeds in juridische ondersteuning en adviesverlening o.a. bij de keuze van de plaatsingsprocedure en de opmaak van de opdrachtdocumenten.

## De minimale onderdelen van een concessieovereenkomst m.b.t. oplaadinfrastructuur

Welke onderdelen dienen minimaal opgenomen worden in een concessieovereenkomst m.b.t. oplaadinfrastructuur? Hieronder volgt een overzicht van de onderdelen zoals ze in de praktijk minstens worden gehanteerd:

* Definities;
* Voorwerp van de overeenkomst;
* Taken en verantwoordelijkheden concessiehouder;
* Taken en verantwoordelijkheden concessiegever;
* Financiële bepalingen;
* Goedkeuring voor de aanvang van de dienstverlening;
* Eigendoms- en gebruiksrechten;
* Aanvang en duur van de overeenkomst;
* Wijziging overeenkomst;
* Controle en evaluatie;
* Boetes;
* Aansprakelijkheid, vrijwaring en verzekering;
* Beëindiging / Ontbinding;
* Beëindiging van de overeenkomst;
* Nietigheid;
* Woonstkeuze;
* Kosten;
* Geschillen en betwistingen;
* Ondertekening.

## Mogelijke keuzes en varianten voor de entiteiten

In dit hoofdstuk geven we meer inzicht in de keuzes en varianten die de entiteiten hebben om de concessieovereenkomst aan te passen naar eigen mogelijkheden. Achtereenvolgens wordt dieper ingegaan op de dynamische en flexibele onderdelen binnen de concessieovereenkomst.

### Voorwerp van de overeenkomst - oplaadsnelheden

In dit artikel wordt omschreven waarover de concessie handelt, in dit geval gaat het over het in concessie verlenen van oplaadinfrastructuur en alles wat daarbij komt kijken: de (ver-)plaatsing, de levering en de exploitatie (inclusief beheer en onderhoud en herstel), de dienstverlening aan gebruikers (eventuele verrekening met derden) en de dienstverlening aan de concessiegever (zijnde de entiteit van de Vlaamse overheid). Optioneel bevat de concessieovereenkomst de mogelijkheid tot verwijdering van de oplaadinfrastructuur na afloop van de concessietermijn, dan wel de optie om de eigendom ervan wel of niet over te nemen of te laten overnemen door de volgende concessiehouder.

De entiteiten hebben zelf de mogelijkheid om de minimale **oplaadsnelheid** van de oplaadinfrastructuur te bepalen (en op zich alle overige technische voorwaarden hieraan gekoppeld). Hiervoor grijpen we even terug naar de definities van oplaadsnelheden en bijhorende oplaadvermogens:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Laadvermogen | Voorbeeld in de praktijk |
| Normaal laden | Tot 11 kW | 3,7 kW (230 V @ 16A AC) |
| 7,4 kW (230V @ 32A AC) |
| Versneld laden | 11 – 42 kW | 11 kW (400V @ 16A AC) |
| 22 kW (400V @ 32A AC) |
| Snel laden | Vanaf 43 kW | 43 kW (400V @ 64A AC) |
| 50 kW DC |
| 120 kW DC |
| 300 kW DC |

Figuur 1 - overzicht oplaadsnelheden

Het Facilitair Bedrijf adviseert om voor de locaties vanuit de entiteiten van de Vlaamse overheid enkel gebruik te maken van oplaadinfrastructuur voor **versneld of snel laden**. Waarom wordt dit aangeraden? Het netwerk van oplaadinfrastructuur voor normaal laden is in Vlaanderen reeds uitgebreider aanwezig dan oplaadinfrastructuur voor versneld of snel laden. De lokale terreineigenaars, zijnde de Vlaamse steden en gemeenten, nemen reeds de nodige stappen om publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur voor versneld laden te voorzien (via eigen initiatief of via de openbare dienstverplichting van de distributienetbeheerders) aan welomschreven randvoorwaarden. Er is echter meer nood aan oplaadinfrastructuur voor versneld of snel laden om de overgang naar e-rijden nog meer te versnellen. Vanuit het perspectief van de e-rijders is het ook interessanter om snellere oplaadinfrastructuur te voorzien, zo kan er op kortere tijd een groter vermogen (en dus een grotere actieradius) opgeladen worden.

### Technische bepalingen

Naast het vastleggen van de toepasselijke oplaadsnelheden kunnen de entiteiten ook andere technische bepalingen vastleggen. Dit kan zowel gaan over eisen aan de hardware als aan de software van de oplaadinfrastructuur. Ook elementen zoals het voorzien van een aanrijbeveiliging kunnen opgenomen worden in de technische bepalingen.

Een belangrijk uitgangspunt voor het type netaansluiting waarop de oplaadinfrastructuur aangesloten kan worden is de aanwezigheid van **hoog- dan wel laagspanning**. Naast het feit dat deze technische zaken enorm belangrijk zijn voor de marktpartijen kan dit ook een effect hebben op de laadprijs die gehanteerd kan worden.

De technische bepalingen worden doorgaans niet opgenomen in de concessieovereenkomst zelf, maar wel in het **lastenboek**. Ook in dit geval zal dit zo worden toegepast: al de technische bepalingen zullen door de entiteiten opgenomen moeten worden in de aanbestedingsstukken (zijnde het lastenboek en de bijlagen).

Een belangrijke technische eis dit zeker niet vergeten mag worden heeft te maken met het eventueel overnemen van de infrastructuur na beëindiging van de concessieovereenkomst (voor meer toelichting zie hoofdstuk 1.5.6 ‘wat na het einde van de concessieovereenkomst?’. Om dit technisch mogelijk te maken (en daarnaast ook om interoperabiliteit, verrekening, … mogelijk te maken) is het van belang dat de software van de oplaadinfrastructuur compatibel is met het Open Charge Point Protocol (OCPP, minimaal versie 1.5). Diverse operatoren voor oplaadinfrastructuur zijn aangesloten op het OCPP-platform, wat maakt dat hun laadpassen kunnen gebruikt worden op elkaars infrastructuur (ze zijn interoperabel).

### Financieel

Zoals eerder opgenomen in deze nota is het type locatie cruciaal, zeker de ligging en het passerend verkeer of andere stimulerende omgevingsfactoren zijn leidend. De business case van (markt)partijen hangt enorm af van het gebruik van de oplaadinfrastructuur. Ook voor de (mogelijke) co-financiering vanuit de entiteiten van de Vlaamse overheid is dit een afhankelijke factor. Het is namelijk zo dat voor strategisch interessante locaties de markt vaak zelf bereid is om de investering in de oplaadinfrastructuur (gedeeltelijk) zelf te dragen. Een mooi voorbeeld hiervan zijn de snelwegparkings, voor dit type locaties zijn de marktpartijen (meestal) in staat de installatie en exploitatie zelf te financieren. Aan deze locaties passeert erg veel verkeer en het is voor e-rijders strategisch interessant om hier hun voertuig op te laden. Waarom is dit voor e-rijders interessant? De oplaadinfrastructuur ligt vlakbij de (autosnel)weg, het gaat om snel laders waardoor de wachttijd beperkt blijft en er zijn aanvullende voorzieningen om de wachttijd te verzachten (shop, koffiebar, wifi, …). Deze parameters zorgen er o.a. voor dat de oplaadinfrastructuur veelvuldiger gebruikt wordt waardoor een verdienmodel kan ontstaan voor de marktpartijen.

Qua financiële bepalingen vallen in feite de onderstaande opties van elkaar gescheiden te worden:

* Financiering **volledig gedragen door de (entiteit van de) Vlaamse overheid** (dit type financiering past eerder binnen het opdrachtenmodel en komt bijgevolg niet verder aan bod in deze nota);
* Financiering **gedeeltelijk gedragen door de (entiteit van de) Vlaamse overheid** (cf. eenmalige financiële bijdrage door de entiteit);
* Financiering (volledig of gedeeltelijk) **gedragen door de marktpartij zelf**;
* Toekomstige mogelijkheid: de marktpartij betaalt een bijdrage aan de (entiteit van de) Vlaamse overheid om op een bepaalde locatie oplaadinfrastructuur te mogen exploiteren (cf. verdienmodel voor de Vlaamse overheid), al dan niet in combinatie met co-financiering vanwege de entiteit. In dergelijke situatie voorziet de entiteit dus een lanceringsbijdrage, die gespreid in de tijd gerecupereerd kan worden via de concessievergoedingen.

De volgende parameters zullen (mede) bepalen welke financieringsopties het best aansluiten bij de locatie die een entiteit van de Vlaamse overheid in concessie wenst te verlenen voor het uitrusten met oplaadinfrastructuur:

* De **ligging** (cf. nabijheid van het autosnelwegennet, een gebouw met interessante activiteiten…);
* De **exposure** oftewel de voertuigpassage (cf. hoeveel verkeer passeert hier, …);
* De **toegankelijkheid** van de oplaadinfrastructuur (cf. beperkt toegankelijk door bv. een slagboom, te allen tijde toegankelijk, 24/7, …);
* De **online** **vindbaarheid** (cf. opgenomen in online laadkaarten, apps, navigatiesystemen van de elektrische voertuigen, …);
* De **offline** **vindbaarheid** (cf. hoe eenvoudig is de oplaadinfrastructuur ter plaatse te vinden, bewegwijzering, signalisatie aan de inrit van de parking, …);
* De **openheid** van de oplaadinfrastructuur (cf. interoperabiliteit, gebruiksvriendelijkheid, …);
* De aanwezigheid van **aanvullende** **voorzieningen** **of diensten** (cf. koffiebar, shop, wifi, museum, restaurant, vormingscentrum, …).

Hoe hoger het aantal potentiële klanten en het aantal oplaadsessies hoe lager de financiële bijdrage vanuit de overheid zelf moet komen, dit is het algemeen principe waarmee rekening gehouden moet worden. Hieronder volgen een aantal mogelijke praktijkvoorbeelden:

* Het uitrusten van een aantal versnelde of snel laders op een parking die toegankelijk is voor enerzijds de eigen werknemers en anderzijds voor bezoekers van de entiteit. De parking is afgesloten met een poort die geopend kan worden d.m.v. een badge waarover de eigen werknemers beschikken en via een aanmeldsysteem voor bezoekers. Typisch is er in het weekend geen activiteit op deze locatie en dan is de parking afgesloten door de poort waardoor ze niet toegankelijk is voor derden.

*Op deze locatie zal het gebruik van de oplaadinfrastructuur naar verwachting erg beperkt blijven (hangt af of de eigen werknemers al dan niet elektrisch rijden). De investering in de oplaadinfrastructuur zal op deze locatie door de overheid grotendeels zelf moeten gebeuren. Er is namelijk een te beperkt of zelfs geen verdienmodel voor een marktpartij. Hiervoor dient een opdrachtenmodel gelanceerd worden door de overheid en is de keuze voor een concessie minder evident.*

* Het uitrusten van een aantal versnelde of snel laders op een parking in het beheer van een entiteit dewelke 24/7 toegankelijk is voor het grote publiek. Hier kan men m.a.w. te allen tijde terecht om een elektrisch voertuig op te laden. De ligging van deze locatie is echter niet geweldig, het ligt ver van het autosnel- en gewestwegennetwerk. Ter hoogte van deze locatie passeert erg weinig verkeer waardoor de exposure laag is. Aan deze locatie zijn verder geen aanvullende voorzieningen of diensten.

*Op deze locatie zal het gebruik wellicht gunstiger zijn, voornamelijk doordat de oplaadinfrastructuur 24/7 toegankelijk is voor iedereen. Een nadeel is echter de ligging, niet op een doorreislocatie wat een negatief effect kan hebben op het gebruik. Op deze locatie zal de bereidheid om zelf een deel van de investering te dragen door de marktpartij zelf groot zijn. Hier zou de entiteit van de Vlaamse overheid zelf een eenmalige financiële bijdrage kunnen leveren voor de realisatie, al dan niet gekoppeld aan een bijdrage (in functie van de opgeladen vermogens – hoe meer verbruik in de tijd, hoe lager de tussenkomst) voor de exploitatiekosten.*

* Het uitrusten van een aantal versnelde of snel laders op een parking in het beheer van een entiteit dewelke 24/7 toegankelijk is voor het grote publiek. Hier kan men m.a.w. te allen tijde terecht om een elektrisch voertuig op te laden. De ligging van deze locatie is top, het ligt namelijk pal aan een autosnelweg (bv. op een nevenbedrijf). Ter hoogte van deze locatie passeert enorm veel verkeer waardoor de exposure zeer groot is en er zijn verschillende aanvullende voorzieningen en diensten (shop, wifi, …) zoals aan een klassiek service station.

*Op deze locatie zal het gebruik van de oplaadinfrastructuur naar verwachting erg gunstig zijn. Voor dit type locaties verwachten we dat de (markt)partij de investering volledig zelf zal dragen. In de toekomst kan de concessiegever mee delen in het succes en een bepaalde vergoeding krijgen die afhangt van het gebruik van de oplaadinfrastructuur.*

In de model concessieovereenkomst zijn de verschillende financieringsopties opgenomen, de entiteiten kunnen hiervoor de meest aansluitende mogelijkheid opnemen.

### Vastgoedmatig – exacte plaatsbepaling (plaatsbeschrijving)

In de technische beschrijving van het lastenboek dienen tevens de vastgoedmatige aspecten duidelijk omschreven te worden, dit omhelst o.a. de aanwezigheid van elektrische aansluitingen, al dan niet afsluitingsmogelijkheden van de parking, exacte locatiebepaling van de plaats waar de oplaadinfrastructuur geïnstalleerd kan worden. Er kan best gebruik gemaakt worden van een duidelijke plaatsbeschrijving om (achteraf) misverstanden te vermijden. De plaatsingsbeschrijving kan worden opgemaakt door een landmeter-expert in opdracht van de entiteit van de Vlaamse overheid (cf. de concessiegever) zelf (of door iemand die hijzelf aanstelt) of door de concessienemer. Er valt aan te bevelen om dit zelf uit te voeren.

### Duurtijd van de concessie

Vooraleer we dieper ingaan op de effectieve duurtijd van de concessie van oplaadinfrastructuur staan we even stil bij de verschillen tussen de concessie-, de plaatsings- en de exploitatietermijn. Hieronder volgt een overzicht van de toepasselijke definities:

* **Concessietermijn**: het geheel van de plaatsings - en exploitatietermijn;
* **Plaatsingstermijn**: de termijn binnen dewelke de concessiehouder de minimaal afgesproken infrastructuur dient te plaatsen en in werking gesteld te hebben;
* **Exploitatietermijn**: de termijn voor de exploitatie (inclusief beheer en onderhoud en herstel), de dienstverlening aan gebruikers (eventuele verrekening met derden) en dienstverlening aan de concessiegever van de oplaadinfrastructuur.

Voor de duurtijd en de termijnen van het in concessie verlenen van oplaadinfrastructuur moeten we rekening houden met de terugverdientijd van de infrastructuur. Dit hangt uiteraard nauw samen met de financieringsvorm, telkens in detail te bekijken geval per geval. Algemeen kunnen we stellen dat een onderscheid gemaakt moet worden voor versnelde en snel laders (de initiële investering van een snel lader bedraagt een veelvoud t.o.v. een versnelde lader). Gebruikelijke **concessietermijnen** voor zowel versnelde als snel laders bedragen om en bij de **10 jaar**.

Voor de **plaatsingstermijn** is het alleszins gebruikelijk om te starten met één jaar. Meestal wordt de mogelijkheid geboden om deze termijn maximaal tweemaal met één jaar te verlengen. Dit wil in de praktijk zeggen dat de maximale plaatsingstermijn drie jaar bedraagt. Voor de verlenging kan men opteren voor tussentijdse verplichting, om zo snel mogelijk een aangepast minimaal aanbod te voorzien

De **exploitatietermijn** kan eenvoudigweg berekend worden door het verschil te nemen van de concessie- en plaatsingstermijn. We staven dit door een aantal voorbeelden. Wanneer oplaadinfrastructuur (een snel lader met een concessietermijn van 10 jaar) vanaf dag 1 van de concessietermijn in gebruik wordt gesteld, dan bedraagt de exploitatietermijn exact 10 jaar. Neem nu dat de plaatsingstermijn reeds tweemaal met een jaar verlengd werd, en dat er effectief een snel lader geplaatst wordt in jaar 3. Wel dan bedraagt de maximale exploitatietermijn voor deze oplaadinfrastructuur nog 7 jaar.

De entiteiten hebben de mogelijkheid om een clausule op te nemen waarbij de termijnen verlengd kunnen worden, al dan niet met randvoorwaarden. Het staat de entiteiten vrij om deze clausule in de overeenkomst op te nemen.

### Wat na het einde van de concessieovereenkomst?

Na de afloop van de concessietermijn zijn een aantal mogelijke varianten van toepassing, hieronder een overzicht:

* Optie 1: oplaadinfrastructuur verwijderen en het domein in oorspronkelijke staat herstellen;
* Optie 2: oplaadinfrastructuur verwijderen maar behouden van de elektriciteitsinfrastructuur, al dan niet tegen een vooraf bepaalde afkoopsom;
* Optie 3: overname van de volledige oplaadinfrastructuur door de entiteit van de Vlaamse overheid of door een volgende concessiehouder d.m.v. een vooraf bepaalde restwaarde o.b.v. de materiaalwaarde.

Ook hier hebben de entiteiten van de Vlaamse overheid zelf de keuze hoe ze hiermee willen omgaan en wat bij hen het beste aansluit. De bovenstaande opties zijn verder opgenomen en uitgewerkt in de model concessieovereenkomst. Een en ander hangt ook samen met het type financiering en de gevolgen daarvan. Wanneer de entiteit van de Vlaamse overheid co-financiert is het logisch dat de oplaadinfrastructuur zolang als mogelijk operationeel / actief is. Vanuit dit opzicht is het minstens de elektrische voorzieningen behouden worden, en dat de optie voor overdracht van de oplaadinfrastructuur aan welomschreven voorwaarden meegenomen wordt.

# Modelovereenkomst voor concessies – oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Concessieovereenkomst voor het leveren, plaatsen en exploiteren van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in opdracht van [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid].

Inhoudsopgave

[**2** Modelovereenkomst voor concessies – oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen 12](#_Toc532975766)

[2.1 Definities 14](#_Toc532975767)

[2.2 Voorwerp van de overeenkomst 15](#_Toc532975768)

[2.3 Taken en verantwoordelijkheden concessiehouder 16](#_Toc532975769)

[2.4 Taken en verantwoordelijkheden concessiegever 17](#_Toc532975770)

[2.5 Financiële bepalingen 17](#_Toc532975771)

[2.6 Goedkeuring voor de aanvang van de dienstverlening 20](#_Toc532975772)

[2.7 Eigendoms- en gebruiksrechten 21](#_Toc532975773)

[2.8 Aanvang en duur van de overeenkomst 22](#_Toc532975774)

[2.9 Wijziging overeenkomst 22](#_Toc532975775)

[2.10 Controle en evaluatie 23](#_Toc532975776)

[2.11 Boetes 23](#_Toc532975777)

[2.12 Aansprakelijkheid, vrijwaring en verzekering 23](#_Toc532975778)

[2.13 Beëindiging / Ontbinding 24](#_Toc532975779)

[2.14 Beëindiging van de overeenkomst 25](#_Toc532975780)

[2.15 Nietigheid 27](#_Toc532975781)

[2.16 Woonstkeuze 27](#_Toc532975782)

[2.17 Kosten 27](#_Toc532975783)

[2.18 Geschillen en betwistingen 27](#_Toc532975784)

[2.19 Ondertekening 27](#_Toc532975785)

PARTIJEN:

1. [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid], te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door [invoegen naam], in hoedanigheid van [invoegen functie], hierna te noemen: ‘**concessiegever**’;

en

2. [invoegen onderneming] statutair gevestigd te [invoegen locatie], te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door [invoegen naam], in hoedanigheid van [invoegen functie], hierna te noemen: ‘**concessiehouder**’;

gezamenlijk aan te duiden als ‘**partijen**’;

NEMEN IN AANMERKING DAT:

I. Concessiegever elektrisch vervoer wenst te stimuleren en het oplaadnetwerk wil uitbreiden;

II. De aanbestedende dienst, [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid], namens de concessiegever op [invoegen datum] een Europese aanbesteding is gestart met besteknummer [invoegen besteknummer + titel bestek];

III. Concessiegever een concessieovereenkomst wenst te sluiten met als inhoud een concessie voor diensten met als voorwerp het leveren, plaatsen en exploiteren van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in opdracht van [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid];

IV. Bij deze opdracht is gebleken dat concessiehouder de kandidaat was met een geldige economisch meest gunstige kandidatuur;

V. Concessiehouder in staat is om de oplaadinfrastructuur en bijbehorende dienstverlening te leveren;

VI. Partijen de voorwaarden waaronder het leveren, plaatsen en exploiteren van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in opdracht van [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] geschieden, wensen vast te leggen in een overeenkomst.

VII. De onderstaande reglementering van toepassing is op de plaatsing en de uitvoering van de concessie, namelijk:

* de wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten, hierna de wet van 17 juni 2016;
* de wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten, zoals gewijzigd door de wet van 16 februari 2017, hierna de wet van 17 juni 2013;
* het Koninklijk Besluit van 25 juni 2017 betreffende de plaatsing en de algemene uitvoeringsregels van de Concessieovereenkomsten, hierna het KB van 25 juni 2017.

EN KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

## Definities

2.1.1 **Concessie**: het recht om het bij deze overeenkomst in concessie gegeven oplaadlocaties te exploiteren.

2.1.2 **Concessiehouder**: diegene die zich namens de concessiegever verbindt tot leveren van prestaties ter uitvoering van en conform de afspraken uit deze concessieovereenkomst.

2.1.3 **Concessietermijn**: het geheel van de plaatsings - en exploitatietermijn.

2.1.4 **Concessiegever**: de partij die middels ondertekening van de concessieovereenkomst de concessie verleent.

2.1.5 **Exploitatie**: het uitvoeren van de activiteiten die voor het leveren van de laaddiensten nodig zijn, waaronder in ieder geval het leveren van stroom aan elektrisch rijders op de laadlocaties en het in rekening brengen van de kosten hiervan. Het onderhouden, daarbij onder meer in begrepen het periodiek technisch onderhoud, net houden – bijvoorbeeld vrij van graffiti – houden van de infrastructuur, …. en herstellen van de oplaadpalen behoort hier ook toe.

2.1.6 **Exploitatietermijn**: de termijn voor de exploitatie (inclusief beheer en onderhoud en herstel), de dienstverlening aan gebruikers (eventuele verrekening met derden) en dienstverlening aan de concessiegever van de oplaadinfrastructuur.

2.1.7 **Gebruiker**: eenieder die gebruik maakt van de oplaaddiensten geleverd door de concessiehouder op een oplaadpunt en van de daarbij behorende laaddienstverlening.

2.1.8 **Inbedrijfsstellingstoets**: toetsing van het functioneren van de gehele laaddienst op locatie voorafgaand aan inwerkingtreding van het laadpunt.

2.1.9 **Laaddienst(en)**: alle door concessiehouder, op basis van deze concessieovereenkomst te leveren diensten, waardoor elektrische voertuigen kunnen opladen op terrein in (mede-)eigendom van de [invoegen entiteit van de Vlaamse overheid]. Onderdeel hiervan zijn (niet limitatief) de levering en (ver-)plaatsing van oplaadpunten, de exploitatie daarvan, het beheer en onderhoud van laadpunten en dienstverlening aan gebruikers (eventuele verrekening met derden).

2.1.10 **Laaddienstprijs**: de prijs, gerekend in kWh, die de concessiehouder rekent voor het leveren van zijn diensten.

2.1.11 **Laaddienstverlening**: aanvullende diensten die betrekking hebben op alles wat nodig is voor (toekomstig) gebruik van de oplaaddiensten, zoals toegang verschaffing tot de oplaaddiensten het communiceren hierover.

2.1.12 **Mobility Service Provider (MSP)**: dienstverlener die aan gebruikers laad- en additionele mobiliteits- of energiediensten op een of meerdere laadnetwerken aanbiedt.

2.1.13 **Oplaadinfrastructuur**: elektrische installatie met één of meerdere oplaadpunten waaraan een elektrisch voertuig kan worden opgeladen waarbij:

* de laaddienst kan worden aan- en uitgeschakeld worden door gebruikers;
* een systeem van persoonlijke identificatie en beveiliging wordt gebruikt om de laaddienst aan en uit te schakelen en misbruik te voorkomen.

2.1.14 **Oplaadsnelheden**:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Laadvermogen | Voorbeeld in de praktijk |
| Normaal laden | Tot 11 kW | 3,7 kW (230 V @ 16A AC) |
| 7,4 kW (230V @ 32A AC) |
| Versneld laden | 11 – 42 kW | 11 kW (400V @ 16A AC) |
| 22 kW (400V @ 32A AC) |
| Snel laden | Vanaf 43 kW | 43 kW (400V @ 64A AC) |
| 50 kW DC |
| 120 kW DC |
| 300 kW DC |

2.1.15 **Oplaadlocatie**: locatie in [invoegen type locatie: locaties zonder publiek karakter, locaties met een beperkt of overall publiek karakter] waar oplaadinfrastructuur en parkeerplaats(en) met belijning en bebording uitsluitend ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen aanwezig zijn, dit kunnen één of meerdere (verzameling) oplaadpalen of wallboxen zijn op één GPS-locatie.

2.1.16 **Oplaadpaal**: oplaadinfrastructuur waar een elektrisch voertuig kan worden opgeladen (cfr. de fysieke hardware die één of meerdere oplaadpunten bevat).

2.1.17 **Oplaadplein**: een geconcentreerde combinatie van oplaadinfrastucturen bestaande uit een primaire oplaadinfrastructuur en een of meerdere secundaire oplaadinfrastructuren, waarbij de combinatie via de primaire oplaadinfrastructuur is aangesloten op het elektriciteitsnet via één netaansluiting.

2.1.18 **Oplaadpunt**: fysieke stekkeraansluiting op de oplaadpaal of wallbox waaraan een gebruiker een elektrisch voertuig kan opladen door deze aan te sluiten met een oplaadkabel.

2.1.19 **Plaatsingstermijn**: de termijn binnen dewelke de concessiehouder de minimaal afgesproken infrastructuur dient te plaatsen en in werking gesteld te hebben;

2.1.20 **Publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur**: oplaadinfrastructuur die (op voorhand) goed vindbaar (bv. via www.milieuvriendelijkevoertuigen.be) is door iedere e-rijder, ter plaatse voor iedereen fysiek 24/7 beschikbaar is en tevens door iedereen te activeren is [dit artikel enkel toe te voegen als het effectief gaat om publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur].

2.1.21 **Wallbox**: oplaadinfrastructuur met een of meerdere oplaadpunten die tegen een muur / wand bevestigd wordt.

## Voorwerp van de overeenkomst

2.2.1 Deze concessieovereenkomst betreft het leveren van laaddiensten in opdracht van de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid]. De prestaties bestaan onder meer uit de (ver-)plaatsing, levering en exploitatie (inclusief beheer en onderhoud en herstel) van oplaadpunten, dienstverlening aan gebruikers (eventuele verrekening met derden) en dienstverlening aan de concessiegever. [Optioneel bevat de concessieovereenkomst de mogelijkheid tot verwijdering van laadpalen na afloop van de concessietermijn, dan wel de eigendom ervan om niet over te nemen]

2.2.2 [invoegen voorwaarden concessie, bv. door verwijzing naar lastenboek van een aanbesteding: hierbij zullen o.a. de eigenschappen rond de oplaadsnelheden in opgenomen worden: versneld of snel laden, type stekkers, minimale eisen aan de hardware, aanwezigheid van hoog- of laagspanning, … Typisch wordt dit opgenomen in het lastenboek en via dit artikel wordt een link / verwijzing gelegd naar de bepalingen in het lastenboek]

2.2.3 De concessiegever is gerechtigd van de concessiehouder te verlangen dat de concessiehouder de prestaties die behoren tot het door de concessiehouder aangeboden pakket zal leveren geheel volgens de voorwaarden, die in deze concessieovereenkomst zijn vastgelegd.

2.2.4 De concessiehouder heeft zich voldoende op de hoogte gesteld van de doelstellingen van de concessiegever met betrekking tot de onderhavige concessieovereenkomst en de relevante organisatie van de concessiegever. De concessiegever heeft de concessiehouder daartoe van voldoende en correcte informatie voorzien.

2.2.5 Gedurende het plaatsingsonderdeel geldt voor de concessiehouder exclusiviteit met betrekking tot de levering en plaatsing van oplaadinfrastructuur voor het leveren van laaddiensten in opdracht van [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid]. Na afloop van het plaatsingsonderdeel, tijdens het exploitatieonderdeel, is de concessie niet exclusief wat de levering en plaatsing van oplaadinfrastructuur betreft met bijhorende exploitatie en behoudt de concessiegever de mogelijkheid soortgelijke prestaties in opdracht van de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] aan te bieden dan wel derden de mogelijkheid daartoe te bieden.

2.2.6 Met het oog op de oprichting van oplaadinfrastructuur op het openbaar domein, wordt aan de concessiehouder, ondergeschikt aan de concessie van openbare dienst, op de betrokken terreinen een domeinconcessie verleend.

Mogelijk nog op te nemen in dit hoofdstuk:

2.2.x Het staat de concessiegever vrij om binnen het plaatsingsonderdeel van deze exclusiviteit af te wijken, om pilots waar laaddiensten een onlosmakelijk onderdeel van zijn op kleine schaal mogelijk te maken.

## Taken en verantwoordelijkheden concessiehouder

2.3.1 Binnen [invoegen aantal] weken na het aanwijzen van een locatie en verlening van de daartoe strekkende onherroepelijke vergunningen en ontheffingen voor plaatsing van oplaadinfrastructuur, installeert de concessiehouder oplaadinfrastructuur op die laadlocatie en stelt de laaddienstverlening in bedrijf.

2.3.2 De concessiehouder ondermeer garandeert dat:

a. De door of namens hem te leveren prestaties zullen voldoen aan de overeengekomen condities, prijzen en kwalificaties zoals vastgelegd in de concessieovereenkomst inclusief de daartoe behorende bijlagen;

b. De door of namens hem te verlenen diensten op vakbekwame wijze zullen worden uitgevoerd.

2.3.3 De concessiehouder is verantwoordelijk voor:

a. De organisatie voor het tijdig aanvragen van o.m. vergunningen, toestemmingen, meldingen, netaansluiting;

b. De organisatie van het proces van aanvraag tot plaatsing zoals omschreven is in [invoegen verwijzing naar omschrijving proces ‘van-aanvraag-tot-plaatsing-oplaadinfrastructuur zoals opgenomen in het lastenboek];

c. Organisatie van de nodige communicatie over de plaatsing van de oplaadinfrastructuur met de verschillende belanghebbenden zoals de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid], de distributienetbeheerder en eventueel de gebruiker / mede-terreineigenaar;

d. Het ten allen tijde verstrekken tijdens de duurtijd van de concessie van real time informatie aan Het Agentschap Facilitair Bedrijf en de concessiegever betreffende het gebruik en verbruik van de oplaadinfrastructuur. De concessiehouder voorziet hiertoe toegang via een online platform aan Het Agentschap Facilitair Bedrijf en de concessiegever. Er dienen hierbij minstens 5 accounts aangemaakt worden voor de concessiegever en Het Facilitair Bedrijf. Indien er wijzigingen worden doorgevoerd aan het online platform dan moet de concessiehouder de nodige opleiding voorzien voor de concessiegever;

e. Het verstrekken van een eenvoudig interpreteerbare rapportage (minimaal in CDR) met inachtneming van de privacy wetgeving, welke verbruiks-, beschikbaarheids- en andere cijfers over de laaddiensten bevat en welke in elk geval eens per jaar wordt;

f. Minimaal 2 maal per jaar een fysiek overleg met de concessiegever indien de concessiegever dit wenst.

2.3.4 De beschikbaarheid van de laaddienst wordt door de concessiehouder continu gewaarborgd zoals beschreven in [invoegen verwijzing naar minimale technische eisen oplaadinfrastructuur].

## Taken en verantwoordelijkheden concessiegever

2.4.1 De concessiegever is verantwoordelijk voor:

a. De concessiegever is verantwoordelijk voor de definitieve locatiekeuze van de oplaadlocatie(s);

b. Het nemen van een aanvullend verkeersreglement met betrekking tot het beschikbaar stellen van twee parkeerplaats(en) per oplaadinfrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen, indien dit van toepassing is (te bekijken per locatie);

c. Het inrichten van twee parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen door het voorzien van signalisatie (cf. verkeersbord en markering);

d. Het verlenen van medewerking t.a.v. handhaving op parkeren op de parkeerplaatsen bestemd voor de betreffende laaddiensten (bv. toegang verlenen aan takelvoertuigen;

e. Controle van de uitgevoerde werken op openbaar domein alsook de opmaak van een niet-tegensprekelijke plaatsbeschrijving (deze plaatsbeschrijving maakt onlosmakelijk deel uit van de concessieovereenkomst, als bijlage) voor aanvang van werken, en na oplevering van de plaatsingswerken (i.e. na de plaatsingstermijn);

f. De concessiegever duidt één aanspreekpunt aan.

2.4.2 De concessiegever heeft de inspannings- c.q. medewerkingsverplichting om de publiekrechtelijke randvoorwaarden tot stand te brengen voor plaatsing van openbare oplaadinfrastructuur.

Mogelijk nog op te nemen in dit hoofdstuk:

2.4.x De concessiegever levert een (eenmalige) financiële bijdrage van € [invoegen bedrag] per oplaadlocatie voor oplaadinfrastructuur in opdracht van [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid].

## Financiële bepalingen

OPTIE 1: EENMALIGE FINANCIELE BIJDRAGE VANUIT DE CONCESSIEGEVER

2.5.x Facturatie van de eenmalige financiële bijdrage per oplaadlocatie door de concessiehouder geschiedt per oplaadlocatie in een gespecificeerde verzamelnota, op basis van door de concessiegever goed te keuren format.

2.5.x De factuur, opgesteld door concessiehouder conform hetgeen is vermeld in het lastenboek, zal pas worden verzonden door concessiehouder na oplevering van de oplaadinfrastructuur en akkoordverklaring van de concessiegever. In ieder geval moet op iedere factuur de volgende informatie worden vermeld:

a. de exacte locatieomschrijving waar de oplaadinfrastructuur geplaatst werd;

b. de locatie-eigenaar, zijnde de [invoegen gegevens entiteit van de Vlaamse overheid];

c. het Purchase Order (PO) nummer, dat door de concessiegever aan de concessiehouder wordt meegedeeld na de ondertekening van de concessieovereenkomst;

d. de naam van de contactpersoon en het afleveradres;

e. ondernemingsnummer van uw onderneming, uw bankrekeningnummer en indien van toepassing SWIFT/BIC en IBAN-code.

2.5.x Vanaf 1 januari 2017 is elektronische facturatie (e-invoicing) de standaard werkwijze voor de ontvangst van facturen binnen de Vlaamse overheid. Het facturatiegegevens worden aangegeven na de ondertekening van de concessieovereenkomst.

2.5.x De concessiegever zal aan de concessiehouder in verband met de uitvoering van de concessieovereenkomst voor elk, met succes afgeronde inbedrijfstellingstoets, de eenmalige financiële bijdrage per oplaadlocatie betalen van [invoegen afgesproken prijs].

2.5.x Betaling zal plaatsvinden door de concessiegever binnen 30 dagen nadat de factuur bij de concessiegever in goede orde is ontvangen.

2.5.x Indien de concessiehouder zijn verbintenissen voortvloeiend uit de concessieovereenkomst niet geheel of niet behoorlijk is nagekomen, heeft de concessiegever het recht de betaling op te schorten.

2.5.x De maximale laadprijs die de concessiehouder zal aanrekenen aan de Mobility Service Provider (MSP) bedraagt [invoegen prijs] exclusief btw.

2.5.x De genoemde maximale laadprijs die de concessiehouder zal aanrekenen aan de Mobility Service Provider (MSP) is vast voor de volledige duur van de exploitatietermijn.

2.5.x De laadprijs wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de manier zoals opgenomen in het lastenboek.

2.5.x Alle mogelijke belastingen, taksen en retributies ten bate van de Staat, het Gewest, de Agglomeratie, de Provincie, de Stad of Gemeente of elke andere overheid, van welke aard dan ook, die aan de concessiegever of de concessiehouder worden aangerekend of zullen worden aangerekend naar aanleiding van deze concessie, worden door de concessiehouder op zich genomen en vereffend. De concessiehouder wordt verondersteld bij aanvang van de overeenkomst alle nuttige inlichtingen te hebben ingewonnen over de aard en het bedrag van de belastingen en taksen.

2.5.x De concessiehouder houdt voor de concessie en alle ermee verbonden activiteiten een afzonderlijke exploitatierekening bij. Alle financiële verrichtingen betreffende de concessie gebeuren via één specifieke bankrekening die daartoe door de concessiehouder wordt geopend bij een financiële instelling goedgekeurd door de concessiegever.

2.5.x Op de creditzijde van de exploitatierekening worden alle inkomsten van de exploitatie en bijhorende activiteiten ingeschreven. Op de debetzijde van de exploitatierekening worden alle directe en specifieke lasten verbonden aan de exploitatie en bijhorende activiteiten ingeschreven.

2.5.x De exploitatierekening wordt door de concessiehouder opgemaakt voor periodes van 12 maanden, beginnend op [invoegen begin en einddatum], met uitzondering van de eerste periode, welke loopt van de dag waarop de concessie aanvangt tot op 31 december van hetzelfde jaar. Deze exploitatierekening is een resultatenrekening opgesteld volgens de Belgische boekhoudnormen.

De concessiehouder zal aan de concessiegever ter goedkeuring de exploitatierekening overmaken, binnen de twee maanden die volgen op de af te sluiten periode. Vanaf de datum van de ontvangst van deze rekening, beschikt de concessiegever over een termijn van één maand om deze rekening te verifiëren en goed te keuren of om zijn eventuele opmerkingen mede te delen, of om aan de concessiehouder bijkomende vragen te stellen. Indien binnen deze termijn geen opmerkingen of vragen worden geformuleerd, en voor zover geen uitdrukkelijke goedkeuring wordt verleend, wordt de concessiegever geacht een stilzwijgende en onherroepelijke goedkeuring te hebben verleend, behoudens het geval van bedrog van de concessiehouder, ongeacht het tijdstip waarop het bedrog werd gepleegd of vastgesteld is en ongeacht de stand of de uitkomst van eventuele gerechtelijke vervolgingen. Indien binnen de vermelde termijn opmerkingen en/of vragen werden geformuleerd, beschikt de concessiegever over een bijkomende beslissingstermijn van één maand, die ingaat op de datum van ontvangst door de concessiegever van het standpunt van de concessiehouder nopens de opmerkingen, dan wel zijn antwoorden op de gestelde vragen. De concessiehouder verbindt er zich toe om aan de concessiegever, zowel tijdens als buiten deze controleperiode inzage te geven van alle door de concessiegever relevant geacht geworden bewijsstukken, en op al zijn vragen te antwoorden.

De in het raam van deze overeenkomst door de concessiegever uitgeoefende controle staat los van de naleving door de concessiehouder van de op hem toepasselijke vennootschapsrechtelijke en boekhoudrechtelijke regelen. Ingeval van rechtens vastgestelde overtreding van deze regelen door de concessiehouder, zijn alle rechten van de concessiegever evenwel voorbehouden, ongeacht eventueel reeds eerder verleende goedkeuringen van de exploitatierekeningen in de zin van deze concessie.

OPTIE 2: FINANCIERING VOLLEDIG GEDRAGEN DOOR DE CONCESSIEHOUDER

2.5.x Alle mogelijke belastingen, taksen en retributies ten bate van de Staat, het Gewest, de Agglomeratie, de Provincie, de Stad of Gemeente of elke andere overheid, van welke aard dan ook, die aan de concessiegever of de concessiehouder worden aangerekend of zullen worden aangerekend naar aanleiding van deze concessie, worden door de concessiehouder op zich genomen en vereffend. De concessiehouder wordt verondersteld bij aanvang van de overeenkomst alle nuttige inlichtingen te hebben ingewonnen over de aard en het bedrag van de belastingen en taksen.

2.5.x De concessiehouder houdt voor de concessie en alle ermee verbonden activiteiten een afzonderlijke exploitatierekening bij. Alle financiële verrichtingen betreffende de concessie gebeuren via één specifieke bankrekening die daartoe door de concessiehouder wordt geopend bij een financiële instelling goedgekeurd door de concessiegever.

2.5.x Op de creditzijde van de exploitatierekening worden alle inkomsten van de exploitatie en bijhorende activiteiten ingeschreven. Op de debetzijde van de exploitatierekening worden alle directe en specifieke lasten verbonden aan de exploitatie en bijhorende activiteiten ingeschreven.

2.5.x De exploitatierekening wordt door de concessiehouder opgemaakt voor periodes van 12 maanden, beginnend op [invoegen begin en einddatum], met uitzondering van de eerste periode, welke loopt van de dag waarop de concessie aanvangt tot op 31 december van hetzelfde jaar. Deze exploitatierekening is een resultatenrekening opgesteld volgens de Belgische boekhoudnormen.

De concessiehouder zal aan de concessiegever ter goedkeuring de exploitatierekening overmaken, binnen de twee maanden die volgen op de af te sluiten periode. Vanaf de datum van de ontvangst van deze rekening, beschikt de concessiegever over een termijn van één maand om deze rekening te verifiëren en goed te keuren of om zijn eventuele opmerkingen mede te delen, of om aan de concessiehouder bijkomende vragen te stellen. Indien binnen deze termijn geen opmerkingen of vragen worden geformuleerd, en voor zover geen uitdrukkelijke goedkeuring wordt verleend, wordt de concessiegever geacht een stilzwijgende en onherroepelijke goedkeuring te hebben verleend, behoudens het geval van bedrog van de concessiehouder, ongeacht het tijdstip waarop het bedrog werd gepleegd of vastgesteld is en ongeacht de stand of de uitkomst van eventuele gerechtelijke vervolgingen. Indien binnen de vermelde termijn opmerkingen en/of vragen werden geformuleerd, beschikt de concessiegever over een bijkomende beslissingstermijn van één maand, die ingaat op de datum van ontvangst door de concessiegever van het standpunt van de concessiehouder nopens de opmerkingen, dan wel zijn antwoorden op de gestelde vragen. De concessiehouder verbindt er zich toe om aan de concessiegever, zowel tijdens als buiten deze controleperiode inzage te geven van alle door de concessiegever relevant geacht geworden bewijsstukken, en op al zijn vragen te antwoorden.

De in het raam van deze overeenkomst door de concessiegever uitgeoefende controle staat los van de naleving door de concessiehouder van de op hem toepasselijke vennootschapsrechtelijke en boekhoudrechtelijke regelen. Ingeval van rechtens vastgestelde overtreding van deze regelen door de concessiehouder, zijn alle rechten van de concessiegever evenwel voorbehouden, ongeacht eventueel reeds eerder verleende goedkeuringen van de exploitatierekeningen in de zin van deze concessie.

2.5.x De concessiehouder houdt een correcte en gedetailleerde boekhouding bij. De boeken en documenten worden, op verzoek van de concessiegever, gedurende de kantooruren ter beschikking gesteld in de kantoren van de concessiehouder voor het uitvoeren van controles of voor het nemen van kopies. De concessiegever kan zich voor het uitvoeren van de controles laten bijstaan door deskundigen van zijn keuze. De boeken en documenten dienen gedurende 5 jaar ter beschikking te blijven van de concessiegever.

2.5.x De concessiehouder dient de nodige garanties te bieden ter waarborging van de goede uitvoering van al zijn verbintenissen voortvloeiend uit onderhavige concessie.

Deze waarborg bestaat in een bankborgtocht (op eerste verzoek) ten belope van [invoegen bedrag] euro.

De bankborgtocht bevat de volgende vermelding: “Hierbij verklaart de bank, in opdracht en voor rekening van [invoegen gegevens concessiehouder] (de concessiehouder), ten gunste van de concessiegever, hierna genoemd “de begunstigde”, zich er onherroepelijk toe te verbinden een bedrag van maximum [invoegen bedrag] euro te betalen, als garantie voor de te vervullen verplichtingen tegenover de begunstigde in het kader van de concessieovereenkomst met betrekking tot de levering, plaatsing en exploitatie van oplaadinfrastructuur voor [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid].

Deze garantie neemt een aanvang op de dag dat de concessieovereenkomst wordt gesloten en eindigt 6 maanden na het einde van de concessie.

Het opvragen van deze garantie gebeurt middels een via de Post door de concessiegever verzonden ondertekend schrijven aan de Bank, waarin het feit van het opvragen en het gewenste bedrag vermeld zijn; dit schrijven moet in het bezit van de Bank zijn binnen de geldigheidstermijn. Onder deze modaliteiten, en zonder enige andere voorwaarde, verbindt de Bank zich ertoe te betalen op eerste verzoek van de begunstigde.”

Het bewijs van de borgstelling wordt aan de concessiegever overgemaakt in de maand die volgt op de ondertekening van het definitieve concessiecontract.

2.5.x Het aanspreken van de borg geschiedt na een aangetekende ingebrekestelling aan de concessiehouder die gedurende 14 dagen zonder het beoogde gevolg is gebleven, door eenvoudig aangetekend schrijven aan de financiële instelling, die deze bedragen aan de concessiegever moet overmaken binnen de 24 uur en zonder dat de concessiehouder zijn toestemming aan de financiële instelling moet geven.

2.5.x Telkens om het even welke som van de borg werd aangesproken, is de concessiehouder verplicht deze binnen de 30 dagen opnieuw aan te vullen tot het bedrag bepaald in het tweede lid.

## Goedkeuring voor de aanvang van de dienstverlening

2.6.1 Het protocol voor de inbedrijfstellingstoets is eerder goedgekeurd door de [invoegen gegevens entiteit van de Vlaamse overheid] en wordt door de concessiehouder gehanteerd bij het uitvoeren van de Inbedrijfstellingstoets.

2.6.2 Middels de inbedrijfstellingstoets toont de concessiehouder eenmalig aan dat de laaddienst klaar is voor gebruik en goed functioneert. De concessiehouder toont aan dat al het benodigde gereed is om tot het leveren van laaddiensten over te gaan, waaronder (niet limitatief):

a. vergunningen zijn geregeld;

b. het energiecontract van de concessiehouder m.b.t. de 100% groene stroom (gewaarborgd door een VREG certificaat) is operationeel;

c. de oplaadinfrastructuur is geplaatst;

d. het installeren is gereed;

e. de elektriciteitsnetaansluiting is operationeel;

f. de communicatie tussen de oplaadinfrastructuur en de server is operationeel;

g. het systeem voldoet aan alle installatievoorschriften;

h. de storingsdienst is operationeel;

i. de gebruikershelpdesk is operationeel;

j. het betalings- en verrekeningssysteem is operationeel;

k. accountmanagement naar de gebruiker is gereed om te starten;

l. managementinformatie wordt (kan) geleverd (worden);

m. de real-time monitoring door Het Facilitair Bedrijf en de concessiegever is operationeel.

2.6.3 In het protocol wordt vastgesteld hoe de testuitkomsten van de inbedrijfstellingstoets worden vormgegeven. De uitkomst van de inbedrijfstellingstoets kan leiden tot:

a. een substantiële en toerekenbare tekortkoming in de laaddienst en daarmee ingebrekestelling volgens artikel 2.14.4, waarna afkeuring en ontbinding van de concessieovereenkomst volgens artikel 2.14.1 kan volgen;

b. afkeuring en daarmee een herstel- of verbeterplicht van de concessiegever met een hernieuwde inbedrijfstellingstoets;

c. niet conform de eisen zijn, waarvan separaat op nader af te stemmen wijze de conformiteit mag worden aangetoond.

2.6.4 Bij een goed resultaat van de inbedrijfstellingstoets geeft de concessiegever de concessiehouder toestemming om te starten met het leveren van de in concessie verkregen diensten.

2.6.5 Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om te voldoen aan alle in deze concessieovereenkomst inclusief bijlagen gestelde eisen voor laaddiensten, bij inwerkingtreding van de oplaadinfrastructuur. Het staat de concessiegever te allen tijde vrij om de werking van de laaddiensten te controleren overeenkomstig artikel 2.8.

## Eigendoms- en gebruiksrechten

2.7.1 De concessiehouder mag geen gegevens uit deze opdracht ter beschikking stellen aan derden onder welke vorm dan ook zonder de voorafgaande uitdrukkelijke toestemming van concessiegever. In geval van toestemming moet in de publicaties minstens worden vermeld dat de inhoud uitsluitend, dan wel voor een deel berust op gegevens verkregen in het kader van een opdracht voor rekening van de concessiegever of de diensten waarvoor opgetreden wordt als aankoopcentrale.

2.7.2 De concessiehouder en concessiegever zullen alle maatregelen treffen om het confidentieel karakter van de gegevens te doen bewaren door henzelf en door één ieder die er toegang toe heeft.

2.7.3 De concessiehouder dient mee te werken aan het real-time en/of periodiek beschikbaar stellen van data aan derden op het verzoek van de concessiegever. De concessiehouder kan hiervoor geen kosten in rekening brengen.

2.7.4 Op verzoek van de concessiehouder kan de concessiegever toestemming verlenen deze data te gebruiken voor door de concessiehouder nauwkeurig beschreven toepassingen. Aan deze toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden en dit vindt plaats met in achtneming van de privacy wetgeving. De concessiegever kwalificeert de concessiehouder voor de uitvoering van deze opdracht als verwerker, zoals bedoeld in art. 1, §5 Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (BS 18 maart 1993). Bij de verwerking van de persoonsgegevens handelt de concessiehouder in opdracht van de concessiegever. Hij is daarbij gebonden door de verplichtingen opgenomen in art. 4 en 16, §3 Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (BS 18 maart 1993). De concessiehouder zal enkel deze persoonsgegevens verzamelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de opdracht. De concessiehouder maakt deze persoonsgegevens over aan de concessiegever. Het is de concessiehouder niet toegestaan de verzamelde persoonsgegevens aan te wenden voor enig ander doeleinde dan de uitvoering van deze opdracht, de delen of op enigerlei wijze ter beschikking te stellen van een derde. De concessiehouder garandeert de vertrouwelijkheid van de verzamelde en overgemaakte persoonsgegevens. Hij neemt de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid en correctheid van de gegevens te waarborgen zoals opgelegd in art. 16, §4 Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (BS 18 maart 1993).

2.7.5 Op de verkregen data en andere input gegenereerd door het online platform en verplicht ter beschikking gesteld aan de concessiegever in het kader van deze opdracht heeft de concessiegever geen eigendomsrechten. De intellectuele rechten (en in het bijzonder de industriële eigendomsrechten) blijven aldus toebehoren aan de concessiehouder, doch deze garandeert een uitgebreid kosteloos gebruiksrecht voor de concessiegever zowel gedurende de looptijd van onderhavige concessie als nadien. Zo mag de concessiehouder de aangeleverde data gebruiken, reproduceren voor eigen gebruik, publiceren en meedelen aan derden . De concessiehouder zal de verzamelde data niet aanwenden voor andere doeleinden dan de deze in het kader van de uitvoering van de opdracht, tenzij mits uitdrukkelijke toestemming van de concessiegever (of de houder van de intellectuele eigendomsrechten op de data).

2.7.6 Indien deze data aangeleverd worden door gebruik te maken van een online platform waarvan een derde de intellectuele eigendomsrechten bezit, zorgt de concessiehouder ervoor dat hier tevens de nodige gebruiksrechten op bekomen worden door de concessiegever voor de gehele duur van de concessie, zonder dat enige vergoeding kan aangerekend worden aan de concessiegever.

2.7.7 De concessiehouder is gedurende de duurtijd van de onderhavige concessie eigenaar van de geplaatste oplaadinfrastructuur, doch kan deze eigendom niet op enige wijze niet bezwaren of vervreemden.

## Aanvang en duur van de overeenkomst

2.8.1 De concessie (zowel plaatsings- als exploitatieonderdeel) vangt aan op het ogenblik van ondertekening van deze concessieovereenkomst.

2.8.2 Plaatsingsonderdeel: de duurtijd voor dit onderdeel bedraagt één jaar, met de mogelijkheid om maximaal tweemaal met één jaar te verlengen. De verlenging wordt aan de concessiehouder genotificeerd tenminste 15 kalenderdagen voor het verstrijken van de lopende geldigheidstermijn.

2.8.3 Exploitatieonderdeel: de duurtijd voor dit onderdeel bedraagt 10 jaar. Een individuele oplaadinfrastructuur zal dus maximaal 10 jaar in exploitatie zijn.

2.8.4 De geleverde prestaties in het kader van de uitvoering van deze opdracht zullen na het eerste en het tweede jaar door de concessiegever geëvalueerd worden. Op basis van gunstige evaluatie wordt door de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] besloten om al dan niet te verlengen.

## Wijziging overeenkomst

2.9.1 Gedurende de looptijd van de concessieovereenkomst kunnen de concessiegever en concessiehouder nadere afspraken maken over:

a. De wijze waarop bepalingen en begrippen uit de concessieovereenkomst moeten worden geduid; en;

b. Andere zaken die verband houden met de laaddienstverlening, oplaadlocaties, oplaadinfrastructuur.

2.9.2 Geen aanpassing van de concessieovereenkomst zal van kracht zijn of anderszins gelden voordat deze uitdrukkelijk en schriftelijk door beide partijen is vastgesteld en formeel is goedgekeurd.

2.9.3 Een voornemen tot aanpassing van de concessieovereenkomst wordt minimaal zes weken voor de ingangsdatum bekend gemaakt aan de contactpersoon van de concessiegever.

2.9.4 Het door de concessiehouder bij de kandidatuurstelling ingediende prijsinvulformulier (zie bijlage x) vormt de basis voor prijsvorming bij eventuele wijzigingen.

2.9.5 De maximale laaddienstprijzen zijn opgenomen in de kandidatuurstelling van de concessiehouder en staan vast gedurende de plaatsings- en dienstverleningstermijn (meer informatie zie artikel 2.5 financiële bepalingen.

2.9.6 In het geval de concessiegever de geplaatste oplaadinfrastructuur tijdelijk wil of moet laten verwijderen omwille van werken, zal de exploitatietermijn verlengd worden voor de duurtijd van de verwijdering. Deze verlenging vindt pas plaats indien de opschorting ononderbroken minimaal 7 dagen duurt.

2.9.7 In het geval de concessiegever de geplaatste oplaadinfrastructuur definitief wil laten verwijderen voor het beëindigen van de exploitatietermijn, zal de concessiegever zich engageren om een nieuwe geschikte locatie te vinden voor deze oplaadinfrastructuur. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, zal de concessiegever overgaan tot het vergoeden van de netwerkaansluiting geprorateerd in functie van de resterende exploitatietermijn. Dit kan enkel op initiatief van de concessiegever.

2.9.8 In het geval de concessiehouder geplaatste oplaadinfrastructuur wil verplaatsen, zijn de kosten hiervoor voor de concessiehouder. De concessiehouder dient hierbij het domein terug in zijn oorspronkelijke staat te herstellen. De concessiehouder bekomt hier vooraf schriftelijke en uitdrukkelijke toestemming voor aan de concessiegever en desgevallend de gemeente.

2.9.9 In alle gevallen waarin de oplaadinfrastructuur verplaatst of verwijderd zal worden, verzekert de concessiehouder dat alle verhardingen in hun oorspronkelijke toestand hersteld zullen worden.

## Controle en evaluatie

2.10.1 De concessiegever is gerechtigd om te allen tijde te controleren of de concessiehouder zich aan de op hem ingevolge deze concessieovereenkomst rustende verplichtingen houdt.

2.10.2 De concessiehouder verleent zijn medewerking aan deze controles en verschaft de concessiegever in dat verband desgevraagd toegang tot alle plaatsen, ruimtes en informatie die daarvoor relevant zijn.

2.10.3 De concessiehouder en concessiegever houden minimaal eens per jaar een evaluatie over de uitvoering van de concessie, op basis van het vastgestelde in de concessieovereenkomst, de bepalingen zoals opgenomen in het lastenboek en de afgenomen inbedrijfstellingstoetsen. Van de evaluatie wordt een verslag opgesteld door de concessiehouder en ter goedkeuring bezorgd aan de concessiegever. Het verslag is slechts definitief na de goedkeuring door de concessiegever.

## Boetes

2.11.1 Voor elke dag dat de concessiehouder niet, dan wel volgens de concessiegever onvoldoende, kan aantonen dat hij voldoet aan het minimale beschikbaarheidspercentage conform het genoemde in artikel 2.3.5, legt de concessiegever een boete op van € 100,- exclusief BTW per dag per oplaadinfrastructuur.

2.11.2 De totale boete is gemaximeerd op € 500,- exclusief BTW per maand per oplaadinfrastructuur.

2.11.3 Voor elke dag dat de oplevertermijn zoals omschreven in artikel 3.1 wordt overschreden legt de concessiegever een boete op van € 100,- exclusief BTW per dag per oplaadinfrastructuur.

2.11.4 Deze boete is te betalen binnen een termijn van 30 dagen.

## Aansprakelijkheid, vrijwaring en verzekering

2.12.1 De concessiehouder is alleen verantwoordelijk en vrijwaart daarenboven de concessiegever ter zake van iedere mogelijke aanspraak van derden, die direct of indirect verband houdt met de prestaties vervat in deze concessieovereenkomst.

2.12.2 De volgende omstandigheden komen onder meer in ieder geval voor rekening en risico van de concessiehouder:

a. Het ontbreken van vergunningen, ontheffingen en toestemmingen die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de concessieovereenkomst;

b. Wijziging in wet- en regelgeving of wijziging van de concessieovereenkomst door een rechter, toezichthouder of ander bevoegd gezag, niet zijnde de concessiegever;

c. Uitspraken of maatregelen van rechters, toezichthouders of ander bevoegd gezag, niet zijnde de concessiegever, waaronder boetes en bestuursrechtelijke en andere maatregelen;

d. Wijzigingen en nalatigheden in de specificaties voor de netbeheerder overeenkomstig de minimale technische eisen bepaald in [invoegen verwijzing naar technische eisen];

e. Tekortkomingen in de nakoming zoals vastgelegd in de uitvoering van de concessieovereenkomst en overige minimumvoorwaarden.

2.12.3 Op eerste verzoek van de Vlaamse overheid moet de concessiehouder het bewijs leveren dat hij en de uitvoerder van de werkzaamheden van levering en plaatsing van alle oplaadinfrastructuur in uitvoering van de concessie verzekerd zijn voor burgerlijke aansprakelijkheid. Die verzekering dekt lichamelijke schade, stoffelijke schade en onstoffelijke gevolgschade voor een totaalbedrag van minstens 1.240.000 euro per schadegeval.

2.12.4 De concessiehouder verbindt zich er toe alle technische voorzorgen te nemen om de veiligheid te verzekeren voor wat betreft de inrichting van de oplaadlocatie, de uitrustingen, mogelijke afsluitingen,… .

2.12.5 De concessiehouder dient op zijn kosten en onder zijn verantwoordelijkheid alle oplaadinfrastructuur en in het algemeen alle uitrustingen geplaatst in uitvoering van deze concessie, te verzekeren tegen alle risico’s van alle aard en voor alle schade die zij zouden kunnen veroorzaken aan de concessiegever of aan derden.

2.12.6 De concessiehouder blijft verantwoordelijk voor alle schade (o.m. verlies, diefstal, averij, nadeel, waardeverlies, ook o.a. vandalisme, inbraakschade, overstroming en stormschade) aan de geplaatste oplaadinfrastructuur en alle uitrustingen geplaatst in uitvoering van deze concessie. De concessiehouder is verplicht zich tegen deze risico’s te verzekeren.

## Beëindiging / Ontbinding

2.13.1 De concessieovereenkomst kan door elk van de partijen door middel van een aangetekende schriftelijke verklaring, met in achtneming van een opzegtermijn van ten minste 6 maanden, worden beëindigd worden in de volgende gevallen:

a. met wederzijds goedvinden van de partijen;

b. in het geval waarin de concessiehouder in insolventie komt te verkeren, waaronder eveneens zijn begrepen een aanvraag of verlening van (voorlopige) opschorting van betaling, faillissement, ontbinding of beslag op een aanmerkelijk deel van het vermogen van de concessiehouder of enige andere vorm van samenloop;

c. indien een wijziging in de wet- of regelgeving optreedt, welke direct dan wel indirect betrekking heeft op de diensten of de inhoud en uitvoering van deze concessieovereenkomst, waardoor deze concessieovereenkomst, niet verwijtbaar geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd.

d. dwingende wet- of regelgeving of een uitspraak van een rechter daartoe noopt;

e. gedwongen onteigening daartoe noopt.

2.13.2 Partijen zullen in geval van een situatie zoals omschreven in artikel 13.1 in onderling overleg treden om tot een redelijke en billijke afwikkeling te komen, hierbij rekening houdend met de reeds door partijen geleverde prestaties en door hen aangegane verplichtingen.

2.13.3 Bij insolventie van de concessiehouder, waaronder eveneens zijn begrepen een aanvraag of verlening van (voorlopige) opschorting van betaling, faillissement, ontbinding of beslag op een aanmerkelijk deel van het vermogen van de concessiehouder of enige andere vorm van samenloop of bij vereffening van de concessiehouder zal onderhavige concessieovereenkomst van rechtswege ontbonden worden, zonder dat hiertoe enige opzegformaliteit vereist is. Deze ontbinding van concessie kan geen aanleiding geven tot enige vergoeding door de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] op welke grond ook en geldt onverminderd de bedragen die de concessiegever nog kan vorderen.

2.13.4 Onverminderd het recht van de concessiegever om de concessieovereenkomst te wijzigen volgens de voorwaarden van de concessieovereenkomst, kan de concessiegever de concessieovereenkomst met onmiddellijke ingang en zonder voorafgaande ingebrekestelling, in ieder geval en onverminderd de overige rechten die haar toekomen, ontbinden indien:

a. de concessiehouder tekort schiet in de nakoming van een wezenlijke verplichting of wezenlijk of structureel tekortschiet in de nakoming van een verplichting die uit de concessieovereenkomst voortvloeit;

b. een zodanig deel van het vermogen van de concessiehouder wordt beslagen, dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat de concessiehouder zijn verplichtingen uit hoofde van de concessieovereenkomst niet kan nakomen en dit beslag is niet binnen dertig werkdagen na de dag van beslaglegging opgeheven;

c. de concessiehouder opschorting van betaling aanvraagt, aangifte doet tot faillietverklaring, failliet wordt verklaard of ontbonden, een vereffenaar wordt aangesteld, een aanzienlijk gedeelte van het bedrijf van de concessiehouder ophoudt te bestaan of verplaatst wordt naar het buitenland;

e. in geval de testresultaten van de inbedrijfstellingstoets negatief zijn en worden afgekeurd door concessiegever.

2.13.5 Indien en voor zover voor ontbinding een ingebrekestelling aan de zijde van de concessiegever is vereist, zal de in acht te nemen redelijke termijn ten hoogste dertig dagen bedragen.

## Beëindiging van de overeenkomst

OPTIE 1: OPLAADINFRASTRUCTUUR VERWIJDEREN EN HET DOMEIN IN OORSPRONKELIJKE STAAT HERSTELLEN

2.14.x De [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] wenst de kandidaten erop te wijzen dat in de Belgische regelgeving er geen zakelijke rechten gevestigd kunnen worden op openbaar domein. De constructies opgericht op het openbaar domein in uitvoering van deze opdracht zullen toebehoren aan de concessiehouder in volle eigendom voor de volledige duurtijd van deze opdracht. De ]invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] verzaakt in dit kader dan ook aan het mogelijks recht op natrekking.

2.14.x De techniek en koppelingen tussen de oplaadinfrastructuur en het managementsysteem moeten zowel in de fysieke als de softwarematige implementatie vrij van eigendomsrechten zijn en is gebaseerd op open standaarden.

2.14.x Aan het einde van de concessietermijn, of bij voortijdige beëindiging van de concessieovereenkomst, zal de concessiehouder op eerste verzoek van de concessiegever oplaadinfrastructuur en aanverwante zaken die verband hielden of houden met de uitvoering van de concessieovereenkomst uit het domein verwijderen, deze in oorspronkelijke staat (zoals het zich bevond bij aanvang van onderhavige concessieovereenkomst conform de plaatsbeschrijving) terugbrengen en voorts aan de concessiegever alle informatie over de oplaadinfrastructuur verschaffen die de concessiegever verlangt. De concessiehouder verzekert dat alle verhardingen in hun oorspronkelijke toestand hersteld zullen worden.

2.14.x De kosten voor verwijdering en weder indienststelling zijn integraal voor de rekening van de concessiehouder.

OPTIE 2: OPLAADINFRASTRUCTUUR VERWIJDEREN MAAR BEHOUDEN VAN DE ELEKTRICITEITSINFRASTRUCTUUR

2.14.x De [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] wenst de kandidaten erop te wijzen dat in de Belgische regelgeving er geen zakelijke rechten gevestigd kunnen worden op openbaar domein. De constructies opgericht op het openbaar domein in uitvoering van deze opdracht zullen toebehoren aan de concessiehouder in volle eigendom voor de volledige duurtijd van deze opdracht. De [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] verzaakt in dit kader dan ook aan het mogelijks recht op natrekking.

2.14.x De techniek en koppelingen tussen de oplaadinfrastructuur en het managementsysteem moeten zowel in de fysieke als de softwarematige implementatie vrij van eigendomsrechten zijn en is gebaseerd op open standaarden.

2.14.x Aan het einde van de concessietermijn, of bij voortijdige beëindiging van de concessieovereenkomst, zal de concessiehouder op eerste verzoek van de concessiegever oplaadinfrastructuur en aanverwante zaken die verband hielden of houden met de uitvoering van de concessieovereenkomst uit het domein verwijderen, deze in oorspronkelijke staat (zoals het zich bevond bij aanvang van onderhavige concessieovereenkomst conform de plaatsbeschrijving) terugbrengen en voorts aan de concessiegever alle informatie over de oplaadinfrastructuur verschaffen die de concessiegever verlangt. De elektriciteitswerken die de concessiehouder heeft uitgevoerd t.a.v. de netaansluiting maken geen onderdeel uit van deze verwijdering, dit blijft ongewijzigd (bekabeling van de netaansluiting, de netaansluiting zelf en de bekabeling van de oplaadinfrastructuur tot aan de netaansluiting alsook alle infrastructuur geplaatst door de distributienetbeheerder). Dit omvat eveneens de overdracht van alle abonnementen voor aansluiting, stroomvoorziening, … .De concessiehouder verzekert dat alle verhardingen in hun oorspronkelijke toestand hersteld zullen worden. De concessiehouder zorgt voor de veilige afdekking van de elektrische aansluitpunten door plaatsing van deksels of andere toebehoren welke de integriteit en veiligheid waarborgen van deze aansluitpunten.

2.14.x De kosten voor verwijdering en weder indienststelling zijn integraal voor de rekening van de concessiehouder.

OPTIE 3: OVERNAME VAN DE OPLAADINFRASTRUCTUUR DOOR DE ENTITEIT VAN DE VLAAMSE OVERHEID OF DOOR EEN VOLGENDE CONCESSIEHOUDER D.M.V. EEN VOORAF BEPAALDE RESTWAARDE O.B.V. DE MATERIAALWAARDE

2.14.x De [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] wenst de kandidaten erop te wijzen dat in de Belgische regelgeving er geen zakelijke rechten gevestigd kunnen worden op openbaar domein. De constructies opgericht op het openbaar domein in uitvoering van deze opdracht zullen toebehoren aan de concessiehouder in volle eigendom voor de volledige duurtijd van deze opdracht. De [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] verzaakt in dit kader dan ook aan het mogelijks recht op natrekking.

2.14.x De techniek en koppelingen tussen de oplaadinfrastructuur en het managementsysteem moeten zowel in de fysieke als de softwarematige implementatie vrij van eigendomsrechten zijn en is gebaseerd op open standaarden.

2.14.x Aan het einde van de concessietermijn, of bij voortijdige beëindiging van de concessieovereenkomst, zal de concessiehouder op eerste verzoek van de concessiegever oplaadinfrastructuur en aanverwante zaken die verband hielden of houden met de uitvoering van de concessieovereenkomst in perfect operationeel werkende staat overdragen aan de concessiegever tegen de afgesproken vooraf bepaalde restwaarde. Dit omvat eveneens de overdracht van alle abonnementen voor aansluiting, stroomvoorziening, … om deze perfect operationeel werkende staat te garanderen. Hij zal voorts aan de concessiegever alle informatie over de oplaadinfrastructuur en de netaansluiting verschaffen die de concessiegever verlangt.

## Nietigheid

2.15.1 Indien een of meer bepalingen van deze concessieovereenkomst nietig zijn of vernietigd worden, zullen de overige niet-tegenstrijdige bepalingen van deze concessieovereenkomst van kracht blijven. Partijen zullen over de bepalingen welke nietig zijn of vernietigd worden overleg plegen, teneinde een vervangende bepaling overeen te komen, in die verstande dat de strekking van deze concessieovereenkomst zoveel mogelijk behouden blijft.

2.15.2 Aanpassingen van de concessieovereenkomst op grond van het gestelde in dit artikel en op grond van regelgeving zullen over en weer nooit tot schadeplichtigheid kunnen leiden voor partijen.

## Woonstkeuze

Partijen doen woonstkeuze op de adressen vermeld in de aanhef van huidige overeenkomst. Iedere adreswijziging en wijziging in het bestuur en de statuten van de concessiehouder dient onverwijld aan de [invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid] gemeld te worden.

## Kosten

Eventuele kosten van registratie, neerlegging of andere kosten verbonden aan onderhavige concessieovereenkomst zijn ten laste van de concessiehouder.

## Geschillen en betwistingen

Alle geschillen omtrent de uitvoering van deze overeenkomst dienen eerst in onderling overleg tussen beide partijen minnelijk geregeld te worden. Beide partijen zijn echter gerechtigd om elk geschil waarvan de hoofdvordering en de eventuele tegenvordering elk afzonderlijk niet meer bedragen dan 12.500 EUR, voor te leggen ter definitieve beslechting volgens het CEPINA-reglement voor geschillen van beperkt geldelijk belang aan een arbiter die conform dit reglement aangeduid wordt (www.cepina.be). Indien een minnelijke regeling onhaalbaar blijkt, zijn enkel de rechtbanken van [invoegen bevoegde rechtbank van de entiteit van de Vlaamse overheid, afhankelijk van de locatie] bevoegd. Op deze overeenkomst is het Belgisch recht van toepassing.

## Ondertekening

Aldus overeengekomen en in tweevoud opgemaakt en ondertekend.

Concessiegever

[invoegen gegevens entiteit Vlaamse overheid]

Rechtsgeldig vertegenwoordigd door: [invoegen naam]

Datum: [invoegen datum]

Handtekening:

Concessiehouder

[invoegen naam onderneming]

Rechtsgeldig vertegenwoordigd door: [invoegen naam]

Datum: [invoegen datum]

Handtekening:

1. *Range anxiety* of batterijstress: het begrip *range anxiety* duidt op de angst van (vaak potentiële) e-rijders om stil te vallen. Range-anxiety komt steeds minder voor, vanwege het toenemende rijbereik van nieuwe elektrische voertuigen en een steeds groter netwerk van oplaadpunten. De gemiddelde dagelijkse afstand van een Vlaming is 40 km, waardoor de kans op een lege batterij klein is. [↑](#footnote-ref-2)