



**Gemeente
Amsterdam**

Marktconsultatieverslag

Openbare laadinfrastructuur op het LS-net

**Gemeente Amsterdam
Januari 2022**

1. Introductie

De Amsterdamse ambitie

Amsterdam zet in op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad zoals is vastgelegd in het Actieplan Schone Lucht¹. Amsterdam heeft de ambitie dat in 2030 alle modaliteiten uitstootvrij (batterij elektrisch of waterstof) zijn binnen de bebouwde kom. Om de overgang naar uitstootvrije mobiliteit mogelijk te maken is een betrouwbaar en dekkend laadnetwerk t.b.v. elektrische voertuigen essentieel.

Uit de prognose die is gemaakt voor het strategisch plan laadinfrastructuur 2020-2030² blijkt dat er circa 10.000 openbare laadpunten (zijnde: 5.000 laadpalen)³ en 400 snelladers (openbaar en niet-openbaar gecombineerd, waarvan een deel door de gemeente openbaar wordt geplaatst) nodig zijn in 2025 voor personenauto's en bestelvoertuigen. Voor 2030 wordt geprognoseerd dat 18.000 openbare laadpunten (zijnde: 9.000 laadpalen) en 800 snelladers (openbaar en niet-openbaar gecombineerd, waarvan een deel door de gemeente openbaar wordt geplaatst) nodig zijn binnen de stad Amsterdam. De gemeente beoogt om de opschaling vorm te geven middels wijklocatieplannen. In de wijklocatieplannen worden per wijk (bestaande uit verschillende buurten) locaties voor openbare laadpalen en openbare snelladers ingetekend waar tot en met 2025 kan worden geplaatst.

Twee aanbestedingen openbare laadinfrastructuur

Op dit moment heeft de gemeente Amsterdam een overeenkomst voor het plaatsen van laadpalen tot en met medio 2023. De gemeente is een aanbesteding aan het voorbereiden voor de plaatsing de volgende laadpalen na medio 2023:

- Openbare laadpalen (los en geclusterd);
- Snelladers op het laagspanningsnet (in de regel: tot en met 50 kW⁴).

Daarnaast loopt ook de beheerovereenkomst van circa 2.500 reeds geplaatste laadpalen af in januari 2023. De gemeente wenst dat deze laadpalen worden overgenomen door een marktpartij, zodat deze operationeel blijven. Dit betekent dat er – naast de plaatsing van laadpalen – tevens een overeenkomst gesloten moet worden ter overname van reeds bestaande laadinfrastructuur.

De marktconsultatie

De marktconsultatie had betrekking op beide aanbestedingen en had de volgende doelen:

- Met een open blik informatie ontvangen van de markt en de aandachtspunten die marktpartijen zien;
- De mogelijkheden en oplossingsrichtingen van de markt optimaal benutten;
- Input vergaren voor de aanbestedingsstrategie, contractvorm en contractuitvoering.

De vragen waren onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

- Aanbestedingsprocedure
- Voorwaarden overeenkomst
- Business case
- Innovatie
- Overig

Tien marktpartijen hebben in december 2021 schriftelijk antwoorden ingediend op de achttien marktconsultatievragen. Een aantal antwoorden vroeg om verdieping en/of verduidelijking. Om die reden zijn zeven marktpartijen in januari 2022 uitgenodigd voor een gesprek. Dit verslag geeft een globale samenvatting van de antwoorden die op elke vraag gegeven is.

¹ Zie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid-energie/schone-lucht/>

² Zie: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/amsterdam-elektrisch/strategisch-plan-laadinfrastructuur-2020/>

³ De exacte prognose is dat er in 2025 13.000 tot 24.000 laadpunten nodig zijn met een onzekerheidsmarge van 30%.

⁴ De openbare snellader wordt in dat geval op de hoogste categorie laagspanning aangesloten, zijnde een 3*80A aansluiting. Daarmee kan per snellader circa 50kW geladen worden.

2. Verslag

Aanbestedingsprocedure

Vraag 1: Is een concessieovereenkomst o.b.v. exploitatie de gewenste contractvorm voor laadinfrastructuur? Of ziet u alternatieven? Zo ja, welke voor- en nadelen signaleert u daarbij?

Antwoord:

Alle marktpartijen geven aan dat een concessieovereenkomst op basis van exploitatie de voorkeur heeft. Een reden die marktpartijen hiervoor geven is dat een concessiemodel eigenaarschap en verantwoordelijkheid bij de marktpartij creëert om optimale dienstverlening te leveren. De gemeente kan volgens de marktpartijen zo meer sturen op kwaliteit en innovatie. Hierbij is het van belang dat een concessie ruimte biedt voor innovatie m.b.t. nieuwe ontwikkelingen.

Vraag 2: Welke geschiktheidseisen acht u relevant voor de aanbesteding?

Antwoord:

De volgende geschiktheidseisen worden door verschillende partijen benoemd:

- Financiële en economische draagkracht
- Ervaring met het plaatsen, exploiteren en onderhouden van laadpalen
- Ervaring met het inpassen van laadinfrastructuur in de openbare ruimte
- Ervaring met het overnemen van bestaande laadpalen
- Ervaring met relevante certificering (o.m. ISO 9001 en 14001 VCA)
- Ervaring met het implementeren van nieuwe innovaties (waaronder vehicle-to-grid of V2G)
- Verzekering tegen beroeps- en bedrijfsaansprakelijkheid

Aanvullend worden door enkele marktpartijen de volgende eisen voorgesteld:

- Ervaring met V2G-oplossingen
- Ervaring met gelijkspanningsladen (DC)
- Ervaring met duurzaam inkopen en recyclen
- Ervaring met deelauto's beschikbaar stellen in de vorm van een abonnement
- Ervaring met samenwerking tussen netbeheerder en installateur(s)

Vraag 3: Op welke manier zou de beoordeling volgens u vormgegeven moeten worden? Wat ziet u als geschikte gunningscriteria, ervan uitgaande dat gegund zal worden op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding?

Antwoord:

Marktpartijen wensen zich voornamelijk te onderscheiden op het kwaliteitsonderdeel. Hierbij worden de volgende suggesties voor kwaliteitscriteria benoemd:

- Het meenemen van innovatieve laadoplossingen, zoals voor nieuw te ontwikkelen wijken en laden bij bouwplaatsen
- De mate van duurzaamheid en circulariteit van de laadinfrastructuur
- De mate van esthetische inpassing in de openbare ruimte
- De invulling van datagedreven plaatsing
- De mate van inpassing van de belasting van de laadinfrastructuur op het LS-net (incl. slim laden)
- De mate van transparantie in de communicatie naar de e-rijder
- De mate van klantvriendelijkheid naar de e-rijder
- De mate van variatie van laadsnelheden op basis van locatie en doelgroep
- De manier van rapporteren over de uptime van het laadnetwerk

- Plan van aanpak voor de overname (specifiek bedoeld voor de overname aanbesteding)
- De mate van inzet van de opdrachtnemer m.b.t. duurzame mobiliteit
- De mate van samenwerking en communicatie met stakeholders

Om te zorgen dat de focus van de beste prijs-kwaliteitverhouding op kwaliteit ligt, geven meerdere marktpartijen aan dat de prijsinschrijving *gecapt* kan worden. Indien de prijscomponent de kWh prijs voor de e-rijder betreft, zou deze geminimaliseerd kunnen worden. Indien de prijscomponent de afdracht aan de gemeente betreft, zou deze gemaximaliseerd kunnen worden. Enkele marktpartijen geven aan dat een combinatie tussen kWh prijs voor de e-rijder en afdracht aan de gemeente ook mogelijk is.

Vraag 4: Hoe kijkt u aan tegen het combineren van openbare laadpalen en openbare snelladers op het LS-net binnen één overeenkomst (één perceel)? Welke aandachtspunten ziet u?

Antwoord:

De antwoorden van de marktpartijen zijn verdeeld over de vraag of openbare laadpalen en openbare snelladers op het LS-net in één perceel gecombineerd kunnen worden. De helft van de partijen geeft aan dat dit onwenselijk is om de volgende redenen: een andere business case, verschillende doelgroepen en een ander installatieproces. Een aantal marktpartijen spreken daarom de voorkeur uit voor het onderbrengen van openbare snelladers op het LS-net onder een ander perceel dan reguliere openbare laadpalen. Vanwege de hogere realisatiekosten van openbare snelladers zou een langere exploitatietermijn en/of een andere kWh laadprijs aan de e-rijders gewenst zijn.

De andere helft geeft aan dat beide laadtypes gecombineerd kunnen worden in één overeenkomst. Het biedt volgens hen kansen m.b.t. de optimalisatie van het gehele laadnetwerk. Ook wordt door een enkele partij een efficiëntere uitrol als gevolg van verlaagde administratielast als voordeel genoemd, net als het creëren van synergiën in storingsdiensten en onderhoudswerkzaamheden. Een andere partij meent dat het gewenst is om de locaties voor de snelladers mee te geven in de aanbesteding, omdat dit een belangrijke parameter van de business case is. Een aantal marktpartijen geeft de nuance dat binnen de overeenkomst verschillende tarieven voor regulier laden en snelladen mogelijk kunnen zijn.

Vraag 5: Hoeveel tijd heeft u nodig van start overeenkomst tot daadwerkelijke overname van 2.500 bestaande laadpalen? Zitten hier nog eventuele afhankelijkheden in waar de gemeente rekening mee kan houden?

Antwoord:

Marktpartijen geven aan dat de overname van de 2.500 bestaande laadpalen tussen de 2 en 6 maanden duurt. De overnameduur is volgens de marktpartijen afhankelijk van de volgende factoren:

- De geschiktheid van de huidige hardware en software in relatie tot de gestelde eisen
- Data m.b.t. verbruik en storings
- Het merk, type en leeftijd van de laadpalen, en de uniformiteit van laadpalen
- Correctheid van de locatiegegevens
- De samenwerking tussen de nieuwe en oude concessiehouder en de gemeente

Op basis van bovenstaande afhankelijkheden kan een marktpartij besluiten tot migratie of retrofit, waarbij door marktpartijen benoemd wordt dat migratie eenvoudiger is. Volledige en correcte informatievoorziening over de afhankelijkheden stelt marktpartijen gedurende inschrijfperiode in staat om hier een inschatting van te maken. Als laatste wordt benoemd dat voldoende overlappende periode tussen de gunning van de overnameaanbesteding en de afloopdatum van het huidige contract nodig is om afspraken te maken met de oude concessiehouder. In totaal verwachten de meeste partijen tussen de 2 tot 6 maanden nodig te hebben voor de volledige overname.

Voorwaarden overeenkomst

Vraag 6: De gemeente voorziet de volgende activiteiten om laadinfrastructuur te plaatsen en in stand te houden: identificatie noodzaak plaatsing nieuwe laadpaal (datagestuurd), check locatie uit wijklocatieplan, levering laadpaal, netaansluiting, installatie, beheer en onderhoud en stroomvoorziening. Wat is een wenselijke verdeling in activiteiten tussen de gemeente en de marktpartij? Met andere woorden: welke partij zou waar verantwoordelijk voor moeten zijn? Mist u nog essentiële activiteiten, en zo ja: welke zijn dat?

Antwoord:

Alle marktpartijen geven aan dat de concessiehouder verantwoordelijk zou moeten zijn voor de volgende activiteiten:

- Levering laadpaal
- Netaansluiting
- Installatie
- Beheer en onderhoud
- Stroomvoorziening
- Dienstverlening

De meeste marktpartijen vinden het wenselijk om de identificatie van de noodzaak van de plaatsing van nieuwe laadpalen (datagestuurd) en de check op locaties uit de wijklocatieplannen in afstemming met de gemeente te doen. Sommige marktpartijen geven hierbij aan dat de gemeente daar eindverantwoordelijkheid in zou moeten hebben.

Het nemen van verkeersbesluiten is volgens marktpartijen een activiteit waar de gemeente verantwoordelijk voor zou moeten zijn.

Vraag 7: Op welke manier en door wie zou de laadprijs volgens u bepaald moeten worden? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord:

De meeste marktpartijen geven aan de laadprijs graag als onderdeel te zien van het prijs criterium. Een voorwaarde die meegegeven wordt, is het opnemen van een bandbreedte in het criterium. Enkele partijen geven aan dat de concessieverlener de laadprijs vast zou moeten stellen waarop de concessiehouder een opdracht bepaalt aan de gemeente (zie vraag 10). Enkele andere partijen noemen het bepalen van de laadprijs in samenspraak tussen de concessieverlener en de concessiehouder o.b.v. een open begroting als wenselijke optie.

Een aantal marktpartijen geeft de wens door om de laadprijs één dan wel twee keer per jaar te wijzigen gezien het fluctueren van de energieprijzen. Dit zou volgens hen kunnen door het indexeren van de laadprijs op basis van de energieprijs aan de hand van externe en onpartijdige gegevens (zie vraag 11 en 12).

Vraag 8: Welke mogelijkheden ziet u om optimale flexibiliteit te bewerkstelligen in de overeenkomst, opdat gedurende de overeenkomst veranderingen en/of innovaties doorgevoerd kunnen worden?

Antwoord:

Marktpartijen dragen de volgende oplossingen aan om optimale flexibiliteit te bewerkstellingen in de overeenkomst:

- (Gemaximeerd) aantal laadpalen aanwijzen voor het doorvoeren van innovaties
- Een “first right to bid, last right to refuse” voor de concessiehouder met een eventuele optie voor de gemeente om ook andere marktpartijen uit te vragen en de optie voor de concessiehouder om

zijn aanbod aan te scherpen. Zodoende is de gemeente niet gebonden aan de concessiehouder voor innovatie, maar onderstreept het wel de samenwerking

- Een apart perceel binnen de overeenkomst voor innovatie
- Innovatiekracht uitvragen als kwaliteitscriterium en/of de kwaliteitscriteria functioneel (en niet sturend) uitvragen

Met betrekking tot de kostenverdeling benoemen marktpartijen meerdere opties. Sommige marktpartijen geven aan dat de meerkosten bij de initiatiefnemer zouden moeten liggen. Volgens andere marktpartijen zouden de kosten en baten verdeeld moeten worden tussen de concessiehouder en concessieverlener.

Een enkele partij geeft aan bij voorkeur innovaties buiten de aanbesteding te houden opdat deze enkel toeziet op de verdichting van het laadnetwerk.

Vraag 9: Welke manieren ziet u om (een) marktpartij(en) te stimuleren om tijdens de uitvoering van de overeenkomst zo goed mogelijk te presteren?

Antwoord:

Marktpartijen noemen de volgende manieren om tijdens de uitvoering van de overeenkomst zo goed mogelijk te presteren.

- Nauwe communicatie tussen gemeente en concessiehouder
- Prestatieprikkels (bonus-malus) a.d.h.v. vooraf gedefinieerde en gedeelde KPI's
- Mogelijkheid tot verlenging van het contract
- Verhoging van het aantal laadpalen binnen het contract (indien een aantal laadpalen is vastgesteld)
- Mogelijkheden tot testen van innovatieve oplossingen
- Opdelen van overeenkomst in percelen om concurrentie te stimuleren

Business case

Vraag 10: Het wordt steeds gebruikelijker dat de marktpartij een financiële afdracht aan de gemeente doet. Ziet u dit als wenselijk? Zo ja, op welke manier kan deze afdracht het beste plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het merendeel van de marktpartijen ziet een financiële afdracht aan de gemeente als gebruikelijk en niet onwenselijk. Ze geven aan dat een afdracht redelijk is omdat gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte en omdat de gemeente kosten heeft gemaakt t.b.v. de organisatie en voorbereiding van de uitrol van laadinfrastructuur. Een marktpartij geeft aan dat een afdracht voor reguliere laadpalen zou kunnen, maar voor snelladers op het LS-net onwenselijk zou zijn. Enkele marktpartijen geven aan dat een afdracht überhaupt onwenselijk is. Zonder afdracht kan volgens hen meer onzekerheid in de business case meegenomen worden.

De manier van afdragen die vaak benoemd wordt, is een percentage of vast bedrag per geladen kWh. Zo schaalde de afdracht met de inkomsten en kan de gemeente gedurende gehele concessieperiode een afdracht verwachten. Een andere manier van afdragen die wordt genoemd door een enkele marktpartij is een vast bedrag per laadobject per jaar. Volgens de marktpartij ontvangt de gemeente zodoende een voorspelbare afdracht met geminimaliseerde risico's. Een marktpartij geeft als optie mee dat de gemeente een vaste onkostenvergoeding opneemt in de aanbesteding om haar organisatiekosten te vergoeden. In dit geval zal de prijscomponent in de aanbesteding gericht zijn op de kWh prijs voor de e-rijder.

Marktpartijen geven aan dat er een boven- en ondergrens aan de afdracht in de aanbestedingsprocedure moet worden opgenomen, zodat de kwaliteit een grote rol blijft spelen (zie ook vraag 3). Een ander aandachtspunt dat marktpartijen meegeven bij het instellen van een financiële afdracht aan de gemeente is dat het laadtarief voor de e-rijder aantrekkelijk moet blijven.

Een nuance die partijen aanbrengen in hun antwoorden is dat bovenstaande geldt voor reguliere laadpalen en niet automatisch voor snelladers, gezien de verschillen in de business cases.

Vraag 11: Op welke manier kunnen externe risico's (zoals: netbeheerderskosten, elektriciteitskosten, en landelijke fiscale regelingen) het beste worden geïnventariseerd, geanalyseerd, en zo mogelijk geëlimineerd om eventuele voortvloeiende kosten zo laag mogelijk te houden? Hoe kunnen de eventuele voortvloeiende kosten volgens u het beste worden verdeeld en waarom?

Antwoord:

De meeste marktpartijen geven aan de kosten die voortvloeien uit externe risico's bij voorkeur door te berekenen in de laadprijs. De manier waarop dit volgens hen kan gebeuren is bijvoorbeeld aan de hand van een indexatieformule die de risico's afdekt. Een aantal marktpartijen geeft aan twee keer per jaar te willen indexeren. Een andere optie die uit de antwoorden naar voren komt is het verlagen van de financiële afdracht aan de gemeente indien externe risico's tot extra kosten leiden. Volgens de meeste marktpartijen leidt de mogelijkheid tot indexatie van laadprijs en/of afdracht aan gemeente tot lagere risicopremies bij de concessiehouder, en daarmee tot een betere business case bij de start van de overeenkomst.

Vraag 12: Momenteel zijn de inkoopkosten voor elektriciteit op de markt erg hoog. Zou de gemeente volgens u hier rekening mee moeten houden in de aanbesteding? Zo ja, op welke manier?

Antwoord:

Alle marktpartijen geven aan dat de gemeente rekening moet houden met de fluctuaties van de inkoopkosten voor elektriciteit op de markt. Marktpartijen noemen de volgende manieren dat te doen:

- Het periodiek aanpassen van de laadtarieven, bijvoorbeeld per halfjaar of kwartaal
- Duidelijke afspraken over de energiecomponent van het laadtarief bij de start van het contract
- Indexeren van de energiecomponent a.d.h.v. een indexatieformule
- Verlagen van de afdracht aan de gemeente gedurende het contract
- Minimum- en maximumprijzen van energiecomponent die meebewegen met de marktprijs
- Duidelijkheid over omgang met risico's als gevolg van veranderende wet- en regelgeving

Innovatie

Vraag 13: Welke innovaties zijn in ontwikkeling en/of noodzakelijk om de ambitie te realiseren dat in 2030 alle modaliteiten uitstootvrij zijn binnen de bebouwde kom van Amsterdam? Op welke manier kan de gemeente Amsterdam hier volgens u rekening mee houden in de toekomstige aanbesteding(en)?

Antwoord:

Marktpartijen benoemen de volgende ontwikkelingen als verwacht en/of noodzakelijk:

- Slim laden en batterijgebruik (o.m. V2G) ter reductie van netcongestie
- Het bestuurlijk committeren van de netbeheerder om capaciteit voor de plaatsing van laadinfrastructuur toe te kennen
- Een workflowmanagementsysteem en datagestuurd plaatsen om administratieve handelingen te verminderen
- Verschillende laadoplossingen, waaronder lantaarnpaalladen en mobiele laadstations
- Nieuwe doelgroepen voor elektrisch vervoer, zoals varen, deelauto's en bouwstroom. Laadpalen zouden ook laadmogelijkheden voor deze nieuwe doelgroepen kunnen aanbieden
- Integratie lokale opwek
- Mogelijkheid van vrije keuze voor onderaannemer ter installatie van netaansluiting en laadpaal

Vraag 14: De gemeente wil de plaatsing van openbare laadpalen en snelladers op het LS-net via wijklocatieplannen uitvoeren. Welke aandachtspunten ziet u in dat licht voor de aanbesteding of overeenkomst?

Antwoord:

De marktpartijen geven de volgende aandachtspunten mee voor het plaatsen van openbare laadpalen en snelladers op het LS-net via wijklocatieplannen:

- Het voldoende betrekken van bewoners
- Verzamelverkeersbesluiten bevorderen de plaatsingssnelheid
- Wijklocatieplannen dienen getoetst te worden aan de situatie 'op de grond'
- De netbeheerder zou een controle kunnen doen op de wijklocatieplannen
- Technische haalbaarheid, bijvoorbeeld m.b.t. ligging van kabels
- Heldere splitsing tussen reguliere laadlocaties en snellaadlocaties
- Integratie met een aanvraagportaal ondersteunt het plaatsingsproces
- Het in kaart brengen van toekomstige verkeersontwikkeling in de wijk en laadbehoefte
- Toekomstige wijkontwikkeling (duurzame gebiedsontwikkeling)

Vraag 15: In Amsterdam speelt het capaciteitsvraagstuk van het elektriciteitsnet. Welke manieren ziet u om deze problematiek en mogelijke oplossingen daarvan mee te nemen binnen de toekomstige aanbesteding(en)?

Antwoord:

De meeste marktpartijen geven aan slim laden als mogelijke oplossing te zien voor het capaciteitsvraagstuk van het elektriciteitsnet. Verschillende marktpartijen merken daarbij op dat er in samenspraak met de netbeheerder gezocht moet worden naar een passend marktmodel voor slim laden, bijvoorbeeld met flexibele nettarieven of door het toestaan van *peakshifting* in ruil voor hogere laadvermogens buiten de piekperiode. Een aantal marktpartijen noemt daarnaast het gebruik van batterijen als buffers als mogelijke mitigerende maatregel.

Het opnemen van oplossingen voor het capaciteitsvraagstuk als kwaliteitsgunningscriterium wordt door meerdere marktpartijen benoemd.

Vraag 16: De gemeente heeft de ambitie om meer elektriciteit lokaal op te wekken. Welke mogelijkheden ziet u voor het combineren van lokale opwek en laadpalen? Welke voordelen, nadelen en voorwaarden ziet u voor deze mogelijkheden?

Antwoord:

Marktpartijen noemen met name V2G, opwek van zonne-energie (zonnecarports) en batterijopslag als mogelijkheden om lokale opwek en laadpalen te combineren. Enkele marktpartijen benoemen dat het combineren van deelautoconcepten hierbij gunstig kan zijn. Aandachtspunten die door enkele marktpartijen worden genoemd zijn dat lokale opwek en batterijopslag ruimtelijk ook mogelijk moet zijn en dat deze innovaties zorgen voor een minder gunstige business case. Een marktpartij benoemt dat lokale energie ook ingekocht kan worden.

Marktpartijen noemen de volgende mogelijkheden om lokale opwek van energie te combineren met laadpalen:

- Overdekte (snel)laadlocaties met zonnepalen
- Batterijen (ook in combinatie met batterijgebufferde snelladers)
- Microgridprojecten voor gedistribueerde energieopwekking
- Inkoop van lokale duurzame energie met prijszekerheid op de lange termijn

Als voordeel van het combineren van laadlocaties met zonne-energie worden een betere business case dankzij de HBE-regeling en de verminderde impact op het elektriciteitsnet genoemd. Het nadeel dat hierbij

genoemd wordt is de inpassing in de openbare ruimte. Een marktpartij geeft aan dat er voor dit soort locaties een langere exploitatietermijn (min. 15 jaar) nodig is om de business case rendabel te maken.

Overig

Vraag 17: Als u de aanbestedingen van Amsterdam en andere aanbestedende diensten van afgelopen tijd overdenkt, wat zou u het liefst anders zien in een komende aanbesteding?

Antwoord:

Meerdere marktpartijen geven aan het volgende graag anders te zien in een komende aanbesteding:

- Een uitvraag die meer gefocust is op kwaliteit dan prijs
- Korte en bondige geformuleerde kwaliteitscriteria incl. beoogde doelen
- Tijdige communicatie van realistische tijdslijnen voor het aanleveren van kwaliteitsplannen, bijvoorbeeld middels een vooraankondiging

Andere punten die genoemd worden zijn de volgende:

- Een eerlijke risicoverdeling tussen overheid en marktpartij
- Geen ongeclausuleerde tussentijdse opzegmogelijkheid
- Geen verplichting tot verwijdering zonder voorwaarden
- Innovatieve oplossingen en exploitatie
- Geen grote wijzigingen tijdens het aanbestedingsproces
- Geschiktheidseisen waar ook kleinere marktpartijen aan kunnen voldoen
- Aandacht voor snelladers en flexibiliteit in locatiekeuze o.b.v. verbruiksdata
- Esthetiek en inpassing in openbare ruimte als gunningscriteria
- Een doordachte organisatie met processen voor een succesvolle implementatie
- Een gestandaardiseerde en meetbare definitie van uptime
- Een verruimde SLA voor niet-urgente storings- en onderhoudsinformatie
- Een geminimaliseerde en gemaximaliseerde prijscomponent in de BPKV-criteria
- Een indexatieformule (voor de energiecomponent) van het laadtarief
- Duidelijke omschrijving van toekomstige wet- en regelgeving
- Geen verwijdering van laadpalen tegen het einde van het contract
- Een afdoende vergoeding voor het verwijderen of verplaatsen van laadpalen gedurende de looptijd
- Geen eis voor het borgen van de laatste protocollen in de gehele concessie i.v.m. verouderde hardware

Vraag 18: Heeft u verdere opmerkingen die u de gemeente Amsterdam zou willen meegeven?

Antwoord:

Marktpartijen geven de volgende opmerkingen mee aan de gemeente:

- Neem gedetailleerde informatie over de over te nemen laadpalen mee in de aanbesteding, zoals storings- en onderhoudsinformatie en verbruikscijfers
- Laat elke NEN 3140-gecertificeerde aannemer toe i.p.v. het verplicht contracteren van verschillende gebiedsaannemers
- Communiceer duidelijk over de omgang met fluctuerende energieprijzen tijdens de overeenkomst
- Schep ruimte voor pilots door andere partijen dan concessiehouder

Eén partij benadrukt dat het wenselijk is om proactief te plaatsen in plaats van vraaggestuurd.