

Marktconsultatie:
Collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur
Brabant en Limburg 2024

Datum
12 juni 2023

Concessie plaatsing en exploitatie publieke laadpalen
Casenummer: C 2313075

Uiterste ontvangstdatum antwoorden:

woensdag 28 juni 2023, 11:00 uur

Collectieve aanpak publieke laadinfrastructuur Brabant en Limburg 2024

Concessie plaatsing en exploitatie publieke laadpalen

Inleiding

De provincies Noord-Brabant en Limburg vormen samen de NAL-Regio Zuid, genaamd RAL-Zuid. Samen met Brabantse en Limburgse gemeenten werken zij al zo'n 10 jaar aan de realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor het opladen van elektrische auto's. Daarbij geven zij invulling aan de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) waarin is opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de uitrol van elektrisch rijden. Vanwege de steeds snellere toename van het aantal elektrische auto's, neemt ook de vraag naar laadinfrastructuur toe. Een concreet onderdeel van de samenwerking binnen RAL-Zuid is de collectieve aanpak van publieke laadinfrastructuur om aan deze toenemende vraag naar laadinfrastructuur te voldoen. De afgelopen jaren is deze collectieve aanpak succesvol gebleken en gemeenten en provincies hebben om die reden het voornemen om deze aanpak de komende jaren te continueren. Dit zal leiden tot een nieuwe collectieve concessie voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadpalen in Brabant en Limburg, waaraan naar verwachting vrijwel alle Brabantse en Limburgse gemeenten zullen deelnemen.

Marktconsultatie

Het doel van RAL-Zuid is het realiseren van een robuust, betrouwbaar en betaalbaar netwerk van (publieke) laadinfrastructuur in Brabant en Limburg. Met een nieuwe collectieve concessie voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur wil zij daar verdere invulling aan geven. Daarbij vindt RAL-Zuid het belangrijk om (1) de haalbaarheid van haar ideeën en plannen te toetsen bij de markt en om (2) input op te halen bij de markt. RAL-Zuid acht dat noodzakelijk om tot een goede en haalbare uitvraag voor de markt te komen. Om die reden voert de provincie Noord-Brabant namens RAL-Zuid deze marktconsultatie uit en nodigt marktpartijen nadrukkelijk uit om te reageren op de gestelde vragen.

Huidige collectieve aanpak en concessie (2020-2024)

Binnen RAL-Zuid participeren op dit moment meer dan 80 Brabantse en Limburgse gemeenten in de collectieve concessie voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur. De plaatsingsperiode van deze huidige collectieve concessie loopt af in juli 2024. De nieuwe collectieve concessie dient hierop aan te sluiten.

De huidige collectieve concessie wordt gekenmerkt door de proactieve uitrol van publieke laadpalen en het realiseren een aantal innovaties. Naar verwachting worden binnen de plaatsingsperiode van vier jaar 5000-7000 publieke laadpunten gerealiseerd.

Op basis van prognosecijfers en -modellen is het aan de concessiehouder om voorstellen te doen voor de plaatsing van publieke laadpalen. Hiermee was niet langer het concept 'Paal volgt auto' het uitgangspunt, maar werd de basis gevormd door deze proactieve uitrol. Daarnaast bleef het voor inwoners of gemeenten mogelijk om publieke laadpalen aan te vragen. Hierdoor kon er altijd en overal publieke laadinfrastructuur gerealiseerd worden. Voor meer informatie over de huidige collectieve concessie verwijzen we naar de openbare documenten die destijds op TenderNed zijn gepubliceerd.

Nieuwe collectieve concessie (2024)

Met de nieuwe collectieve concessie voor de plaatsing en exploitatie van publieke laadinfrastructuur wil RAL-Zuid zich richten op de verdere grootschalige uitrol van publieke laadpalen en in mindere mate op het realiseren van nieuwe innovaties. Hierbij gaan we uit van het realiseren van 50% (ongeveer 22.000 laadpunten) van de geprognoseerde aantallen van het 'Midden-scenario' van de ElaadNL Outlooks (2022). RAL-Zuid voorziet hierbij een aanpak waarbij de verdere uitrol van publieke laadinfrastructuur primair gebaseerd wordt op de prestaties van het bestaande netwerk, een zogenaamde data-gedreven uitrol. Om dit forse aantal laadpalen te kunnen plaatsen voorzien we een uitrolstrategie die bestaat uit drie onderdelen.

1. Het realiseren van een dekkend netwerk van publieke laadpalen in de witte vlekken;
2. Het uitrollen op basis van de prestaties van het bestaande netwerk (incl. signalen van e-rijders);
3. Laadpalen aangevraagd door de gemeente.

Ad 1. Realiseren dekkend netwerk

Om op basis van gebruiksdata te gaan realiseren is een dekkend netwerk van bestaande publieke laadpalen randvoorwaardelijk. We hanteren hierbij de definitie van het RVO die vertaald is in de recent opgestelde '[Witte vlekken kaart](#)'. Deze laat zien waar in Brabant en Limburg op dit moment nog witte vlekken zijn, waarbij rekening is gehouden met een minimale stedelijkheidsklasse. Binnen de nieuwe collectieve concessie is het de ambitie om op korte termijn in deze witte vlekken een publieke laadpaal te realiseren, zodat er een dekkend netwerk ontstaat.

Ad 2. Uitbreiden op basis van daadwerkelijke prestaties

Vervolgens is het de ambitie om de laadinfrastructuur verder uit te rollen op basis van de daadwerkelijke prestaties van het bestaande netwerk. Dat wil zeggen dat we de nieuw te plaatsen laadpalen daar willen plaatsen waar het gebruik van de bestaande laadpalen het hoogst is. Dat doen we door te sturen op de prestaties van het bestaande netwerk. Om dit vorm te geven stellen we voor om een periodieke analyse uit te laten voeren door de concessiehouder om de 'best presterende laadpalen' (BPL) te bepalen en hier laadpalen bij te plaatsen. De indicatoren voor het bepalen van de BPL staan nog niet vast, maar laaddruk lijkt daarbij een belangrijke rol te spelen.

We hebben het voornemen om het initiatief voor deze periodieke analyse en het doen van locatievoorstellen bij de concessiehouder te beleggen, omdat deze daar ook een duidelijk belang bij heeft. De te realiseren aantallen (zie boven) blijven hierbij het uitgangspunt. Het voornemen is daarom te kijken naar de 'best presterende laadpalen' op enig moment en niet een harde ondergrens als prestatie te kiezen voor bijplaatsing. In deze data-gedreven uitrol moet ook ruimte zijn voor signalen van inwoners.

Ad 3. Laadpalen op aanvraag van gemeenten

Tot slot blijft het net als in de huidige collectieve concessie mogelijk voor gemeenten om zogenaamde 'strategische laadpalen' aan te vragen. Dit zijn locaties die niet naar voren komen uit de analyse, maar waar de gemeente om hen moverende redenen toch een publieke laadpaal wenst te plaatsen.

Evenals in de huidige collectieve concessie voorzien wij een plaatsings- en exploitatieperiode, waarbij de concessiehouder gedurende de plaatsingsperiode het exclusieve recht krijgt voor het plaatsen van

publieke laadpalen in de openbare ruimte. De huidige termijnen van respectievelijk vier en acht jaar zien wij opnieuw als logische termijnen.

Onderdelen als netbewust laden en cybersecurity zullen uiteraard onderdeel zijn van de nieuwe concessie. Voor alle overige aspecten geldt de huidige concessie als basis of vertrekpunt, waarbij zoals eerder aangegeven er beperkte focus zal liggen op innovaties.

Deelnemers

De provincie Noord-Brabant zal namens de deelnemende gemeenten de collectieve concessie in de markt zetten en het contract namens hen ondertekenen. De provincie Brabant wordt hiertoe gemachtigd door de deelnemende gemeenten.

De huidige concessie telt momenteel meer dan 80 deelnemende gemeenten, waaronder alle gemeenten in Limburg. Op dit moment is het de verwachting dat het aantal deelnemende gemeenten ongeveer gelijk zal blijven. Formele besluitvorming hierover zal in Q3/Q4 2023 plaatsvinden.

Planning

In hoofdlijnen voorzien wij de volgende planning op hoofdlijnen:

- | | |
|---|---------------------|
| • Formeren samenwerking deelnemende gemeenten | v.a. mei 2023 |
| • Uitvoeren marktconsultatie | juni 2023 |
| • Uitwerken aanbestedingsdocumenten | Q3 en Q4 2023 |
| • Publicatie aanbestedingsdocumenten | Week 2 januari 2024 |
| • Gunning | Juli 2024 |

Vragen

Ter verdere voorbereiding van de collectieve concessie zouden we de markt graag de volgende vragen voorleggen:

Uitrolstrategie

1. Plaatsen op basis van data/prestaties is het uitgangspunt. Hoe kunnen we dit goed vormgeven? Bent u bekend met de definitie voor een landelijk dekkend netwerk en, zo ja, hoe kijkt u hier tegenaan? Aan de hand van **welke indicatoren/data en momenten** zou het volgens u goed zijn om bij te plaatsen? Is het werken met een minimaal aantal te plaatsen palen o.b.v. prognoses daarbij nuttig?
2. Laadpalen **op verzoek van de gemeente** zijn ook onderdeel van de uitvraag. In de huidige concessie (Fase B2) geldt er een **zekerheidsstelling van 1.500 euro** als vergoeding wanneer een laadpaal uit deze categorie minder presteert dan een vastgesteld minimumverbruik. We merken dat dit voor gemeenten financieel moeilijk te organiseren is, omdat gemeenten voor het potentiële risico een volledige dekking dienen te zoeken. In ander concessies wordt een maximaal aantal laadpalen gesteld binnen deze categorie. Wat is hiervoor een praktische en werkbare aanpak?
3. Wij verwachten dat met name de **capaciteit van aannemers** voor plaatsen en aansluiten van de laadpalen een uitdaging zal gaan vormen. Hoe kunnen we deze capaciteit borgen en wat kan concessieverlener hier eventueel aan bijdragen? En deelt u het beeld dat de capaciteit van aannemers de grootste uitdaging zal gaan vormen of heeft u suggesties voor de concessieverlener voor andere uitdagingen in de uitrol?

Innovaties

4. Er gaan steeds meer stemmen op om het plaatsen van **laadpalen zonder bebording** (en dus ook zonder verkeersbesluit) mogelijk te maken. Het lijkt ons reëel dat gedurende de looptijd van de concessie (zeg 10 jaar) het plaatsen of in stand houden van borden minder noodzakelijk zal blijken. Wat is uw visie op het niet meer plaatsen van verkeersborden om de parkeervakken te reserveren? Zou dit geleidelijk afgebouwd kunnen worden, per direct afgeschaft of blijft dit nog nodig?
5. **Deelvervoer** is een thema dat in steeds meer gemeenten aanwezig is. In hoeverre acht u het haalbaar om zonder vergoeding of garanties ter zekerheidsstelling laadpalen te plaatsen die exclusief voor elektrische deelauto's gebruikt mogen worden? En wat is er volgens u minimaal nodig als u dit niet haalbaar acht?
6. Heeft u een procesvoorstel voor het plaatsen van laadinfrastructuur in nieuwbouwwijken? Hoe kunnen we het realiseren van **laadpalen in nieuwbouwwijken** goed borgen in deze concessie?
7. We zien in toenemende mate vragen van inwoners aan de gemeente voor het **toestaan van een Verlengd Private Aansluiting**. Met name de behoefte van inwoners zonder eigen oprit, om een overschot aan eigen zonne-energie te gebruiken om de auto op te laden is politiek een moeilijk te weerleggen argument. Wat is uw reflectie hierop en welke oplossingsrichtingen ziet u om het gebruik van eigen zonnestroom op publieke laadpunten te realiseren?

Inkoop

8. We hechten waarde aan **duurzaam inkopen**. Ziet u mogelijkheden voor het duurzaam inkopen/producen van de laadpalen en de bebording? Wat zijn andere mogelijkheden voor het behalen van de doelen omtrent maatschappelijk verantwoord ondernemen?
9. Wat is uw visie op het toepassen van een **concessievergoeding**? In hoeverre en in welke mate acht u dit nu en op termijn haalbaar?

Ervaringen

10. We willen graag blijven leren van ontwikkelingen in de markt. We zijn daarom ook erg benieuwd naar uw **ervaringen met andere aanbestedingen**. Wat zijn volgens u de beste voorbeelden van en in andere aanbestedingen? Welke onderdelen uit deze concessies vindt u goed werken? Welke onderdelen van recente aanbestedingen zou u sterk afraden?

Antwoorden

Wij verzoeken u voor het indienen van uw antwoorden gebruik te maken van het door ons beschikbaar gestelde bestand 'Format t.b.v. antwoorden marktconsultatie publieke laadinfrastructuur'.

Uw antwoorden ontvangen wij graag uiterlijk woensdag 28 juni 2023 om 11.00 uur.