



RAADSVRAGEN

Onderwerp: Deelname Concessie Laadinfrastructuur

Naam steller: Gert Maas
Partij: PvdA

Categorie: Technische vragen over geagendeerde stukken

Toelichting vanuit vragensteller

In het opinieprogramma W.N.L. op Zondag van 1 juni jongstleden gaf Tweede kamerlid Jesse Six Dijkstra uitleg over o.a. zonnepanelen en laadpalen. Het blijkt dat Chinese zonnepanelen en laadpalen zijn voorzien van een 'Kill Switch' (noodstop-schakelaar). Dit betekent dat China met één druk op de knop van afstand alle zonnepanelen en laadpalen van Chinese makelij uit kan zetten. Dit lijkt ons als PvdA-fractie onwenselijk want de situatie in de oorlog tussen Oekraïne en Rusland in relatie tot Europa, is complex en kan het best omschreven worden als een bedreiging voor de Europese veiligheid en stabiliteit.

In het raadsvoorstel vraagt het college te besluiten ruimte te beiden om een concessie voor laadpaalinfrastructuur aan te gaan en daarmee af te wijken van één zin op pagina 11 van het stuk 'Laadvisie 2023' van Hardinxveld-Giessendam: "De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een open marktmodel voor het plaatsen van laadpalen"

Vraag 1:

Waarom is in het concept besluit expliciet opgenomen de zinsnede "en daarmee af te wijken van één zin op pagina 11 van het stuk". Hierdoor wordt de indruk gewekt dat het een ondergeschikte keuze is.

Reactie college

Er dient afgeweken te worden van de zin in de Laadvisie waarin staat dat de gemeente Hardinxveld-Giessendam kiest voor een openmarktmodel, omdat er bij de keuze voor een concessiemodel geen strijdigheden in de Laadvisie kunnen staan. Ambtelijk en bestuurlijk is de voorkeur uitgesproken voor de collectieve concessie. Voor argumentatie zie antwoorden op vraag 2 en 3.

Vraag 2:

In het voorstel staat: "*Regionaal is er uitvoerig gesproken over de voor- en nadelen van deze concessie ten opzichte van het openmarktmodel.*". In de stukken wordt dit inzicht echter niet gegeven. Graag ontvangen we de voor- en nadelen van de twee modellen.

Reactie college

In 2020/2021 is er met de regio Drechtsteden overleg geweest over het openmarktmodel en het concessiemodel. De Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) heeft onderzoek gedaan naar de verschillen tussen een openmarktmodel en een (collectieve) concessie naar aanleiding van vragen van openmarktgemeenten en het aflopen van de huidige collectieve concessie. Gemeenten krijgen vele aanvragen van partijen om laadpalen te mogen plaatsen. Er gaat veel tijd naar contractonderhandelingen, -management en overleggen en uitvoering na het aangaan van een overeenkomst. Voor veel kleine gemeenten drukt dit te veel op de ambtelijke capaciteit. De collectieve concessie ontzorgt gemeenten. Het is niet mogelijk om binnen een openmarktmodel een maximum te stellen aan het aantal samenwerkingspartijen. Ook merken gemeenten dat er enkele partijen zijn welke snel geld hopen te verdienen met laadpalen en vervolgens niet goed communiceren met de gemeente en inwoners, wat onze dienstverlening niet ten goede komt. In een collectieve concessie is het eenvoudiger om eisen te stellen, welke ook strenger kunnen zijn doordat er een groot areaal aangeboden wordt. Zie voor meer argumenten het antwoord op vraag 3. Nadelen van een concessie kunnen zijn dat het niet mogelijk is voor kleine marktpartijen om in te schrijven op de aanbesteding, omdat zij de middelen of de capaciteit niet hebben om aan de eisen te voldoen. Een ander nadeel kan minder flexibiliteit zijn. In de komende concessie wordt het areaal verdeeld onder meerdere winnende

concessiehouders, waardoor het makkelijker is voor partijen om zich in te schrijven. Ook is er van de afgelopen concessies geleerd en wordt er zoveel mogelijk flexibiliteit op bijvoorbeeld het gebied van laadprijzen en slim laden ingebouwd in de overeenkomst.

Vraag 3:

De keuze voor een concessie zoals voorgesteld wordt in het raadsvoorstel niet beargumenteerd behalve dan dat de oorspronkelijke doelstellingen overeind blijven. Graag ontvangen we de argumenten voor het voorstel.

Reactie college

De keuze voor een uitvoeringsmodel is een technische uitvoeringskeuze, wat bij het college belegd is. Bij het collegevoorstel waarin gevraagd wordt om in te stemmen met deelname aan de collectieve concessie zijn er meerdere argumenten aangevoerd voor het kiezen van de collectieve concessie ten opzichte van het huidige open marktmodel. Het gaat om de volgende argumenten:

1.1 De concessie geeft meer regie en zekerheid

De collectieve concessie geeft de gemeente meer regie over de uitrol, kwaliteit, het beheer en onderhoud van publieke laadpalen. Tevens kunnen binnen het concessiemodel laadpalen afgedwongen worden op locaties waar daar behoefte aan is. De gemeente behoudt het recht om de uiteindelijke locatiekeuze te maken. Tevens is de kans op het contracteren van een niet serieuze partij vele malen minder groot binnen een concessie, omdat er strenge afspraken gemaakt kunnen worden. Door op een groot schaalniveau te werken, kunnen alleen serieuze partijen meedingen in de concessie. Het aanpassen van het openmarktmodel naar een model met even veel regie en zekerheid is complex en niet geheel mogelijk.

1.2 De uitrol is efficiënter en uniformer

De gezamenlijke aanpak met de regio en in het verlengde provincie Zuid-Holland en provincie Zeeland zorgt voor een uniforme, strategische en herkenbare uitrol van publieke laadpalen binnen en tussen gemeenten. Gemeenten profiteren van schaalvoordeel, waardoor de uitrol efficiënter, sneller en voordeliger verloopt.

1.3 De kosten voor gebruikers zullen naar verwachting lager zijn

Door collectieve inkoop en concurrentie tijdens het aanbestedingstraject worden doorgaans scherpere laadtarieven gerealiseerd voor gebruikers. De laadprijs is onderdeel van de gunning en deze inschrijfprijs wordt actief gestuurd binnen een bandbreedte. Op het moment zien we dat laadprijzen binnen concessies lager zijn dan die van marktpartijen die in een open marktgemeente laadpalen plaatsen.

1.4 De ambtelijke werkdruk wordt verlaagd

De gemeente wordt volledig ontzorgd bij aanbesteding, contractmanagement, datamanagement, monitoring en realisatie. De collectieve aanpak voorkomt versnippering, verlaagt de druk op de ambtelijke capaciteit en voorkomt dubbel werk.

1.5 Een datagedreven en strategische uitrol gedijt beter bij een concessiemodel

Laadpalen worden datagedreven geplaatst: op basis van actuele data over laadbehoefte. Er wordt gewerkt aan een goede balans tussen vraag en aanbod. Laden moet immers altijd mogelijk zijn zonder grote overcapaciteit. Strategische locaties kunnen aangewezen worden door de gemeente. Door één gecentraliseerd systeem te hebben met maximaal twee partijen, kan er veel efficiënter datagedreven (bij)geplaatst worden.

1.6 Er kunnen meer eisen gesteld worden aan toekomstbestendige en duurzame laadinfrastructuur

De concessie borgt netbewust laden en stimuleert slim laden en innovatieve toepassingen. Er wordt gestuurd op duurzaamheid en circulariteit bij aanschaf en inrichting van laadpalen. Cybersecurity-eisen

zorgen voor een veilige en toekomstbestendige infrastructuur. Binnen een gezamenlijke concessie kunnen makkelijker eisen worden gesteld aan netbewust laden en cybersecurity. Met het oog op netcongestieproblemen en complexe vraagstukken rondom cybersecurity is het noodzakelijk om eisen te kunnen stellen.

1.7 Er kan gebruik gemaakt worden van professioneel concessiemanagement en specialistische ondersteuning

Als kleine gemeente kunnen we meeliften op de expertise van gemeente Rotterdam en NAL-regio Zuidwest. Het concessiemanagement wordt centraal en professioneel geregeld en uitgevoerd door de gemeente Rotterdam. Specialistische ondersteuning is beschikbaar op juridisch, technisch, data- en contractgebied. Door gezamenlijke input van alle gemeenten kan er sneller ingespeeld worden op ontwikkelingen en knelpunten.

1.8 Er kan snel voldaan worden aan nationale en regionale doelstellingen

Deelname draagt bij aan de uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en het Klimaatakkoord. Als gemeente zetten we met deelname concrete stappen richting een regionale en toekomstbestendige aanpak van duurzame mobiliteit.

1.9 Er is ruimte voor lokale invloed (Couleur Locale)

Als gemeente behouden we de ruimte om eigen keuzes te maken, bijvoorbeeld rond het nemen van verkeersbesluiten, inrichtingseisen en het instellen van een concessievergoeding.

1.10 Er is geen mogelijkheid tot later deelnemen aan de concessie

Gemeenten kunnen uiterlijk 1 juli 2025 besluiten tot deelname. Later instappen is niet mogelijk vanwege juridische en aanbestedingstechnische kaders. Er zou pas bij de volgende aanbestedingsronde, na afloop van deze concessie, een nieuwe kans zijn om aan te sluiten, naar verwachting na 3 tot 5 jaar.

1.11 Er zal met twee partijen een samenwerkingsovereenkomst gesloten worden.

Vaak wordt een concessie gegund aan één partij, maar er is in deze concessie voor gekozen om een aandeel van de laadpalen aan de beste partij te gunnen en een kleiner aandeel van de laadpalen aan de tweede gekozen partij te gunnen. Hierdoor is het mogelijk om ook mee te dingen als kleinere partij. Het komt ook ten goede aan de levensvatbaarheid van de branche, zodat over enkele jaren niet enkele CPO's overblijven. In de gemeente komen dus laadpalen van twee partijen te staan.

Vraag 4:

In het besluit wordt gevraagd om het college ruimte te geven om "een concessie" aan te gaan. In het voorstel gaat het verder om een "collectieve concessie". Gaat het hier specifiek om of kan het ook gaan om een lokale concessie?

Reactie college

Dit is scherp opgemerkt. Er is in bepaalde zinnen inderdaad enkel gesproken over 'een concessie', maar hier wordt in alle gevallen de collectieve concessie van de gemeente Rotterdam mee bedoeld. Alle gemeenten in de provincies Zuid-Holland en Zeeland kunnen meedoen aan deze concessie, waarvan de gemeente Rotterdam het concessiemanagement zal doen. Het gaat dus niet om een andere of lokale concessie. Overigens is er uit gesprekken met het JKC en de RAL Zuidwest (adviesorgaan voor laadinfrastructuur) gekomen dat het opstarten van een lokale concessie niet verstandig is. Hoe groter het areaal, hoe meer en hoe strengere eisen er gesteld kunnen worden.

Vraag 5:

In het voorstel staat: "Op dit moment hebben gemeenten in de provincie Zuid-Holland en Zeeland de kans om in te stappen in een collectieve concessie, welke georganiseerd wordt door de gemeente Rotterdam. In de regio is de meerderheid van de gemeenten van plan om over te stappen op deze collectieve concessie." Kan explicieter gemaakt worden om welke gemeenten / regio's het gaat. Betreft het concessie gebied bijvoorbeeld heel Zuid-Holland en Zeeland. Wat is de verwachting ten aanzien

van het aantal gemeenten van het totaal dat gaat meedoen in de collectieve concessie? En wat zijn de belangrijkste overwegingen van gemeenten om niet mee te doen?

Reactie college

Het definitieve aantal gemeenten kan nog niet gedeeld worden, omdat gemeenten uiterlijk 1 juli aan moeten geven of ze meedoen of niet. Veruit de meeste gemeenten hebben aangegeven positief tegenover de concessie te staan. Overwegingen om niet mee te doen verschillen per gemeente. Zo is voor een gemeente een model uitgerold waarbij de komende jaren geen te vergeven laadpalen meer zijn en bij een andere gemeente is er door personele wisselingen onvoldoende tijd geweest om de concessie te overwegen. Gemeenten die al meedoen aan de huidige concessie gaan door met het concessiemodel.

Vraag 6:

Indien de installatie en exploitatie aan de markt wordt overgelaten is het dan mogelijk voor onze gemeente eisen te stellen aan de makelij van de laadpalen?

Reactie college

Ook binnen het openmarktmodel kunnen er eisen gesteld worden aan laadpalen. Nationale wetgeving voorziet hier al grotendeels in, met name op het gebied van (brand)veiligheid.

Vraag 7:

Bent u het met ons eens dat m.b.t. de veiligheid het beter is dat er laadpalen van Europese makelij worden geplaatst? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe denkt u dit te borgen?

Reactie college

De zorgen over digitale veiligheid en afhankelijkheid van buitenlandse technologie – met name in het licht van geopolitieke spanningen – zijn begrijpelijk en worden binnen het projectteam van de collectieve concessie zeer serieus genomen.

Binnen de collectieve concessie voor publieke laadinfrastructuur wordt in het programma van eisen uitgebreid aandacht besteed aan veiligheid en betrouwbaar van de laadinfrastructuur.

Op het gebied van cybersecurity worden de meest actuele normen en richtlijnen toegepast, zoals opgesteld door de werkgroep cybersecurity van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Denk hierbij aan eisen voor veilige communicatieprotocollen, versleuteling van data en bescherming tegen ongeautoriseerde toegang.

Het stellen van een absolute eis dat uitsluitend laadpalen van Europese makelij worden geplaatst is in juridische zin mogelijk problematisch binnen een Europese aanbesteding. Dergelijke eisen mogen immers geen ongeoorloofde marktafscherming tot gevolg hebben. Wat wel mogelijk is, is het stellen van functionele eisen die indirect aansturen op hogere veiligheid, transparantie en controle over de keten. Dit wordt dan ook op deze manier opgepakt.

Vraag 8:

Bent u het met ons eens dat het plaatsen van Europese laadpalen beter is voor de weerbaarheid van onze gemeente (en Nederland)? Dit gezien de geopolitieke ontwikkelingen.

Reactie college

Bij Europese aanbestedingen is het juridisch naar waarschijnlijkheid niet toegestaan om rechtstreeks te eisen dat producten uitsluitend van Europese makelij zijn. Dat zou namelijk in strijd kunnen zijn met de aanbestedingsregels op basis van het gelijkheids-, transparantie- en non-discriminatiebeginsel uit het Europese aanbestedingsrecht. Wat wél mogelijk is – en wat binnen de collectieve concessie ook gebeurt – is het stellen van functionele en technische eisen die bijdragen aan digitale weerbaarheid en leveringszekerheid.