

Bijlage 15 - Verslag marktconsultatie:

Inleiding

Ter voorbereiding van deze aanbesteding is op 12 juni 2023 een marktconsultatie gepubliceerd op TenderNed. In totaal zijn er 8 partijen geweest die hun antwoorden hebben gegeven op de gestelde vragen. In dit document worden de gestelde vragen nogmaals opgenomen met daaronder een korte samenvatting van de ontvangen antwoorden.

Uitrolstrategie

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Er is breed draagvlak voor uitrol op basis van prestaties van het bestaande netwerk en datagedreven uitrol. Minder draagvlak voor de witte vlekken zonder dat hier compensatie toegepast wordt. Bij voorkeur vrij laten welke indicator de CPO gebruikt om tot de best presterende laadpalen te komen.
- Er wordt aangegeven dat duidelijk moet zijn om welke aantallen het hierbij gaat en of er eventueel een vergoeding tegenover staat. Eén partij noemt als argument dat de beperkte installatiecapaciteit als eerste gebruikt kan worden om bij te plaatsen bij goed bezette laadpalen.
- Twee partijen noemen 6.000 kwh/jaarbasis als ondergrens.
- Er wordt benoemd ook het aantal gebruikers of bezettingsgraad als optie om mee te wegen.
- Er wordt aangegeven de voorkeur te hebben op laaddruk, zodat ook specifiek laadmoment en laadpaalkleven meegenomen wordt.
- Eén partij geeft aan de voorkeur te hebben voor de pro-actieve plaatsing van laadpalen i.p.v. datagedreven. Indien wel datagedreven wordt geplaatst, wordt een ondergrens van 3.000 kwh aangegeven.
- Er wordt aangegeven dat niet alleen gekeken moet worden naar het verbruik, maar ook naar andere indicatoren. Hier wordt geen verder duiding of voorkeur aangegeven.
- Eén partij geeft aan voorstander te zijn van datagedreven uitrol en geeft ook aan dat een plankaart daarbij goed helpt. Ook zijn duidelijke afspraken over bijplaatsing nodig.

Er worden nog enkele suggesties gedaan:

- Werken met dynamische tarieven om bestaande laadpalen efficiënter te gebruiken;
- Bij data analyse uitgaan van minimaal 6 maanden data.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- In het algemeen wordt aangegeven dat gemeenten en CPO hetzelfde belang hebben. Een goede balans tussen vraag en aanbod en goed gebruik van de bestaande laadpalen. Meer bewustwording daarover is wenselijk.
- Meerdere partijen geven aan dat het logisch/begrijpelijk is om de € 1.500,- te laten vervallen. Een aantal partijen spreken van een maximaal percentage van 10% als acceptabel. Eén partij noemt 2% als 'voorbeeld' van een maximum.
- Partij geeft specifiek aan dat gekeken moet worden naar het gemiddelde portfolio en dat andersom bij een hoog verbruik de gemeente ook geen vergoeding ontvangt.
- Er wordt aangegeven dat de voorwaarden duidelijk in het bestek moeten staan, zodat de inschrijver dit kan incalculeren. Er dient daarvoor wel een maximum gesteld te worden.
- Partij geeft aan dat de mogelijkheid van dynamische tarieven de voorkeur heeft boven een zekerheidsstelling. Met een laag tarief kan gestuurd worden op een hoger verbruik.
- Er wordt aangegeven wel een voorkeur te hebben voor compensatie van minder rendabele palen, waarbij ze voorstellen dit wel op 'stadsniveau' te bekijken.

Er wordt nog een suggestie gedaan:

- Bij het vervallen van de mogelijkheid van 'paal volgt auto' is het kunnen aanwijzen van minder rendabele locaties wel noodzakelijk om tot een dekkend netwerk te kunnen komen.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Alle partijen delen de mening van een continue/constante stroom en de noodzaak van een goede planning. Ook het verbeteren en optimaliseren van de processen aan de kant van de gemeenten worden benoemd.
- Partij ervaart geen problemen, verwijst naar de netbeheerder en geeft aan dat gemeenten de processen meer op orde moet hebben.
- Meerdere partijen geven aan dat het noodzakelijk is om te zorgen voor een continue flow. Nu is het te veel rennen of stilstaan. Zij verwijst ook naar het op orde hebben van processen in de gemeenten. Plankaart etc. helpt. Suggestie wordt gedaan om flexibele (ambtelijke) capaciteit beschikbaar te stellen aan gemeenten om te ondersteunen in de uitvoering. Tot slot de suggestie om niet alles bij 1 partij te beleggen, maar te spreiden. Geen exclusiviteit.
- Er wordt het advies gegeven om het vergunningenproces in gemeenten te verbeteren. Er zijn geen consequenties als gemeenten deadlines niet halen. Andersom wel. Daardoor geen invloed.
- Partij wil stagnatiekosten in rekening kunnen brengen. Meer uniformiteit in plaatsingscriteria en omgaan met parkeerdruk. Beperken van de maximale lengte van 25 meter van het LS-net. Afschaffen of vervroegen van de schouw voor gemeenten.
- Partij geeft dat het hierom van belang is om met meerdere aanbieders van laadpalen te werken.

- Er wordt aangegeven dat optimalisatie van de planning een belangrijk deel van de oplossing is en dat samenwerken in het proces hier ook in kan bijdragen.
- Partij ziet geen uitdaging bij de aannemers, maar geeft aan dat de uitdaging bij de netbeheerder zit.
- Verschillende partijen adviseren de mogelijkheid om met meerdere installateurs te kunnen werken.

Innovaties

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- In het algemeen is er onvoldoende draagvlak onder partijen om nu al te kiezen om bebording achterwege te laten. Wel ruimte om hiermee te experimenteren. Om de mogelijkheid in te bouwen om op enig moment de borden te verwijderen, zullen de condities vooraf volledig duidelijk moeten zijn.
- Meerdere partijen zien hierin de ontwikkelingen en zien op dit moment op kleine schaal kansen hiervoor, maar ook grote uitdagingen.
- In het algemeen kan gesteld worden dat alle partijen in beginsel uitgaan van bebording, maar in de reacties wordt ruimte gezien om in specifieke gebieden en onder duidelijke afspraken hiermee te experimenteren.
- Partij geeft heel duidelijk aan hiervoor een pilot te willen starten en de resultaten te analyseren.
- Bij alle partijen is er draagvlak om hier gezamenlijk naar te blijven kijken.
- Partij geeft aan dit risico te willen nemen en hier per direct mee te willen starten.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- In het algemeen is er geen draagvlak om laadpalen dedicated en zonder compensatie voor elektrische deelauto's beschikbaar te stellen. Hiervoor kunnen de financiële middelen van het Rijk ingezet worden.
- Meerdere partijen geven aan dat het niet haalbaar is om zondermeer laadpalen exclusief te plaatsen voor deelvervoer zonder zekerheidsstelling. Opties die genoemd worden zijn: 1 laadpunt voor deelvervoer, de ander openbaar, een zekerheidsstelling of garantie van gemeente of aanbieder, geen exclusiviteit voor de deelauto of een vergoeding aan de voorkant.

- Er wordt aangegeven dat laadinfra voor deelauto's geen onderdeel van een concessie zou moeten zijn.
- Er wordt aangegeven dat dit mogelijk is als aan de voorkant goede en duidelijke regels zijn gesteld, zodat het door de inschrijver is te beprijzen.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Er worden geen hele concrete oplossingen gegeven, anders dan hierover zo vroeg mogelijk met elkaar in overleg treden.
- Partij geeft hierbij ook een aantal risico's aan.
- Partij geeft aan dat dit niet in een concessie te regelen is.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Er worden geen concrete oplossingsrichting aangegeven.
- Een aantal partijen zijn geen voorstander en willen onderzoeken hoe lokaal opgewekte stroom aan de publieke laadpaal gekoppeld kan worden.
- Er wordt aangegeven dat de baten niet opwegen tegen de kosten.

Inkoop

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Partijen geven aan hier al veel aan te doen, dit belangrijk te vinden en in te willen vullen, maar wel vrijheid te krijgen in de manier waarop ze dit willen invullen.
- Een aantal partijen geven aan dat door de eis van 'een door E-Laad goedgekeurde laadpaal' de mogelijkheden al beperkt worden.
- Er wordt aangegeven dat het niet plaatsen van bebording ook winst zou zijn.
- Partij is voorstander van Social Return en pleit voor familiebedrijven met een visie op duurzaamheid.

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Partij geeft aan geen voorstander te zijn van het toepassen van een concessievergoeding. Zij geeft aan EV te willen stimuleren en de prijs zo laag mogelijk te willen houden. Een vergoeding zal altijd 1 op 1 doorbelast worden en laden dus duurder maken.
- Partij geeft aan dat dit altijd in de prijs meegenomen wordt. Een langere exploitatieperiode zou een oplossing kunnen zijn.
- Er wordt aangegeven dat een langere exploitatietermijn de business case kan verbeteren. Zij geeft aan dat de kosten sowieso 1 op 1 doorberekend zullen worden. Dit brengt ook administratieve lasten met zich mee. Indien toch doorgevoerd, dan zou een eenmalig bedrag per laadpaal een mogelijk alternatief zijn.
- Partij geeft aan dat dit grote negatieve invloed heeft op de business case en dat bij toepassing hiervan hele duidelijke en goede afspraken gemaakt moeten worden.
- Partij staat hier neutraal in en heeft geen voorkeur, maar geeft wel aan dat bij de toepassing van een concessievergoeding deze gekoppeld moet worden aan een parameter en daarmee dus afhankelijk wordt van de prestaties.
- Partij geeft aan dat een concessievergoeding haalbaar is, maar waarschuwt dat een concessie dan mogelijk gekocht kan worden.
- Partij acht dit haalbaar, lijkt hier voorstander van te zijn en heeft hier ook ervaring mee.

Ervaringen

Vraag

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?

Samengevatte antwoorden

- Onderscheid tussen levering- en installatietarief, beperk innovaties, denk na over eisen om nieuwe spelers niet uit te sluiten.
- Koppel het E-tarief aan de ontwikkeling van de E-prijzen. Hanteer een exploitatietermijn van 10 jaar vanaf plaatsing, participatie en communicatie is tijdrovend. Partijen willen meewerken, maar kunnen geen maatwerk per gemeente bieden.
- Zorg voor een haalbare minimumprijs en concurrentie op kwaliteit. Innovaties: first right to bid, first right to offer. Exploitatieperiode altijd minimaal 8 jaar. Bij vervanging van hardware bij nieuwe protocollen nadenken over de verdeling van de kosten met concessieverlener. Nieuwe protocollen binnen 12 maanden implementeren is niet haalbaar, maak hier 24 maanden van. Een jaarlijkse inspectieronde is niet realistisch. Een uptime van 99% is niet realistisch, maak hier 97% van. Voorkeur om een eigen aanvraagportal te gebruiken.
- Partij geeft aan geen voorstander te zijn van een collectieve concessie en pleit voor een openmarktmodel of eventueel een combinatie van beide modellen.
- Er worden verschillende tips gegeven, waaronder: werken met beloningen voor E-rijders, mogelijkheden inbouwen voor invaliden, ruimte inbouwen voor innovaties en prijstransparantie, geen laadpalen met een lagere aansluitwaarde/vermogen, geen connectiefee, zorg dat ook grote installatiebedrijven de mogelijkheid hebben om in te schrijven.
- Partij adviseert de wijze van aanpassen/ verwijderen na concessie van Groningen/Drenthe.

- Er wordt aandacht gevraagd voor flexibele of dynamische tarieven op termijn. Ook wordt er gevraagd om de indexeringsmogelijkheden scherp te formuleren en voldoende tijd tussen gunning en start van de uitvoering te laten.