

Verslag marktconsultatie

Ten behoeve van de voorgenomen aanbesteding laadconcessie in de gemeenten Woerden en Oudewater middels een openbare procedure.

Inleiding

De gemeenten Woerden en Oudewater (hierna Opdrachtgever) heeft op 27 maart 2025 het marktconsultatiedocument gepubliceerd op Tendered. In het document zijn achtergronden gegeven bij de voorgenomen aanbesteding en zijn 16 vragen gesteld, verdeeld over acht thema's.

Het doel van de marktconsultatie is om gericht informatie vanuit de markt te halen om zodoende het Bestek inclusief het Programma van Eisen zo goed en zo compleet mogelijk samen te stellen, waarbij realistische eisen en voorwaarden gesteld worden die voor meerdere marktpartijen haalbaar en acceptabel zijn.

Opdrachtgever realiseert zich terdege dat het beantwoorden van de vragen een inspanning vraagt aan de marktpartijen. Opdrachtgever wil dan ook de partijen bedanken voor hun inzet en openheid.

Het verslag van de marktconsultatie gaat in op de ontvangen antwoorden. De antwoorden zijn geanonimiseerd en concurrentiegevoelige inhoud is uit het verslag gelaten.

Opdrachtgever gaat aan de hand van de antwoorden verder met het Bestek inclusief Programma van Eisen. Opdrachtgever overweegt gedane suggesties over te nemen, maar is hiertoe niet verplicht.

De vragenlijst

Opdrachtgever herhaalt hier de gestelde vragen en deelvragen per thema en geeft kort en bondig de inhoudelijke antwoorden vanuit de marktpartijen weer.

Overeenkomst

Opdrachtgever is voornemens om een concessieovereenkomst aan te gaan voor de duur van 10 jaar. Graag ontvangen wij een motivatie waarom de voorgenomen contractduur wel of niet commercieel interessant voor u is.

ANTWOORD: Een concessieovereenkomst voor de duur van tien jaar is marktconform en voor de markt dan ook akkoord. Aandachtspunt voor de contractduur is de contractperiode waarbinnen plaatsing van laadinfrastructuur plaatsvindt. De duur van de plaatsingstermijn bepaalt mede de contractduur van de concessie. Dit alles in verband met de terugverdientijd op gedane investeringen.

Indien de contractuur voor u niet, of beperkt commercieel interessant is, Welke mogelijke alternatieven kunt u aandragen voorzien van motivatie, die voor u interessanter zijn?

ANTWOORD: Geen van de Marktpartijen heeft aangegeven de contractuur niet of beperkt interessant te vinden.

Samenwerking

Opdrachtgever wil in nauwe samenwerking met de te selecteren partij samenwerken gedurende het contract waarbij flexibiliteit en toekomstbestendigheid belangrijke pijlers zijn om gedurende het contract te (blijven) innoveren. Wat is uw visie op een dergelijke samenwerking en hoe kan deze samenwerking het best vormgegeven worden?

ANTWOORD: Het sleutelwoord is “gezamenlijkheid” in proces- en planvorming. Enerzijds kan in gezamenlijkheid gewerkt worden aan plannen en plankaarten voor mogelijke plaatsingslocaties binnen de gemeentegrenzen. Belangrijk hierbij is dat door bewoners aanvragen kunnen worden gedaan voor plaatsing. Ook als de planvorming nog niet geheel finaal is. Naast planvorming is procesvorming van belang. Dit kan worden vormgegeven door overlegmomenten en kennisuitwisseling, maar ook door in de contractvoorwaarden rekening te houden met flexibiliteit: indexatie, flexibele tarieven, datagestuurde plaatsing of juist vraaggestuurde plaatsing.

In een samenwerking, zoals beschreven, zijn voorwaarden van toepassing voor beide samenwerkingspartners om de samenwerking blijvend succesvol te laten zijn. Welke rollen en plichten zouden bij Opdrachtgever moeten liggen en waarom?

ANTWOORD: Van Opdrachtgever wordt gevraagd flexibel en pro-actief te zijn. Zorg ervoor dat plannen passen binnen bestaand beleid, zodat plaatsing binnen afzienbare termijnen een feit is. Zorg voor de juiste randvoorwaarden zodat vergunningen, besluiten en toegang tot locaties verzekerd zijn. Het zou goed zijn dat Opdrachtgever één contactpersoon hiervoor beschikbaar stelt en zorgt dat vervanging altijd makkelijk ingevuld wordt. Opdrachtgever heeft een rol sturing te geven en actief input te geven bij overlegmomenten. Daarnaast is ook genoemd dat besluitvorming ook flexibel moet zijn in geval van afwijkende situaties en nieuwe toepassingen met het oog op de wens om toekomstbestendig te zijn en te blijven.

Pilots

Opdrachtgever geeft opdrachtnemer de kans om pilotvoorstellen te doen en kan zelf ook voorstellen inbrengen om pilots uit te laten voeren. Wat is uw visie op deze wijze van samen innoveren en welke kansen en risico's, voorzien van onderbouwing, ziet u in een dergelijke samenwerking?

ANTWOORD: Veel partijen geven aan ervaring te hebben met meerdere pilots: grote en kleine. Meegegeven wordt dat pilots van een redelijke omvang beter terugverdiend kunnen worden. Daarnaast is er al een verscheidenheid aan pilots die contraproductief zijn waar het gaat om de wens om landelijke standaardisatie. Specifieke innovaties die passend kunnen zijn worden genoemd. Onder andere: ad hoc / Pinnen aan de paal, innovaties aangaande prijstransparantie, lokaal opgewekte energie en slim en bewust laden. In het kort geldt dat pilots van enige omvang, pilots die standaardisatie niet in de weg staan en pilots die bijdragen aan terugdringen netcongestie het meest kansrijk zijn. Pilots die niet aan eerdergenoemde voorwaarden voldoen, zijn meer risicovol en leveren vaak een kostenverhoging aan de gebruiker.

Wat kan opdrachtgever volgens u doen om de hierboven genoemde risico's te mitigeren of weg te nemen?

ANTWOORD: Om te voldoen aan de benodigde schaal voor pilots is het goed om als Opdrachtgever aan te haken bij de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur). Dat is een goede plek om op de hoogte te zijn en te blijven over innovaties elders in het land. Door aan te haken bij bestaande, omvangrijke pilots is Opdrachtgever toekomstbestendig bezig.

Plaatsing laadinfra

Bijplaatsing geschiedt na de vraaggestuurde eerste fase op basis van gebruiks -en verbruiksdata. Welke meetbare KPI's ziet u als meest kansrijk om toe te passen in het afwegingskader voor bijplaatsing van laadinfra en waarom zijn de door genoemde KPI's voor het meest passend?

ANTWOORD: De meest genoemde KPI's zijn de bezettingsgraad al dan niet op piekmomenten, kWh's per maand per paal en in het areaal of deelgebieden binnen het areaal en aantallen unieke gebruikers. Klanttevredenheid van de eindgebruikers wordt ook genoemd.

Op specifieke locaties in de gemeenten Woerden en Oudewater kan Opdrachtgever specifieke eisen hebben ten aanzien van de esthetiek in het straatbeeld. Heeft u ervaring met eisen ten aanzien van het uiterlijk van de laadpalen die relatie houden met esthetiek, in bijvoorbeeld oude binnensteden? Graag ontvangen wij een toelichting hoe u daaraan invulling heeft weten te geven?

ANTWOORD: Er zijn voorbeelden van laadinfra die verwerkt is in straatmeubilair. Meest voorkomend in lantaarnpalen. Van belang is vooral voorafgaand aan de aanbesteding een beeld te hebben van het aantal locaties waar bepaalde wensen gelden. Tevens is het goed om al een eisenpakket op te stellen ten aanzien van laadinfra waar dit voor geldt. Dan kan dit van tevoren ingeprijsd worden. Ook kan gedacht worden aan het aanvragen van een omgevingsvergunning op relevante locaties. Bij de omgevingsvergunning kunnen ontwerpen bijgevoegd worden. Overigens zijn voor veel

partijen er mogelijkheden in kleurstelling. Ook kan gedacht worden aan een separate opdracht die separaat in rekening wordt gebracht in deze gevallen.

Data

Op welke wijze ontsluit u de gegenereerde datastroom naar de gemeente, zodat de gemeente te allen tijde inzicht heeft in de prestaties van het systeem en de mate van gebruik van het systeem?

ANTWOORD: Er zijn verschillende oplossingen die zorg dragen voor het opslaan van gegenereerde relevante data per paal en gebied. Vaak is deze data te allen tijde beschikbaar en kan de data gepresenteerd worden in overzichtelijke dashboards.

Betrouwbaarheid

Opdrachtgever geeft sturing aan de concessieovereenkomst door te sturen op KPI's. Belangrijke KPI is de beschikbaarheidsgraad welke geldt om de betrouwbaarheid van het areaal en de losse laadpunten meetbaar te maken. Hoe borgt u de beschikbaarheid van de door u geboden laadinfra en welke mate van beschikbaarheid (uitgedrukt in een percentage) kunt u garanderen voor het gehele areaal en de separate laadpunten?

ANTWOORD: 98% is haalbaar voor marktpartijen. Door continue monitoring toe te passen worden storingen in een vroeg stadium opgespoord, waardoor laadpalen vaak in bedrijf blijven, zonder gevolgen voor de eindgebruikers.

Opdrachtgever stelt eisen aan de maximum responsetijd en oplostijd in geval van storingen en schademeldingen. Dit mede om zorg te dragen voor een hoge beschikbaarheid. Wat is volgens u redelijk om te eisen en waarom is een hogere eis niet haalbaar?

ANTWOORD: De antwoorden lopen bij deze vraag wat uiteen. Er wordt meegegeven dat het van belang is om gradaties toe te passen voor storingen (remote, urgent, minder of niet urgent). Om de inschrijfprijs niet te hoog te laten worden is het raadzaam om vooral bij minder urgente storingen coulant te zijn en een tijd van drie dagen te betrachten. Minder urgente storingen zijn storingen waarbij de laadinfra nog wel werkt en storingen aan landpalen waar voldoende alternatieven rondom de in storing gevallen infra aanwezig zijn.

Uiteraard wil opdrachtgever schade- en storingsherstel zo veel als mogelijk voorkomen. Op welke wijze borgt u dat herstel zo min mogelijk benodigd is en welke resultaten heeft u hiermee geboekt bij ander opdrachtgevers?

ANTWOORD: Antwoorden op deze vraag richten zich enerzijds op de hardware, anderzijds de software. Hardware dient zo veel als mogelijk op een plek gezet te worden waar aanrijdgevaar minder groot is. Aanrijdbeveiliging helpt om de hardware te

beschermen. Reguliere rondes langs de infra zorgen voor tijdige opsporing van schades. Modulaire opbouw van de infra zorgt ervoor dat vervanging makkelijk gedaan kan worden. Softwarematig is veel remote op te lossen en moeten regelmatig updates gedaan worden. Monitoring op afstand zorgt voor opsporing (op handen zijnde) verstoringen.

Transparantie

Opdrachtgever wil verregaande transparantie over laadtarieven bieden aan de gebruiker. Opdrachtgever is in dat kader voornemens te eisen dat de laadinfrastructuur voor iedere aanbieder van betaalservices open te bereiken is. Dit houdt in dat alle laadpasaanbieders in beginsel tegen gelijke condities toegelaten moeten worden, naast het mogelijk maken van elektronische betaling via pin en creditcards (visa en mastercard) aan de paal. Graag vernemen wij uw visie op dit uitgangspunt en op welke wijze u denkt deze open toegang het meest optimaal te organiseren?

ANTWOORD: Laadpassen worden geaccepteerd en bij gebruikers die geen laadpas hebben is contactloos betalen een optie en kan ook een pinterminal geïntegreerd worden in de laadpaal. Pinterminals en contactloos betalen werken wel kostenverhogend. Er zijn aanbieders die middels QR-codes betaalmogelijkheden aanbieden. De reguliere, meest gebruikte betaalmogelijkheden kunnen ook bij een QR-oplossing worden aangeboden. Transparantie over tarieven is het best te behalen door tarieven op een scherm te vermelden.

In welke mate denkt u dat de inzet van een display op de laadinfrastructuur bijdraagt aan de beoogde prijstransparantie? En welke aandachtspunten wilt u Opdrachtgever daarbij meegeven?

ANTWOORD: Displays worden aanbevolen. Displays zijn zeer geschikt voor realtime informatie, hulp-button, prijsinformatie, et cetera. Ook kunnen (dynamische) QR-codes voor de betaling in het scherm getoond worden. QR-codes die op het scherm getoond worden zijn minder fraudegevoelig dan bijvoorbeeld stickers op de laadpaal.

Netcongestie

Netcongestie is een probleem dat zich veelvuldig en door heel Nederland voordoet. Op welke wijze kunt u bijdragen aan het voorkomen van netcongestie? Graag ontvangen wij een motivatie waarom juist die aanpak kansrijk is?

ANTWOORD: Bij dreigende overbelasting van het net kan het vermogen op afstand teruggeschroefd worden. In het geval er teruggeschroefd wordt, is het van belang dat er voldoende laadpalen in de omgeving zijn, vanwege langere laadtijden. Marktpartijen werken voor dit soort oplossingen ook vaak met de netbeheerder samen. Zaken die de gemeente kan doen om netcongestie te voorkomen zitten hem in het uitvragen van

proposities ten aanzien van slim- en netbewust laden. Verder wordt gedacht aan het verleggen van piekmomenten door flexibele tarifiering. Aansluiten op eventuele zonnepanelen in de buurt van maatschappelijk objecten in eigendom van de gemeenten helpen ook om netcongestie tegen te gaan.