

Marktconsultatie plaatsing openbare laadvoorzieningen op het LS-net

Van Gemeente Amsterdam
Datum 1 november 2022

1. Inleiding

De Amsterdamse ambitie

Amsterdam zet in op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad, zoals is vastgelegd in het Actieplan Schone Lucht¹. Voor deze transitie naar elektrisch vervoer is uitbreiding en continuïteit van het huidige laadnetwerk nodig. In “Laad me – Strategisch plan laadinfrastructuur 2020 – 2030” zijn de strategische lijnen uitgewerkt om de komende 10 jaar de laadinfrastructuur voor de transitie naar een uitstootvrije stad te faciliteren. Daarnaast heeft Amsterdam naar aanleiding van het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) samen met de andere G4 gemeenten de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur G4 (RAL) opgesteld. De gezamenlijke ambitie van de RAL is om laadinfrastructuur geen drempel te laten zijn bij de uitrol van elektrisch vervoer.

Amsterdam plaatst al sinds 2008 laadpunten in de gemeente. Momenteel staan circa 6.000 openbare laadpunten en 38 openbare snellaadpunten in de gemeente Amsterdam. Uit de prognose die is gemaakt voor het strategisch plan laadinfrastructuur 2020-2030² blijkt dat er circa 10.000 openbare laadpunten 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 en 800 snelladers (openbaar en niet-openbaar gecombineerd, waarvan een deel door de gemeente openbaar wordt geplaatst) nodig zijn binnen de stad Amsterdam. Deze prognoses zijn niet leidend, maar geven richting aan de ambities en een indruk van de benodigde schaa sprong in de aankomende jaren.

De ambitie van Amsterdam is om met deze schaa sprong de e-rijder **laadzekerheid** te bieden door de uitrol van een **veilig, betrouwbaar, toegankelijk** en **betalbaar** openbaar laadnetwerk.

Aanbesteding openbare laadinfrastructuur

Op dit moment heeft de gemeente Amsterdam een overeenkomst voor het plaatsen van laadvoorzieningen tot en met 2023. Om de geprognoseerde groei na 2023 vorm te geven, bereidt de gemeente een aanbesteding voor om tot een concessieovereenkomst te komen met een marktpartij die de laadvoorzieningen plaatst, beheert, onderhoudt en exploiteert. De gemeente heeft zelf een goed beeld gevormd wat belangrijk is op het gebied van openbare laadvoorzieningen en zij beoogt de volgende inkoopdoelstellingen met deze aanbesteding:

1. De nieuwe laadvoorzieningen worden zo veel mogelijk datagestuurd geplaatst, waarbij het aantal laadvoorzieningen in een buurt wordt uitgebreid indien blijkt dat op de bestaande laadvoorzieningen een

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

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

hoog verbruik is. Verschillende type laadvoorzieningen worden geplaatst (o.a. individuele laadpaal, laadcluster en kortparkeerlader, met ruimte voor innovatieve laadvoorzieningen), zodat verschillende doelgroepen zo goed mogelijk worden voorzien in hun laadbehoefte (en laadsnelheid) en andere beleidsdoelen worden ondersteund (bv. ter bevordering van elektrische deelauto's).

2. Het voorkomen van regionale overbelasting van het net door laden. Dit wordt bewerkstelligd door het slim laden toe te passen op alle laadvoorzieningen. Een basiscapaciteit wordt vastgesteld per laadvoorziening en d.m.v. pooling op laadvoorzieningen onder een middenspanningsruimte kan de beschikbare capaciteit slim verdeeld worden. Daarmee sluit Amsterdam tevens aan bij de implementatie van de landelijk overeengekomen plannen m.b.t. Slim Laden (Slim Laden voor Iedereen).
3. Het inzetten op een efficiënte en planbare uitvoering voor plaatsing van nieuwe Laadvoorzieningen (stabiele workflow), om zo de schaa sprong behapbaar te maken gezien huidige restricties (zoals krapte bij netbeheerder Liander). Na plaatsing wordt het beheer en onderhoud ook planbaar en constant uitgevoerd.
4. De laadinfrastructuur is zo veel mogelijk voorbereid op de toekomst, waarbij cybersecurity en toekomstige software updates hoog in het vaandel staan. Dit t.b.v. de veiligheid en betrouwbaarheid van het laadnetwerk, alsmede de duurzame instandhouding
5. De elektriciteit die gebruikt wordt t.b.v. de laadinfra is duurzaam opgewekt door wind en zon in Nederland.
6. Tijdens de uitvoering van de overeenkomst is er een rendabele business case voor de concessiehouder. Frequentere indexatie³ (minimaal 1 keer per kwartaal) zodat de laadprijs mee kan bewegen met de energieprijzen is mogelijk, zodat de laadprijs marktconform blijft met de huidige marktontwikkelingen.
7. Tijdens uitvoering van de overeenkomst vindt er een afdracht (maximaal 5 cent/geladen kWh) plaats van marktpartij naar gemeente, waarmee de gemeente haar kosten t.a.v. laadinfra (deels) kan dekken.
8. De laadvoorzieningen hebben een hoge mate van gebruiksvriendelijkheid. Dit houdt onder meer in dat de E-rijder duidelijk inzicht heeft in de laadprijs en deze direct met de laadexploitant kan afrekenen.

De gemeente beoogt om rond april 2023 de aanbesteding te publiceren.

Doel van de marktconsultatie

In 2021 heeft de gemeente Amsterdam reeds een marktconsultatie voor openbare laadinfrastructuur uitgevraagd. Echter zijn de omstandigheden sinds die tijd veranderd (o.a. Oekraïne crisis en daarmee samenhangende stijgende energieprijzen) en heeft de gemeente zelf ervaring opgedaan aangaande belangrijke onderwerpen (o.a. indexatie). Middels deze aanbesteding wordt aan marktpartijen gevraagd om mee te denken in de nieuwe situatie en actuele onderwerpen met als doel:

- Het concretiseren van de ideeën en wensen van de gemeente;
- De mogelijkheden en oplossingsrichtingen van de markt optimaal benutten;
- Input vergaren voor de aanbestedingsstrategie, contractvorm en contractuitvoering.

De gemeente Amsterdam kijkt uit naar uw inzichten en te geven input en zou uw deelname aan deze marktconsultatie zeer op prijs stellen. Alvast hartelijk dank voor uw medewerking.

2. Opzet marktconsultatie

De marktconsultatie bestaat uit een schriftelijk deel en een optioneel mondeling deel. De schriftelijke vragen van de marktconsultatie zijn alleen op TenderNed gepubliceerd (zie vragenlijst marktconsultatie). Aan de deelnemers van de marktconsultatie wordt gevraagd de vragen te beantwoorden in het antwoordtekstvak en het ingevulde document te versturen via de berichtenmodule van TenderNed in een Excel format.

De gemeente behoudt zich het recht voor afhankelijk van de gegeven antwoorden met één of meer partijen een mondeling gesprek aan te gaan, fysiek of via Teams. Tijdens dit mondelinge gesprek worden de gegeven antwoorden op (een deel van) de vragenlijst verder uitgediept.

³ De laadprijs wordt uitgesplitst uitgevraagd: installatieprijs, energie-inkoop, energiebelasting, opslag duurzame energie en jaarlijkse netbeheerderskosten. Op deze manier kan elk component van de laadprijs specifiek geïndexeerd worden.

Na afloop van de marktconsultatie maakt de gemeente Amsterdam een eindverslag dat bij de aanbestedingsdocumenten op TenderNed wordt gepubliceerd. Het eindverslag is geanonimiseerd en bevat een weergave van de verkregen informatie en inzichten op hoofdlijnen. Het eindverslag zal uit oogpunt van transparantie voor iedereen via TenderNed beschikbaar zijn.

3. Voorwaarden marktconsultatie

Op deze marktconsultatie zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

1. De marktconsultatie is voor alle geïnteresseerde marktpartijen vrijblijvend;
2. Deelname aan de marktconsultatie brengt partijen ten opzichte van elkaar op geen enkele wijze in een bevoordeelde of benadeelde positie voor dit inkooptraject;
3. Partijen kunnen geen rechten ontleen aan de informatie die ten behoeve van de marktconsultatie is verstrekt;
4. Claims over het gebruik van informatie, vertrouwelijkheid of verzoeken om vergoedingen in verband hiermee worden niet gehonoreerd;
5. Verstrekte informatie in het kader van de marktconsultatie kan afwijken van in de aanbestedingsprocedure te verstrekken informatie;
6. De gemeente Amsterdam is niet gebonden aan de uitkomsten van de marktconsultatie;
7. Er wordt geen vergoeding toegekend aan de deelnemers van deze marktconsultatie;
8. Dit document, deelname of bijdrage aan de marktconsultatie geldt niet als uitnodiging tot inschrijving op de (Europese) aanbesteding(en) voor het onderhavige project noch kunnen daaraan rechten worden ontleend;
9. De meerwaarde voor geïnteresseerde partijen die deelnemen aan deze marktconsultatie bestaat uit de invloed op de condities van het verdere aanbestedingsproces, niet op het verkrijgen van een voorsprong in informatie of relatie;
10. U kunt uiterlijk tot 25 november 2022 uw antwoorden via de berichtenmodule van TenderNed versturen.

Door deelname aan deze marktconsultatie geven partijen te kennen onvoorwaardelijk akkoord te gaan met bovengenoemde voorwaarden.

4. Planning

Op deze marktconsultatie is de volgende planning van toepassing:

Activiteit	Datum
Publicatie marktconsultatie	Zie TenderNed
Deadline schriftelijk reacties	25 november 2022
Mondelinge gesprekken	Week 48, 49, 50 en 51

Door deelname aan deze marktconsultatie geven partijen te kennen onvoorwaardelijk akkoord te gaan met bovengenoemde planning. Bij dezen verzoeken wij u daarom de vragenlijst zo compleet mogelijk en op tijd in te dienen. Houd tevens rekening met de reeds geprikte data voor de optionele mondelinge gesprekken n.a.v. de schriftelijke beantwoording. Indien de gemeente Amsterdam voornemens is om u uit te nodigen voor een mondeling gesprek, neemt zij in week 48 of 49 contact met u op.

5. Contactgegevens

Correspondentie over deze marktconsultatie is uitsluitend mogelijk via de berichtenmodule van TenderNed.

Vragenlijst marktconsultatie [in te vullen in Excel en te uploaden op TenderNed]:Thema toegankelijkheid

Vraag 1: De gemeente beoogt – zoals in de inleiding omschreven – een schaalsprong in laadvoorzieningen. Ziet u deze schaalsprong als haalbaar in termen van het aantal plaatsingen per jaar en welke *bottlenecks*/risico's ziet u m.b.t. de haalbaarheid? Op welke manier kan de gemeente omgaan met de bottlenecks/risico's binnen de aanbesteding om marktpartijen meer houvast te geven?

Vraag 2: De gemeente regisseert deze schaalsprong door datagestuurde plaatsing (bijplaatsen o.b.v. gebruiksdata) met wijklocatieplannen.⁴ De laadvoorzieningen uit de wijklocatieplannen worden gerealiseerd op basis van het verloop van de transitie. Welke bandbreedtes (in aantallen, type locaties, verbruik, etc.) en/of randvoorwaarden zijn in dit plaatsingsmodel voor u van belang?

Vraag 3: De gemeente overweegt om naast elektrische voertuigen als afnemer, andere afnemers mogelijk te maken zoals vaartuigen, LEV's of bouwstroom. Dit kan middels het beschikbaar stellen van de netaansluiting of middels het beschikbaar stellen van de laadvoorziening zelf. Onder welke randvoorwaarden zou het aanbieden van de netaansluiting of de laadvoorziening zelf aan andere afnemers dan elektrische voertuigen mogelijk zijn?

Vraag 4: De gemeente overweegt om kortparkeerladers (t/m 50 kW, op laagspanning) mee te nemen in de aanbesteding binnen hetzelfde perceel als reguliere laadpalen. Onder welke randvoorwaarden zou dit volgens u mogelijk zijn?

Vraag 5: Naast reguliere laadpalen, overweegt de gemeente in te zetten op ander type laadvoorzieningen zoals solar carports, lantaarnpaalladen, etc. Welke oplossingen ziet u als veelbelovend voor deze concessie? Onder welke randvoorwaarden kunnen deze (grootschalig) toegepast worden?

Thema betaalbaarheid

Vraag 6: De gemeente beoogt om een prijs per kWh uit te vragen, met de volgende componenten: installatieprijs, energie-inkoop, energiebelasting, ODE en netbeheiderskosten. De energiebelasting, ODE en netbeheiderskosten zijn de wettelijke tarieven. De installatieprijs is een prijs voor plaatsing, beheer en onderhoud uitgedrukt in kWh, en de gemeente beoogt deze elk jaar o.b.v. CAO lonen te indexeren. De energie-inkoop is de prijs die een potentiële inschrijver aanbiedt per kWh en de gemeente beoogt om deze per kwartaal o.b.v. ENDEX-kwartaalprijzen te indexeren. Heeft u concrete suggesties voor de gemeente over de manier waarop het beoogde prijsmodel verbeterd kan worden?

Vraag 7: De gemeente overweegt om (bovenop de in vraag 5 beschreven methodiek) andere flexdiensten (bijv. onbalansmarkten, GOPACS, etc) te stimuleren, zodat het verdienmodel geoptimaliseerd wordt en mogelijk de algehele laadprijs verlaagd wordt. Welke mogelijkheden en randvoorwaarden zijn er (nodig) om deze verdienmodellen te gebruiken binnen de concessie?

Vraag 8: De gemeente overweegt (anders dan of bovenop de in vraag 5 beschreven methodiek) dynamische laadprijzen voor gebruikers waarbij de energiecomponent varieert o.b.v. EPEX-uurtarieven. Onder welke randvoorwaarden zou dat voor de gebruiker en u als marktpartij mogelijk zijn?

Vraag 9: Een andere mogelijkheid (anders dan in vraag 5 beschreven methodiek) om betaalbaarheid en duurzaamheid te garanderen, is het verplicht stellen van duurzame PPA energiecontracten. Welke voor- en nadelen ziet u voor o.a. duurzaamheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid? Onder welke randvoorwaarden zou dit mogelijk zijn?

⁴ Zie https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/amsterdam-elektrisch/opladen-elektrische-voertuigen/?utm_source=www.amsterdam.nl&utm_medium=internet&utm_campaign=laadpalen&utm_content=redirect voor actuele informatie over deze wijklocatieplannen.

Vraag 10: Prijstransparantie is een belangrijk thema. Welke concrete voorstellen heeft u die de gemeente in de aanbesteding kan opnemen om voortuitgang boeken m.b.t. prijstransparantie voor de e-rijder?

Overig

Vraag 11: Heeft u verdere opmerkingen of tips die u de gemeente Amsterdam zou willen meegeven?