

# Bijlage 10

## Verslag Marktconsultatie

Oplaadpunten Parkeergarages MRA-E

Kenmerk PNH: 1894615



in samenwerking met



namens

Gemeenten uit de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht

## Introductie

In juni 2024 is een marktconsultatie uitgevoerd om een beroep te doen op de kennis en ervaring van marktpartijen inzake een aantal vraagstukken in de inkoopstrategie voor de aanbesteding Oplaadpunten in parkeergarages MRA-E. Voor deze marktconsultatie is een selectie van relevante marktpartijen uitgenodigd. Hierbij is getracht een goede balans te vinden tussen grootte en aard van de onderneming. De marktconsultatie had de vorm van een schriftelijke raadpleging waarbij partijen een aantal vooraf geformuleerde vragen beantwoordden. In onderstaand verslag zijn de gestelde vragen te vinden, en veralgemeniseerde antwoorden.

### Onderwerpen marktconsultatie

- A. Energie-inkoop
- B. Contractmodel, -duur en prijsvorming
- C. Demarcatie
- D. Algemeen

## A. Energie-inkoop

### Toelichting

De laadinfrastructuur wordt geplaatst in publieke parkeergarages die eigendom zijn van de gemeente. Dat betekent dat de gemeente ook de eigenaar is van de netaansluiting en het energiecontract. De contractant koopt de energie voor laadpalen dus in van de gemeente. De laadprijs voor de EV-rijder bestaat dan uit de energieprijs (van gemeente) en de infrastructuur vergoeding voor exploitant. Om toch het exploitatierisico te beperken, onderzoekt de MRA-E de mogelijkheid om een MLOEA allocatiepunt aan te bieden. Voordeel hiervan is dat de exploitant zelf energie kan inkopen. Nadelen zijn dat doorlooptijden lang kunnen zijn (tot 6 maanden), er extra kosten van de netbeheerder en meetinstallatie aan zijn verbonden, niet kan worden 'meegelift' op het verbruik van de garage voor de verlaagde energiebelasting en geen HBE's kunnen worden geregistreerd.

Er zijn twee opties denkbaar:

- a. In alle parkeergarages een nieuwe kleinverbruik aansluiting of MLOEA allocatiepunt aanvragen, zodat de energie-inkoop volledig onderdeel wordt van de opdracht en inschrijfprijs;
- b. Het aanbieden van MLOEA als optie wanneer het contract van de gemeente niet aan vooraf bepaalde voorwaarden voldoet (bijvoorbeeld de kWh prijs). Energie-inkoop is geen onderdeel van de inschrijfprijs en wordt per garage vastgesteld;

### Vragen

1. Ziet u MLOEA als kans voor de inkoop van energie? Zo ja, welke optie (a, b of iets anders) en waarom?
2. Indien voor optie b wordt gekozen, welke voorwaarden dienen gehanteerd te worden (bv. altijd, inkoopprijs > €X/kWh, inkoopprijs > X% boven ENDEX)?
3. Ziet u verder nog kansen en risico's in deze opzet? Welke maatregelen kunnen hiervoor getroffen worden?

### Antwoorden

De antwoorden op deze vraag liepen uiteen. Enerzijds zien partijen MLOEA als een kans om de in- en verkoop van energie binnen het verdienmodel in deze concessie te betrekken. Beide opties (a en b) werden hier als werkbaar gezien. Anderzijds waren er partijen die aangaven bij voorkeur de energie-inkoop en het exploitatierisico bij de gemeente te laten. Als aandachtspunt werd de doorlooptijden van het aanleggen van een MLOEA-meetpunt genoemd. Daarom werd ook een optie geopperd om de keuze voor MLOEA versus gebruik van de hoofdaansluiting bij de exploitant (in samenspraak met de gemeente) te leggen. Tevens werd de mogelijkheid tot het inboeken van HBE's genoemd. In beide gevallen is de exploitant niet in staat om zelfstandig HBE's in te boeken.

## B. Contractmodel, -duur en prijsvorming

### Toelichting

MRA-E is voornemens om een raamcontract aan te besteden en de exploitatie middels een concessiemodel in te richten. Nadere opdrachten worden hierbij dan per parkeergarage verstrekt. De MRA-E geeft gemeenten een set aan eisen mee waar een garage aan moet voldoen om een nadere opdracht te kunnen verstrekken. Gemeenten dienen hier zelf de voorbereidingen voor te treffen en dragen zelf de verantwoordelijkheid voor de planning hiervan. Provincie Noord-Holland is opdrachtgever en MRA-E voert het centrale contractmanagement uit. Operationele afstemming rond realisatie per garage dient direct met de gemeenten plaats te vinden. We zijn voornemens om één partij te contracteren die de totale behoefte aan laadpalen voor de komende jaren zal realiseren en exploiteren. In veel gevallen dient tevens bestaande laadinfrastructuur overgenomen of vervangen te worden.

De initiële scope van de aanbesteding bestaat uit circa 30-50 parkeergarages. Voor 40 reeds aangedragen parkeergarages zijn prognoses en technisch- en organisatorische rapporten opgesteld<sup>1</sup>. Mogelijk worden gedurende het contract meer garages toegevoegd, waar dan ook technische en organisatorische details over worden gedeeld. De aangedragen parkeergarages variëren sterk voor wat betreft de technische gereedheid en behoefte aan verzwaring. Ons voorstel is om één prijs te hanteren en prijsvorming te laten plaatsvinden op basis van de 40 reeds onderzochte garages. Wij kunnen slechts een beperkte garantie afgeven voor wat betreft aantal garages, aantal palen en uitrolplanning, omdat in veel gevallen extra voorbereidingen en/of verzwaring van de netaansluiting nodig is. Het overnemen of vervangen van de bestaande palen is in veel gevallen wel al mogelijk.

MRA-E overweegt voor dit contract een totale contractduur van 10 jaar waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen de plaatsingstermijn en de exploitatietermijn. Dit betekent dat er gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst extra laadinfra geplaatst wordt door de exploitant. De reden hiervoor is dat het in parkeergarages minder wenselijk is om meerdere actieve laadpaalexploitanten te hebben, gezien het feit dat de netaansluiting gedeeld wordt. Tevens is de benodigde tijd voor technische aanpassingen aan de garages (bv. verzwaring netaansluiting) nog moeilijk te voorzien. Om te voorkomen dat de risico inschatting te complex wordt, is het voorstel om een verplichte plaatsing te hanteren in de eerste vijf jaar o.b.v. een nader te bepalen bezettingsgraad. Daarna wordt overgegaan op optioneel bijplaatsen, zodat in de latere jaren geen onrendabele palen worden geplaatst. Gemeenten die na de eerste vijf jaar palen wensen bij te plaatsen, dienen hier dan een vergoeding voor te betalen naar rato van het aantal jaren tot het einde van het contract.

### Vragen

1. Hoe kijkt u aan tegen de opzet van het raamcontract en het opdrachtgeverschap vanuit de Provincie Noord-Holland?
2. Hoe kijkt u aan tegen de opzet van het verstrekken van nadere opdrachten per garage, waarbij er op raamcontractniveau een beperkte garantie wordt gegeven?
3. Welke eisen zouden moeten worden meegegeven aan de gemeenten voor het gereedmaken van de parkeergarages (zie ook C)? Houd er rekening mee dat hogere eisen ook langere doorlooptijden met zich meebrengen.
4. Welke voorwaarden ziet u voor het toevoegen van nieuwe (onbekende) garages, ook in relatie tot prijsvorming?
5. Hoe kijkt u aan tegen het voorstel om één prijs te hanteren voor alle parkeergarages, rekening houdend met verschillen in de installatiecomponent per parkeergarage?
6. Wat zou volgens u de minimale looptijd van het contract moeten zijn om (in deze constructie) een rendabele business case te krijgen? Waarvan hoeveel jaar maximaal een verplichting zou moeten gelden?
7. Voorziet u bepaalde risico en/of kansen? Zo ja, welke? Welke maatregelen zijn volgens u nodig om eventuele risico's te beperken?

### Antwoorden

Partijen konden zich vinden in de opzet van een raamcontract aanbesteed door de Provincie Noord-Holland, waarbij operationele afstemming direct met de gemeenten plaatsvindt. Wel werden diverse aandachtspunten

genoemd. Zo werd benadrukt dat heldere afspraken moeten worden gemaakt met gemeenten rondom verantwoordelijkheden en rollen in het proces, en dat een duidelijk proces moet worden afgekaderd. Ook werd verzocht om zoveel mogelijk informatie over de locaties te delen, zodat partijen in staat zijn een passende prijs te vormen. Het hanteren van uniforme eisen tussen gemeenten werd ook genoemd als aanbeveling. Ten aanzien van de plaatsing versus exploitatie werd meerdere malen een termijn van 5 jaar genoemd waarin de laadobjecten terugverdiend dienen te kunnen worden.

## C Demarcatie

### Toelichting

MRA-E is voornemens om de realisatie, exploitatie, beheer en onderhoud van laadinfrastructuur vanaf en inclusief de onderverdeelinrichting uit te vragen. De gemeente is verantwoordelijk voor de elektrische installatie vanaf de netaansluiting tot aan, maar exclusief de onderverdeelinrichting. MRA-E overweegt om het aanleggen van kabelgoten en mantelbuizen (incl. boren) ook bij de gemeenten te beleggen, zodat deze gereed zijn voor de situatie na eventuele verzwaring en de langere termijn.

### Vragen

1. Wat vindt u van de hierboven voorgestelde demarcatie? Voorziet u kansen of risico's?
2. Hoe kan dynamisch load balancing het best worden ingericht?
3. Heeft u bezwaren tegen het voorstel om mantelbuizen en kabelgoten door de gemeente te laten aanleggen?
4. Welke maatregelen zijn volgens u nodig om eventuele risico's te beperken?

### Antwoorden

De meeste partijen konden zich vinden in de voorgestelde demarcatie. Wel werd meermaals de voorkeur uitgesproken om de kabelgoten en mantelbuizen bij de CPO te leggen en pas aan te leggen bij de daadwerkelijke plaatsing. Daarnaast werd benadrukt dat de verantwoordelijkheden zoveel mogelijk ontvlochten dienen te worden en er goede afstemming dient plaats te vinden over het ontwerp voorafgaand aan de realisatie van beide delen van het systeem.

## D. Algemeen

### Vragen

1. Voorziet u nog overige kansen of risico's bij een regionale aanbesteding voor laadinfrastructuur in parkeergarages? Zo ja, welke?
2. Welke voorwaarden zijn nodig om het interessant te maken voor uw organisatie om in te schrijven? Wat zou u het inkoopteam tot slot nog mee willen geven?

### Antwoorden

Partijen noemen uiteenlopende kansen en risico's. Hieronder werden algemene risico's ten aanzien van het concessiemodel genoemd, maar ook risico's die specifiek gelden voor parkeergarages en daarom een andere benadering vragen dan laden op straat.