

Bijlage 12: Verslag marktconsultatie en aanvullende marktgesprekken MRA-E publieke Snelladers MRA-E

Datum 01 mei 2023

Van MRA-Elektrisch

Onderwerp Verslag marktconsultatie concessie publiek Snelladers MRA-E

Tussen 28 september en 4 oktober 2022 heeft de MRA-E een achttal marktpartijen geconsulteerd over de voorgenomen Concessie publiek snelladen in de MRA-E regio. De partijen hebben vooraf schriftelijk een consultatieleidraad ontvangen en er heeft met de partijen een gesprek hierover plaatsgevonden. De algemene conclusies uit deze consultatie zijn te vinden in dit verslag.

De input uit de marktconsultatie is gebruikt om het aanbestedingsdossier verder in te vullen. De verkregen antwoorden zijn hierbij afgewogen tegen inzichten, doelen en kaders van MRA-E. Dit betekent dat MRA-E bepaald of en op welke manier de input in de verdere uitwerking van het aanbestedingsdossier is meegenomen.

De volgende partijen zijn geconsulteerd:

- BP/Pulse
- Equans
- FastNed
- Ionity
- NXT Mobility
- PowerGo
- Total Energies
- Vattenfall

Teneinde aanvullende informatie te verkrijgen over bijkomende uitdagingen betreffende de voorgenomen Concessie publiek Snelladen, bijvoorbeeld betreffende netcongestie, heeft de MRA-E een tweede marktconsultatie georganiseerd. Hiervoor zijn vier marktpartijen geconsulteerd welke volgens de MRA-E een goede afspiegeling vormen van de acht reeds geconsulteerde marktpartijen. De tweede marktconsultatie vond plaats tussen 2 maart en 8 maart 2023. De geconsulteerde marktpartijen hebben voorafgaand aan de gesprekken schriftelijk een consultatieleidraad ontvangen.

De volgende marktpartijen zijn in de tweede marktconsultatie geconsulteerd:

- BP/Pulse
- Equans
- NXT Mobility
- PowerGo

N.B. Aan de informatie opgenomen in dit document alsmede aan de gegeven antwoorden in de gesprekken kunnen geen rechten worden ontleend.

Exploitanten - eerste marktconsultatie

A. Raamcontract & Concessiemodel

De reactie op de voorgestelde contractvorm en locatieverdeling vanuit de marktpartijen is wisselend. Het contracteren van meerdere partijen stimuleert concurrentie. Wel spreken meerdere partijen de voorkeur uit om zelf aangedragen locaties zelf te willen realiseren. Hoewel ze ook het dilemma zien van meerdere locaties die dicht bij elkaar liggen en door verschillende partijen worden aangedragen.

Daarnaast raden ze aan om de realisatieverplichting van een toegekende locatie niet op te nemen, maar om dit aan de markt zelf over te laten. Immers zijn niet alle locaties gelijkwaardig (qua type locatie,

vervoersbewegingen etc). Dit maakt het voor marktpartijen risicovol om vooraf een business case op te stellen waarin rekening wordt gehouden met al deze variaties.

Andere suggesties van de markt ten behoeve van het stimuleren van concurrentie:

- De concessie opdelen in percelen o.b.v. type snellader en geografisch gebied.
- Een minicompetitie hanteren voor locaties die niet gekozen worden. Dit is bewerkelijker, maar voor de realisatie van een snellader met een exploitatietermijn van +/- 10 jaar is dit mogelijk ook wenselijk/onvermijdelijk.

B. Locatiebepaling

Er is met partijen gesproken over locatiecriteria die vooraf bekend moeten zijn. Hierop komen diverse antwoorden, maar in hoofdlijnen betreft het de volgende locatiecriteria:

- Verkeersintensiteit/verkeersbewegingen;
- Demografische gegevens;
- Commercieel verkeer o.b.v. faciliteiten op locatie (denk bijv. aan een station);
- Geografische spreiding/snelladers van andere aanbieders in de nabije omgeving.

De meeste marktpartijen zien het meeste potentieel bij drukke verkeersaders, fastfoodlocaties en sport- en winkelcentra.

Indien snellaadlocaties vooraf door MRA-E en gemeente worden vastgesteld, dan wordt door de meeste partijen gewenst inzicht te krijgen in het volgende:

- Adres;
- Oppervlakte, ruimtelijke mogelijkheden en voorzieningen ter plaatse;
- Bereidheid gemeente om mee te werken/Bestemmingsplan;
- Verkeersgegevens;
- Aantal laders dat geplaatst wordt;
- Beschikbare netcapaciteit;
- Type doelgroep en laadgedrag;
- Zichtbaarheid en bereikbaarheid van de laders;
- Mogelijke synergiën met zwaar vervoer en lokale opwek.

Diverse marktpartijen benadrukken dat locatieselectie gedegen moet gebeuren door de concessieverlener, het raamcontract dient gevuld te zijn met rendabele snellaadlocaties.

C. Plaatsingscriteria

Ten aanzien van de voorgestelde plaatsingscriteria worden over het algemeen de volgende reacties gehoord:

- Op een minimum van twee snellaadpunten per locatie wordt wisselend gereageerd, maar de kern is dat de voorkeur uitgaat naar een groter aantal (minimaal vier).
- Diverse marktpartijen willen vrijheid in het bepalen van het aantal snellaadpunten; niemand heeft baat bij verlieslatende locaties met te veel snelladers. Ook geven verschillende marktpartijen aan dat het aantal snellaadpunten belangrijker is dan het vermogen per snellader. Voor de e-rijder is het relevanter dat er een snellaadpunt vrij is dan het vermogen waarmee hij of zij kan laden. Suggestie: geen maximumaantal per locatie opnemen en het aantal per locatie met de gemeente, provincie en MRA-E afstemmen.
- Uitbreiding boven bepaalde bezettingsgraad is voor veel marktpartijen logisch. In veel gevallen is dit een incentive van de marktpartij om dit zelfstandig op te pakken, maar volgens sommige marktpartijen kan een verplichting hiertoe een goede 'achtervang' zijn wanneer een marktpartij overbezet is of om prioritering aan te geven in de plaatsing. Het is hier van belang om de 'bezettingsgraad' goed te definiëren (bijv. gedurende 24 uur of juist tijdens piekmomenten).
- Voorzieningen (zoals toiletten, horeca) worden door verschillende marktpartijen genoemd als belangrijk plaatsingscriterium. Op snellaadlocaties zonder voorzieningen zijn vaker meldingen van overlast. De koppeling met lokale opwek is een mooie kans, maar er moet wel ruimte voor zijn.
- De afstand tot het MS-net en de capaciteit op het net moeten gunstig zijn.

- Exclusiviteit is voor verschillende marktpartijen erg belangrijk. Op gemeente- of provinciale grond dienen regels te worden opgesteld binnen welke radius er geen andere snelladers mogen worden geplaatst.

D. Netaansluiting

Het vroegtijdig aanvragen van een netaansluiting door de MRA-E kan voordelig zijn voor de doorlooptijd van de realisatie, maar de marktpartijen zijn het hier niet volledig met elkaar eens. De netaansluiting is niet in alle gevallen een beperking bij de plaatsing, en wanneer er met batches wordt gewerkt zorgt dit voor een 'organisch' verloop van het aantal locaties waar de netaansluitingen gereed zijn. Een risico van vroegtijdig aanvragen is dat de exacte locatie (hierin willen diverse marktpartijen graag inspraak) nog kan veranderen. Daarnaast kan ook het aansluitvermogen nog veranderen, zeker wanneer het aantal snellaadpunten op de betreffende locatie door de marktpartij mag worden bepaald. Het is dus belangrijk om de aanvraag in overleg te doen of toch te kiezen voor een wat abstracter zoekgebied en nog geen netaansluiting aan te vragen. Verschillende marktpartijen geven aan dat er wellicht ook versnelling te behalen is rond het wijzigen van bestemmingsplan en het verkrijgen van vergunningen. Wellicht kan MRA-E haar expertise beter daarvoor inzetten.

E. Laaddienstprijs & indexatie

Vrijwel alle marktpartijen vinden het niet wenselijk om een maximumprijs in te stellen. De energiemarkt is op dit moment te grillig. Een minimumprijs is wellicht mogelijk om het verschil met AC-laden te behouden, maar ook dit wordt door diverse marktpartijen als een onnodige beperking gezien.

Snelladers kunnen pieken opvangen in het netwerk en een model met dynamische prijzen (net als bij tankstations) zou de toekomst kunnen zijn. Mogelijk verschilt de prijs dan ook per locatie en type lader en per moment op de dag. In de aanbesteding kan de prijs opgedeeld worden in drie componenten: 1. Elektriciteit, 2. Kosten en marge en 3. Belastingen, waarbij alleen de 4. component kosten & marge uitgevraagd wordt. De andere kostencomponenten zijn een gegeven op basis van wetgeving en energiemarkt. Dit model voorkomt discussie over indexatie en beperkt het risico voor marktpartijen aanzienlijk.

Indien er geen flexibele maar een vaste prijs wordt vastgesteld, dan wordt er aangeraden om als volgt (per kwartaal) te indexeren:

- Indexatie lonen o.b.v. CBS-index
- Energie o.b.v. ICE-ENDEX (peak and base)

F. Hardware

Verschillende marktpartijen staan positief tegenover het uitvragen van een minimumvermogen en geven de voorkeur aan een minimum van 100 tot 350 kW, maar geven tevens aan dat dit ook aan de markt overgelaten kan worden.

Het gewenste vermogen en aantal laadpunten verschilt per locatie. Corridorladen vraagt bijvoorbeeld om een hoger vermogen dan laden op bezoekerslocaties of op bedrijventerreinen. Op bezoekerslocaties zijn snelladers met minder vermogen toereikend omdat mensen er langer verblijven. Enkele marktpartijen stellen voor dat de markt een voorstel doet voor de typen locaties in de vorm van locatieplan inclusief benodigd vermogen.

Het uitvragen van een CHAdeMO-stekker wordt door vrijwel alle marktpartijen niet meer als noodzakelijk gezien. Nog maar één type auto maakt hier gebruik van en er op dit moment is er voldoende dekking van CHAdeMO-snelladers.

G. Planning en realisatie

De meeste marktpartijen zijn niet tevreden met de voorgestelde realisatieplanning. Drie tot vier maanden is in hun ervaring geen haalbare planning m.b.t. de realisatie van de eerste laders. Een half jaar is het minimum vanwege het aanvragen van vergunningen en de netaansluiting en levertijden van de hardware. Deze marktpartijen geven aan dat een termijn van ca. negen maanden na gunning realistisch is voor de realisatie van de eerste snelladers. Levertijden van hardware zijn diverse partijen nu geen probleem, maar de aanvraag van de netaansluiting is wel een knelpunt.

Het is ook belangrijk om oog te hebben voor andere lopende aanbestedingen. Marktpartijen moeten mogelijk keuzes maken waarop wel/niet in te schrijven.

H. Snelladen bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen is meer behoefte aan planning (werken met timeslots etc.) en andere inrichting van locaties. Personenvoertuigen moeten niet gemengd worden met zwaar vervoer (N2 en N3) omdat de benodigde techniek anders is.

Op het voorstel van een 'bouwteam' (optionele scope) zijn de reacties wisselend. Sommige marktpartijen achten het een logische aanpak, kijkend naar de ontwikkelingen en onzekerheden die in dit marktsegment spelen. Andere partijen zien deze optionele scope niet direct zitten, omdat het niet gegarandeerd is de marktpartijen dat deze verstand hebben van logistiek snelladen.

I. Overige suggesties

- Gunning: meer focussen op kwaliteit en minder op prijs. Dit voorkomt dat partijen 'marktaandeel kunnen kopen';
- Vergoedingsstructuur: bedrag per kWh is gebruikelijk. Daarentegen zijn er ook andere structuren te bedenken. Bijvoorbeeld in Denemarken wordt een vergoeding betaald per parkeerplek en de tijdsduur dat die in gebruik is;
- Branding: partijen willen graag hun eigen logo's en kleuren gebruiken en vragen om in de aanbestedingsdocumenten aan te geven wat mogelijk/toegestaan is. Ook ten aanzien van overkapping etc.;
- Looptijd concessieovereenkomst: een minimale looptijd voor alle marktpartijen is tien jaar, sommigen spreken zelfs over 15 tot 20 jaar. Dit is ook afhankelijk van de grootte van de stations en de rendabiliteit van de locaties. Twee snelladers met een kleinere netaansluiting zijn sneller terug te verdienen dan grote stations met grote netaansluitingen (deze zijn in het begin "te groot" en minder rendabel);
- Einde contract: afschrijving netaansluiting en overdrachtsperiode. Marktpartijen willen duidelijkheid in hoeverre de hardware moet blijven staan bij einde contract. Dit moet vooraf bepaald worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met branding, transformatorhuisjes etc. Een betaling voor de netaansluiting door de overnemende concessiehouder wordt geopperd om de businesscase aantrekkelijker te maken;
- Zekerheid en duidelijkheid: de marktpartijen hebben behoefte aan duidelijkheid rondom het aantal en type laders en locaties op het moment dat ze de inschrijving doen.

Conclusies aanvullende marktconsultatie

A. Netaansluiting

De marktpartijen geven aan dat zij de opdelingen tussen Kort-parkeerlocaties en Corridorlocaties logisch achten en in de meeste gevallen zelf ook hanteren. Hierbij zeggen de marktpartijen dat het in het geval van netcongestie logisch is om op Kort-parkeerlocaties Snelladers te realiseren op een 3x80A-aansluiting. Echter, alle partijen geven te kennen op te willen schalen indien daar mogelijkheid toe is. Wat betreft vermogens zeggen de marktpartijen immers dat 50 kW op Kort-parkeerlocaties uiteindelijk laag is. Tevens is het realiseren van Snelladers à 100 kW op Corridorlocaties volgens hen laag en niet toekomstbestendig.

Het opschalen van Snellaadlocaties in gebieden waar netcongestie heerst is volgens de geconsulteerde marktpartijen mogelijk, maar dan zouden de gunningscriteria daar wel op ingericht moeten worden volgens het SMART-principe. Het moet mogelijk zijn om te winnen op kwaliteit en niet alleen op prijs, temeer daar de beste oplossingen om netcongestie te omzeilen vanuit de markt komen volgens de exploitanten.

B. Exploitatieperiode

De MRA-E was voornemens om een Exploitatieperiode van 12 jaar te hanteren, waarvan de eerste drie jaar de Plaatsingsperiode vormen, met een optie om beide termijnen met 1 jaar te verlengen. Alle marktpartijen hebben in de tweede marktconsultatie echter aangegeven dat deze Exploitatieperiode te kort is. Immers, indien de Snellaadlocaties die in de laatste twee jaar wegens netcongestie niet tijdig gerealiseerd kunnen worden, komt de aangegeven terugverdientijd van 8 jaar in het geding.

C. Overig

- Marktpartijen geven aan dat de uiterste inschrijfdatum van 15 juli 2023 te vroeg komt en dat zij liever zien dat deze minstens één maand uitgesteld worden.
- De planning vanaf het sluiten van de inschrijvingen wordt wel als realistisch gezien.

Hardwareleveranciers

A. Hardware, techniek en slim laden

Het wenselijke vermogen verschilt per type locatie, maar het maximale laadvermogen van de meeste huidige personenauto's is niet meer dan 150 kW en personenauto's kunnen dit vermogen slechts enkele minuten aanhouden. Een laadvermogen van 300 kW uitvragen is dus niet nodig. De ontwikkelingen gaan snel en marktpartijen kunnen zelfstandig bepalen om het vermogen op te schalen wanneer de standaard toeneemt. De capaciteit kan tevens centraal aangestuurd en verdeeld worden. Er wordt dan ingezet op 400-600 kW per snellaadlocatie, en wanneer er gelijktijdig 100 kW geladen kan worden, dit is volgens de leveranciers een passende laadsnelheid;

Eisen stellen aan afmetingen wordt afgeraden. Sommige leveranciers hebben producten met unieke afmetingen in hun portfolio en deze worden op die manier uitgesloten. Dit benadeelt de hardwareleverancier maar beperkt ook de keuzemogelijkheden van de CPO. Inpasbaarheid (beperkt ruimtebeslag) is echter wel van groot belang en dient meegenomen te worden in het PvE, zeker voor de 'supermarktlocaties'.

Een reserveringssysteem is nog niet interessant, omdat dit beperkend werkt voor de bezetting. Het is in de toekomst mogelijk interessanter voor logistiek en taxi's.

B. Productie

De gemiddelde levertijd is momenteel 25 tot 30 weken, maar dit verschilt per product en leverancier. Er zitten ook uitschieters van 75 weken bij. Levertijden bij grote marktpartijen zijn vaak korter, omdat deze partijen de financiële kracht hebben om vroegtijdig te bestellen en eventueel voorraad aan te leggen.

C. Duurzaamheid

Het is mogelijk om *recyclability rate* en *carbon footprint calculation* uit te vragen. Het wordt aangeraden hier niet te streng op te zijn, maar bedrijven moeten wel kunnen laten zien wat ze doen op dit gebied. De gemiddelde levensduur van de laadobjecten is 15 jaar.

D. Algemeen

Het wordt aangeraden om aandacht te besteden aan de algemene veiligheid op laadlocaties d.m.v. camera's, (snel)laadinfrastructuur voor mindervaliden en aan faciliteiten als toiletten. Het belang hiervan verschilt per type locatie.