

A1. Zijn er specifieke aspecten die u aanbeveelt voor de aanbesteding van laadpalen in de gemeente Kapelle?

De CPO's adviseren de nadruk te leggen op groene stroom en adviseren de aanbesteding zo licht mogelijk te houden, gezien het relatief kleine aantal laadpalen dat de gemeente wil plaatsen.

De inwoners laten kiezen tussen de gecontracteerde CPO's. Zo kan de inwoner een keuze maken die het beste bij hun behoeften past.

Er is ook opgemerkt dat het in sommige gevallen even effectief is om laadinfrastructuur te plaatsen zonder formeel verkeersbesluit.

Eén CPO stelt voor om proactief laadpalen te plaatsen.

Er is een voorkeur voor een open marktmodel voor de aanbesteding, waarbij de mogelijkheid bestaat om te selecteren op kwaliteit in plaats van prijs.

A2. Op welke wijze kunnen de voorgestelde selectiecriteria verder worden verbeterd of aangescherpt om de beste CPO's voor de gemeente Kapelle te selecteren? Licht uw antwoord a.u.b. toe.

Meerdere CPO's noemen dat de gemeente het selectiecriteria laadprijs verder uit moet werken en zwaarder moet laten meewegen. Daarnaast is ervaring met gemeentelijke samenwerking en transparantie in aanvraagverwerking van belang. Ook wordt de hoeveelheid aan selectiecriteria benoemd en geadviseerd om deze te verminderen. Het advies is ook om AC en DC laadinfrastructuur als aparte aanbestedingen te behandelen.

A3. Welke contractvorm past volgens u het best bij het aan te besteden project?

De meeste CPO's noemen de NAL/NKL model overeenkomst als geschikte contractvorm. Aangevuld met minimale aanpassingen naar de Kapelse situatie. De exploitatietermijnen variëren van 10 tot 15 jaar.

B1. Wat zijn uw ervaringen met soortgelijke aanbestedingen in andere soortgelijke gemeenten?

De CPO's kennen geen vergelijkbare situatie als deze. Waarbij een kleine gemeente een aanbesteding doet voor meerdere CPO's. De CPO's adviseren daarom ook een open markt model of een exclusieve overeenkomst met één CPO. De meeste CPO's hebben wel ervaring met het samenwerken met andere CPO's binnen het open markt model.

B2. Wat waren de grootse kansen en uitdagingen van deze opdracht(en)?

De uitdagingen in deze opdracht worden vooral gezien in de schaal van de opdracht en daarin een goed werkbaar situatie voor de partijen te creëren. Ook worden er uitdagingen gezien zoals netcongestie en personeelstekort bij netbeheerders. De kansen zitten voor de CPO's vooral in het gezamenlijk aangaan van een langere samenwerking met een beperkt aantal partijen.

C1. Wat voor ontwikkelingen past u toe of kunt u toepassen voor het opladen van groter verkeer?

Alle CPO's bieden DC laden aan. Daarnaast zijn er verschillende extra's mogelijk zoals het laadprofiel instellen of het benutten van batterijen de druk op het net te verlichten.

C2. In hoeverre zijn uw laadpalen “smart”? Denk hierbij aan variabele laadsnelheid/-kosten afhankelijk van het stroomverkeer op het stroomnet.

A. Op welke wijze helpt uw laadnetwerk bij het voorkomen van netcongestie?

De CPO's noemen verschillende opties om netcongestie te voorkomen. Deze omvatten onderzoek naar het ontlasten van het stroomnet, de voorbereiding van laadpalen voor slim laden, het reguleren van laadsnelheden afhankelijk van de netcongestie, load-balancing voor optimale stroomverdeling, en het gebruik van batterijen om de netimpact te verminderen. Daarnaast worden variabele laadtarieven op basis van aanbod gehanteerd. Het doel is om congestie te minimaliseren en de efficiëntie van het laadnetwerk te optimaliseren, hoewel de mate van succes mede afhankelijk is van de beschikbaarheid van geschikte voertuigen en gedragsaanpassing.

B. Op welke wijze is het terug leveren van elektriciteit (bi-directioneel laden) onderdeel van uw onderneming? (ook wel “V2X” genoemd)?

De CPO's zijn bijna allemaal in staat tot het terug leveren van elektriciteit (bi-directioneel laden) of "V2X" (Vehicle-to-Everything). Ook werken ze allemaal met 'smart charging'. Over het algemeen hebben de organisaties de technische voorbereidingen getroffen om bi-directioneel laden mogelijk te maken, maar de implementatie hangt af van factoren zoals markterkenning, beschikbaarheid van geschikte voertuigen en netwerkinfrastructuur.

C3. In hoeverre is uw organisatie in staat of bereid de laadpalen te verwerken in het straatbeeld? Denk hier bijvoorbeeld aan het verwerken van een laadpaal in een straatlantaarn.

De CPO's hebben verschillende benaderingen en bereidheid ten aanzien van het integreren van laadpalen in het straatbeeld.

C4. Neemt uw organisatie momenteel deel aan innovatieve pilotprojecten? Indien ja, welke nieuwe innovaties worden bij deze pilot uitgevoerd en welk voordeel/toegevoegde waarde levert dit voor de gemeente op?

De CPO's zijn betrokken bij diverse innovatieve pilotprojecten.

D1. Welke flexibiliteit voor laadsnelheden biedt uw organisatie aan?

De organisaties bieden verschillende flexibiliteit in laadsnelheden aan, variërend van AC-laadpalen met snelheden tot 22 kW tot DC-snelaadpalen met vermogens van 50 kW tot 400 kW.

D2. Hoe ziet uw prijsopbouw van het laadtarief eruit?

De prijsopbouw van de laadtarieven varieert per CPO, maar over het algemeen omvatten deze kosten zoals inkoop van stroom, netbeheerkosten, exploitatiekosten van het laadnetwerk, en een marge voor de CPO. Sommige CPO's hanteren een vast tarief per kWh zonder extra connectietarieven, terwijl anderen tarieven kunnen differentiëren op basis van factoren zoals de tijd van de dag.

D3. Welke technologieën (bijvoorbeeld software) past u toe om een zo laag mogelijk tarief voor de gebruiker te garanderen?

Om lagere tarieven voor gebruikers te garanderen, passen de CPO's verschillende technologieën toe. Dit omvat onder andere het verkennen van dynamische tarieven die gekoppeld zijn aan dynamische stroominkoop op de EPEX-markt.

D4. Wat is de gemiddelde beschikbaarheid van uw laadpalen? Hoe vaak zijn deze niet beschikbaar door storingen, uitval, of onderhoud?

De CPO's geven aan een gemiddelde beschikbaarheid van rond de 99% te hebben. Incidentele storingen en uitval worden meestal snel opgelost, en de meeste problemen kunnen op afstand worden verholpen.

D5. Welke mechanismen voor het "kleven" aan laadpalen biedt u aan?

De aangeboden mechanismen voor het "kleven" aan laadpalen variëren, maar over het algemeen omvatten ze het gebruik van een connectietarief dat na het voltooiën van het laden in werking treedt. Sommige CPO's hanteren een vast tarief gedurende specifieke uren, zoals tussen 9.00 en 21.00 uur, terwijl anderen afhankelijk zijn van SMART-functies om gebruikers op de hoogte te stellen wanneer ze moeten vertrekken. Er zijn ook beloningsprogramma's voor goed laadgedrag in ontwikkeling, waarbij slecht gedrag niet wordt bestraft met een connectietarief, maar eerder goed gedrag wordt beloond.

D6. Welke laadsnelheden biedt uw organisatie aan op uw netwerk? Licht uw antwoord nader toe.

De aangeboden laadsnelheden variëren afhankelijk van het type laadpaal. Voor AC laadpalen bieden de meeste CPO's laadsnelheden tot 22 kW, hoewel de beschikbare laadsnelheid kan variëren op basis van de netwerkaansluiting en het aantal gelijktijdig ladende voertuigen. Bij DC laden bieden ze snelheden van 50 tot 400 kW, wat afhankelijk is van de capaciteit van de snellaadpalen.

D7. Bent u bereid om laadpalen te plaatsen in een door de gemeente voorgeschreven verschijningsvorm? Licht uw antwoord toe.

Over het algemeen zijn de CPO's flexibel en bereid om in overleg af te wijken van de standaardverschijningsvorm. Eventuele aanpassingen moeten passen binnen de functionaliteit en zakelijke haalbaarheid.

E1. Op welke wijze kan uw organisatie de inzet voor MVO aantonen? En op welke wijze geeft uw organisatie hier invulling aan het MVO?

Werkt uw organisatie met lokale ondernemers? Zo ja, voor welke expertise of uitvoeringen werkt u met deze ondernemers?

De CPO's vullen op verschillende manieren MVO in. Over het algemeen laten de CPO's zien dat ze MVO serieus nemen en verschillende initiatieven ondernemen om bij te dragen aan duurzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid.

E2. Hoeveel procent van uw stroom bij laadpalen is op dit moment groene stroom?

Alle zes CPO's rapporteren dat 100% van de stroom die wordt geleverd door hun laadpalen groene stroom is.

E3. Hoeveel procent van uw stroom bij laadpalen is op dit moment lokaal en/ of coöperatief opgewekt?

Slechts enkele CPO's geven specifieke informatie over het percentage van hun stroom dat lokaal en/of coöperatief wordt opgewekt. De meeste CPO's zijn wel bereid energie lokaal in te kopen.

F1. Als u deze opdracht zou mogen uitvoeren, wat heeft u nodig van de gemeente om deze opdracht succesvol uit te kunnen voeren?

Meerdere CPO's noemen een vast contactpersoon als een succesfactor. Daarnaast een aantal losse voorwaarden zoals, actuele plankaarten, snelle publicatie van verkeersbesluiten en vrijheid om een marktconform laadtarief te bepalen.

F2. Wanneer de laadpalen operationeel zijn, welke verantwoordelijkheden liggen bij de gemeente, welke verantwoordelijkheden houdt u zelf bij? En waar dient de gemeente rekening mee te houden?

De CPO's zien de installatie, het onderhoud, het beheer, de storingsafhandeling en de exploitatie als eigen verantwoordelijkheid van de CPO. De CPO's zien de verantwoordelijkheid van de gemeente in het opstellen en publiceren van verkeersbesluiten, het toegankelijk houden van de laadlocaties, en handhaving, vooral met betrekking tot het parkeren van niet-elektrische voertuigen op laadplekken.

F3. Hoe monitort u de staat en gebruik van de laadpalen? En zijn deze gegevens deelbaar met de gemeente? Licht uw antwoord nader toe.

De CPO's monitoren allemaal de staat en het gebruik van de laadpalen via hun respectieve backoffice-systemen die aan de laadpalen zijn gekoppeld. De meeste CPO's hebben een systeem waarbij de gemeente gegevens betreffende het gebruik en status van de paal zelf kan uitlezen. In alle gevallen lijkt er de bereidheid te zijn om gegevens te delen met de gemeente, waardoor transparantie en monitoring mogelijk zijn voor beide partijen.

F4. Welk aanvraagportal/workflowtool heeft uw voorkeur en waarom?

De voorkeur voor aanvraagportalen en workflowtools varieert onder de CPO's. Over het algemeen lijkt er flexibiliteit te zijn in het gebruik van verschillende tools.

F5. Is er een koppeling mogelijk tussen het aanvraagportal met uw voorkeur en ons zaaksysteem (Join)? Licht uw antwoord nader toe.

De bereidheid om een koppeling mogelijk te maken tussen het aanvraagportal van de CPO's en het zaaksysteem Join lijkt aanwezig, maar de exacte mogelijkheden moeten worden onderzocht en getest.

G1. Heeft uw organisatie eerder met andere CPO's gewerkt binnen eenzelfde doelgebied?

a. Hoe heeft u deze werkwijze ervaren?

b. Wat voor uitdagingen creëerde dat? Hoe bent u met die uitdagingen omgegaan?

c. Welke kansen heeft deze samenwerking gecreëerd?

Alle CPO's geven aan ervaring te hebben met het werken in dezelfde doelgebieden als andere CPO's, met name binnen het open marktmodel. Over het algemeen wordt deze werkwijze als positief ervaren.

G2. Biedt uw organisatie interoperabiliteit aan? Denk hierbij aan het toegang krijgen tot laadpalen van meerdere CPO's door het gebruik van één pas of app.

Alle CPO's benadrukken hun aanbod van interoperabiliteit in hun laadnetwerken. Ze stellen dat hun laadpalen en infrastructuur volledig interoperabel zijn, waardoor gebruikers toegang hebben tot de laadpalen met verschillende laadpassen en apps, zowel nationaal als internationaal. Daarnaast voldoen ze aan de huidige wetgeving om betalingen zonder laadpas mogelijk te maken.

G3. Wat is volgens uw organisatie de beste mogelijkheid voor het evenredig en efficiënt verdelen van de aanvragen voor laadpalen?

De organisaties bieden verschillende suggesties voor de evenredige en efficiënte verdeling van aanvragen voor laadpalen. Eén benadering is om alle partijen die aan de gemeentelijke voorwaarden voldoen toe te laten en vertrouwen op marktwerking voor een natuurlijke verdeling van het aantal te plaatsen laadpalen. Hierbij wordt rekening gehouden met het eerste recht op uitbreiding om het net te ontlasten. Een andere suggestie is het gebruik van een lotingsysteem voor strategische locaties voor de aanwezige CPO's. Hierbij kunnen ze hun gewenste locaties opgeven om hieruit een verdeling te maken. Tot slot wordt voorgesteld dat bewoners zelf kunnen kiezen bij welke CPO ze een laadpaal willen aanvragen.

Opmerkingen

De CPO's geven verschillende opmerkingen mee. Over de manier van aanbesteden, de integratie van DC laadpalen in de aanbesteding en over met meedenken in nieuw beleid.