

Statenfracties PvdA en GroenLinks
t.a.v. Mv. F. Bijl en Mv. L. van Hazendonk

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Beantwoording technische vragen

Datum

21 maart 2024

Ons kenmerk

C2333187

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

Telefoon

Email

@brabant.nl

Bijlage(n)

-

Geachte mevrouw Bijl en mevrouw van Hazendonk,

Bij e-mail van 14 maart 2024 heeft u namens de PvdA fractie en GroenLinks fractie technische vragen gesteld over publieke laadinfrastructuur.

Onderstaand treft u aan, de vragen en de antwoorden daarop.

Begin 2020 gunden Noord-Brabant en Limburg (regio Zuid) opnieuw een aanbesteding voor de uitrol van een EV-laadnetwerk aan Vattenfall InCharge.

1. Hoe vordert de uitrol van publieke laadpalen (deelname gemeenten, spreiding, levertijd) over de provincie?

De doelstelling van 8000 publieke laadpunten is in september 2023, ruim binnen de gestelde termijn van vier jaar behaald. Verdere uitrol vordert gestaag en is afgelopen twee jaar versneld toegenomen om in te spelen op (toekomstige) laadbehoefte van elektrische rijders. Het percentage deelnemende gemeenten binnen Noord-Brabant en Limburg (samenwerkingsregio Zuid) is meer dan 90%. De overige gemeenten kiezen voor een lokale zelfstandige aanpak waarmee zij naar eigen inzicht invulling geven aan de opgave. De spreiding van laadpalen over en binnen de provincies is goed, blijktens de laaddrukanalyse die periodiek door RVO wordt uitgevoerd. De levertijd varieert. De uitrol van publieke laadpalen is mede afhankelijk van meerdere ketenpartners, waaronder gemeenten, installateurs, de netbeheerder en de laadpaalexploitant. Doordat de situatie lokaal verschilt zijn er variaties in levertijden mogelijk. De krapte op de arbeidsmarkt en netschaarste zijn daarnaast complicerende factoren.

2. Het streefgetal van 8.000 laadpalen (voor de regio Zuid) werd reeds in eind september 2023 bereikt terwijl deze concessie een einddatum kent van juli 2024. Wat betekent dit voor de verdere uitrol sinds september 2023?

Datum

21 maart 2024

Ons kenmerk

C2333187

Het beoogde aantal van 4000 laadpalen (zijnde 8000 laadpunten) is rond september 2023 inderdaad al bereikt. De uitrolstrategie wordt vervolgd o.g.v. de laadbehoefte en strategische locatiekeuzes van deelnemende gemeenten, om in te spelen op de (toekomstige) laadbehoefte van de EV-rijder. De aantallen zijn geen doel op zich, het streven is hoofdzakelijk gericht op een goede balans tussen vraag en aanbod. De prognoses van ElaadNL zijn daarbij mede richtinggevend.

3. Welke voorwaarden voor stroomlevering en -exploitatie zijn van toepassing voor deze concessie? En tot wanneer gelden deze voorwaarden?

Een belangrijke voorwaarde is levering van Nederlandse groene stroom en een concurrerend tarief. Er geldt exclusiviteit voor het plaatsen van nieuwe laadpalen voor de concessiehouder gedurende de plaatsingsperiode tot medio 2024. Dit loopt daarna door binnen de exploitatietermijn, waarbij de voorwaarden van een vastgesteld tarief (met indexatie); groene stroom en dergelijke blijven gelden tot 20 juli 2030. De concessieovereenkomst inclusief tenderstukken zijn leidend daarin.

4. Zijn er gemeenten in Brabant die los van deze concessie werken met een opdrachtmodel waarbij de gemeente zelf investeert in nieuwe laadpalen en infrastructuur?

Ja, er wordt door enkele gemeenten gewerkt volgens het zogenoemde openmarkt-model. Nee, de gemeente investeert niet zelf in laadinfrastructuur maar dat wordt lokaal georganiseerd door één of vaak meerdere aanbieders, op grond van onderlinge contractafspraken.

5. Is er een nieuwe concessie in voorbereiding?

Ja, het betreft de zogenoemde fase B3, die is beoogd om te worden gegund medio 2024.

In het Brabants Dagblad van 12 maart 2024¹ stond een artikel over de onderzoeksresultaten van Independer² m.b.t. de verschillende tarieven die van toepassing zijn bij publiek toegankelijke laadpalen (uitgezonderd snelladers) voor elektrische voertuigen. Uit dit onderzoek blijkt dat er sprake is van opvallend grote verschillen in tarieven. "Het verschil kan oplopen tot 39 cent per kWh, dat is meer dan een kWh bij het goedkoopste punt kost. Als je alleen maar dure openbare laadpalen in de buurt hebt, dan kun je ervoor kiezen om thuis te

¹ <https://www.bd.nl/brabant/in-deze-brabantse-gemeentes-kun-je-je-elektrische-auto-maar-beter-niet-opladen~a9c912d2/>

² <https://www.independer.nl/energie/info/onderzoek/laadpaal-tarieven-2024>

laden. Vooral in combinatie met zonnepanelen kan dat voordelig zijn.” Echter niet alle eigenaren van een EV hebben zonnepanelen thuis, en voor een groot deel ook niet de mogelijkheid deze te realiseren. Daarnaast beschikken veel mensen niet over een eigen oprit welke überhaupt nodig is om een EV thuis (enkelvoudig privaat) te kunnen laden.

Datum

21 maart 2024

Ons kenmerk

C2333187

6. Hoe zijn de verschillen in tarieven te verklaren tussen openbare laadpalen in Noord-Brabant?

Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen gemeenten die deelnemen aan de door ons georganiseerde concessie en niet-deelnemers. De circa 90 % van de ‘concessiegemeenten’ hebben een redelijk laag kWh-tarief dat voor alle laadpalen binnen de concessie gelijk is. Tegelijkertijd worden er vaak hogere eisen gesteld in het algemeen belang. Dat is wat er, dankzij de samenwerking en de collectieve Europese aanbesteding, is bereikt. De gemeenten die zelfstandig lokaal contracten sluiten, soms met meerdere aanbieders binnen één gemeente, hebben veelal een hoger tarief. Dat verband wordt niet concreet duidelijk uit de analyse van Independer. De tariefverschillen komen wel uit de analyse van Independer naar voren en die blijken vooral ongunstiger uit te pakken bij niet-concessie-deelnemers. Er kan bovendien nog een situatie bestaan waarbij er in een gemeente ook laadpalen voorkomen als gevolg van deelname aan eerdere concessies met bijbehorende contractafspraken.

7. Hoe zijn de verschillen in tarieven te verklaren tussen openbare laadpalen van eenzelfde aanbieder in verschillende provincies? ³

De verschillende provincies hebben op verschillende momenten door de tijd heen hun eigen aanbesteding ingericht. Mede afhankelijk van de energiemarkt en actuele omstandigheden, specifieke eisen en wensen op dat moment, heeft dat geleid tot een vastgesteld tarief. Een tarief is vaak opgesplitst in een installatievergoeding en energieprijis. Door de jaren heen fluctueert de energieprijis. De markt heeft op een aanbesteding ingeschreven met een propositie. Dat heeft geleid tot verschillende concessieovereenkomsten met bijbehorend tarief voor de duur van een contract. Eén aanbieder kan tegelijkertijd in meerdere concessiegebieden actief zijn doordat er in het verleden verschillende aanbestedingen zijn gewonnen.

8. Welke invloed had/heeft c.q. kan de provincie nemen op de tarieven die van toepassing zijn bij openbare laadpalen?

De provincie kan dat deels beïnvloeden middels een collectieve aanpak. Een Europese openbare aanbesteding maakt daar onderdeel van uit. De kwaliteitseisen en wensen daarbinnen zijn ook medebepalend. Goede veilige betrouwbare toekomstbestendige laadinfra is van belang en daar hangt een prijskaartje aan. Daarbij wordt er, mede door de schaal (aantal deelnemers) en de omvang van de opdracht (zoals aantal laadpunten) gestuurd op, onder meer een concurrerend tarief en kwaliteit. Er wordt aan de voorkant een uitvraag

³ Voorbeeld: <https://incharge.vattenfall.nl/onze-tarieven#tariefpas>

gedaan waarbij de markt kan inschrijven en wordt uitgedaagd om een scherpe aanbieding te doen. Dat is dan ook het moment dat de concurrentie plaatsvindt. De meest economisch voordelige c.q. beste prijs- kwaliteitverhouding krijgt de opdracht gegund en de inschrijftarieven (met periodieke indexatie) zijn dan van toepassing gedurende de hele contractperiode. Tarieven kunnen verder worden beïnvloed door eventuele bijdragen van provincie en/of gemeenten. Echter gemeenten wensen niet mee te financieren in de aanleg en exploitatie van publieke laadpalen.

Datum
21 maart 2024
Ons kenmerk
C2333187

9. Is er een mogelijkheid te sturen op de tarieven van laadpalen indien deze geplaatst worden bij parkeer- en laadvoorzieningen gericht op deelmobiliteit?

Nee, zie tevens antwoord op vraag 8.

De opslag van overtollige elektriciteit in de accu's van elektrische auto's wordt gezien als een van de mogelijke oplossingen voor het tegengaan netcongestie.⁴

10. Volgens het artikel van NRC wordt er straks op 142.000 (semi)publieke laadpalen 'slim laden' aangeboden. Hoeveel van deze laadpalen komen er (wanneer) in Noord-Brabant?

Voor Brabant geldt dat alle laadpalen geplaatst binnen de concessie "smart-charging-ready", toekomstbestendig worden voorbereid. Slim laden of meer specifiek gezegd 'netbewust laden' maakt daar onderdeel van uit om een bijdrage te leveren aan oplossingen rondom netcongestie, en (te) hoge maatschappelijke kosten zoveel mogelijk te voorkomen.

11. Bestaan er al laadpalen met flexibele/dynamische tarieven vergelijkbaar met dynamische energiecontracten voor huisaansluitingen?

In de provincie Noord-Brabant zijn er op dit moment nog geen publieke laadpalen beschikbaar met flexibele/dynamische tarieven vergelijkbaar met dynamische energiecontracten voor particuliere huisaansluitingen.

12. Welke initiatieven zijn er om mensen aan te moedigen hun auto op te laden ten tijde van een lage netbelasting en/of lage stroomprijs?

In de provincie Noord-Brabant zijn er vooralsnog geen mogelijkheden op publieke laadpalen om mensen aan te moedigen hun auto op te laden ten tijde van een lage netbelasting en/of lage stroomprijs. Er zijn echter diverse en meerdere laaddienstverleners die op private of semi-publieke laadpunten dergelijke mogelijkheden wel kunnen aanbieden. Het netbewust laden is een onderdeel binnen de nieuwe aanbesteding.

1.

⁴ <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/12/01/hoe-de-elektrische-auto-het-vastgelopen-stroomnet-kan-redden-en-je-portemonnee-a4182982>

13. Begin 2022 berichtte u ⁵ dat u gesteund door diverse andere provincies en Enexis ervan overtuigd was dat vrije energiekeuze bij laadpalen in het belang is van consumenten en de ontwikkeling van slim laden sterk zou kunnen bevorderen. U was voornemens aan de minister van Economische Zaken te vragen om te onderzoeken hoe deze innovatie gerealiseerd kan worden. Is hier al iets over bekend?

Datum

21 maart 2024

Ons kenmerk

C2333187

We hebben begin 2022 mede namens Enexis en de provincies Groningen, Drenthe en Limburg een brief verstuurd aan de minister van Economische Zaken en Klimaat. Vanwege het uitblijven van een reactie hebben we eind 2022 een herinneringsbrief verstuurd. Tussentijds zijn er meerdere pogingen geweest om de vragen te adresseren. Tot op heden is er geen reactie ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Deze brief is automatisch aangemaakt en daarom niet voorzien van een handtekening.

⁵ <https://www.brabant.nl/-/media/31f1afb9ac89459fa5e179b36cd3441a.pdf>