

Terechtwijzend- en informatiebericht nr. 1

Bestek: GAPA-2016-03-15

Oproep tot kandidaten voor concessie van openbare dienst met als voorwerp het leveren, plaatsen en exploiteren van laadinfrastructuur in de stad Antwerpen

In het kader van bovenvermeld dossier worden in onderstaand terechtwijzend- en informatiebericht:

- wijzigingen aangebracht in de gepubliceerde concessieleidraad en bijhorende bijlagen;
- een antwoord gegeven op de vragen gesteld via e-mail op 25 maart 2016.

I. Terechtwijzend bericht: wijzigingen aan de opdrachtdocumenten
--

Ter info:

De onderdelen die geschrapt worden, worden aangeduid met het doorhalen van de betreffende tekst. De onderdelen die bijgevoegd worden, worden aangeduid in vette tekst.

- Naar aanleiding van een verschil tussen de gepubliceerde concessieleidraad en het offerteformulier (bijlage 1) wordt in onderstaande paragraaf dit verschil rechtgezet, zodoende de concessieleidraad conform het offerteformulier is:

Pag. 11 Artikel 10 Toewijzingscriteria

GAPA zal de concessiehouder toewijzen op basis van de volgende toewijzingscriteria:

1. De prijszetting ten aanzien van de (potentiële) e-rijders (40 punten)

GAPA gaat uit van een exploitatiemodel, waarbij de concessiehouder het geheel van de diensten kan leveren zonder bijdrage van GAPA of andere overheden. In het kader hiervan dient de kandidaat in zijn voorstel een prijszetting op te geven die de (potentiële) e-rijder maximaal zal betalen aan de laadpunten. De kandidaat dient zijn prijs (per kWh) op te delen volgens twee betaalmethoden:

- > De maximale prijs per kWh (bijvoorbeeld via een laadpas, ~~app~~; **hou hierbij rekening met zowel laadpassen van eigen abonnementen, als laadpassen van andere providers**) (15 punten);
- > De maximale prijs per kWh via SMS/**app**-betaling (prijs inclusief SMS/**app**-betaling) (cfr. ad hoc betaalwijze) (15 punten);
- > Rotatietarief per 15 minuten (overdag) (10 punten).

- Een verduidelijking van het eerste toewijzingscriteria 'prijszetting ten aanzien van de (potentiële) e-rijders, zodoende duidelijk inzicht te geven in de berekeningswijze:

Pag. 11 Artikel 10 Toewijzingscriteria

GAPA zal de concessiehouder toewijzen op basis van de volgende toewijzingscriteria:

1. De prijszetting ten aanzien van de (potentiële) e-rijders (40 punten)

GAPA gaat uit van een exploitatiemodel, waarbij de concessiehouder het geheel van de diensten kan leveren zonder bijdrage van GAPA of andere overheden. In het kader hiervan dient de kandidaat in zijn voorstel een prijszetting op te geven die de (potentiële) e-rijder maximaal zal betalen aan de laadpunten. De kandidaat dient zijn prijs (per kWh) op te delen volgens twee betaalmethoden:

- > De maximale prijs per kWh (bijvoorbeeld via een laadpas, app; **hou hierbij rekening met zowel laadpassen van eigen abonnementen, als laadpassen van andere providers**) (15 punten);
- > De maximale prijs per kWh via SMS/app-betaling (prijs inclusief SMS/app-betaling) (cfr. ad hoc betaalwijze) (15 punten);
- > Rotatietarief per 15 minuten (overdag) (10 punten).

De concessiegever staat niet toe dat er een boetetarief / rotatietarief wordt aangerekend in de nachtelijke uren (van 2000 's avonds tot en met 7059 's morgens) aan de e-rijder van zodra de batterij van het voertuig volledig is volgeladen. Voor het laden overdag en het rotatietarief mag de kandidaat bij de kwaliteit van de dienstverlening (toewijzingscriterium 2) toelichten hoe hij tot dit tarief gekomen is en hoe hij zal omgaan met bewonersladen versus bezoekersladen. Het rotatietarief moet telkens ter goedkeuring voorgelegd worden aan de concessiegever. Dit rotatietarief kan tevens op vraag van de concessiegever op elk moment gewijzigd worden. **Indien de kandidaat geen rotatietarief wenst te implementeren, kan hij 0 euro indienen als prijs voor het derde onderdeel.**

~~De offerte met de laagste prijs krijgt een maximale score van 40. De minimale score mag niet lager zijn dan 10. De andere scores worden berekend volgens deze formule: score van de offerte = (laagste prijs/prijs van de onderzochte offerte) x 40.~~

De berekening van dit toewijzingscriteria zal als volgt gebeuren:

De hoogste score (= de laagste prijs) op een onderdeel, krijgt voor dat onderdeel het maximaal aantal punten. Bijvoorbeeld voor onderdeel 1 krijgt de laagste prijs 15 punten. De andere offertes worden berekend als volgt: (laagste prijs/prijs van de onderzochte offerte) x 15 (voor onderdeel 1).

Voor onderdeel 2 gebeurt dit op dezelfde manier als voor onderdeel 1.

Voor onderdeel 3 krijgt de laagste prijs 10 punten. De hoogste prijs krijgt 0 punten. De andere inschrijvingen worden verhoudingsgewijs berekend.

De eindscores per onderdeel worden voor elke kandidaat opgeteld, zodat er een finale offerteprijs op 40 punten verkregen wordt. De minimale score mag niet lager zijn dan 10.

II. Informatiebericht: antwoorden op vragen

Naar aanleiding van de publicatie van de concessieleidraad en zijn bijlagen heeft de aanbestedende overheid schriftelijke vragen ontvangen waarvan vraagstelling met antwoord hieronder integraal ter beschikking gesteld zal worden.

Vraag	Document of Bijlage	Blz.	Art.	Vraag	Antwoord
1	Concessie leidraad	4	3	Het elektrisch vervoer staat nog maar aan het begin van haar verwachte opmars. Verzoek is om de periode voor plaatsing naar minimaal 3 jaar te verhogen en met een verlenging van 2 maal 1 jaar. Kan dit verzoek worden gehonoreerd ?	In voorliggend bestek is dit niet mogelijk.
2	Concessie leidraad	8	7.1	Klopt het dat wanneer we inschrijven vanuit een BVBA maar wel diensten/service verkrijgen uit andere nevenvestigingen, er volstaan kan worden met enkel het attest waaruit blijkt dat de sociale zekerheidswetgeving van de andere EU-lidstaten is voldaan ?	Indien u inschrijft als BVBA (dus niet in de vorm van een samenwerkingsverband (bijv. tijdelijke handelsvennootschap (THV)) dan bestaat de verplichting tot het voorleggen van een attest inzake sociale zekerheidswetgeving enkel voor u als BVBA. Indien u personeel tewerkstelt uit een andere lidstaat van de Europese Unie dan België dan dient u een attest bij te voegen waarin bevestigd wordt dat u, volgens de rekening die ten laatste de uiterste dag bepaald voor de ontvangst van de kandidaturen, opgemaakt is, op die datum voldaan heeft aan de voorschriften inzake betaling bijdragen sociale zekerheid overeenkomstig de wettelijke bepalingen van het land waar u gevestigd bent.
3	Concessie leidraad	8	7.2	Er wordt in de referentie niet verwezen naar de minimale eisen zoals deze wel uitgebreid zijn beschreven in art. 15. Welke eisen worden aan de referenties gesteld ?	Ter beoordeling van de geschiktheid van de kandidaat (firma) voor het uitvoeren van deze opdracht vragen wij om minstens 2 projecten inzake levering, plaatsing en exploitatie van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen bij te voegen. Er worden in dit kader geen specifieke uitdrukkelijke minimale technische of kwantitatieve eisen opgelegd. De bijgevoegde referenties dienen dus niet te handelen over de levering, plaatsing en exploitatie van de specifieke laadinfrastructuur die gevraagd wordt in het kader van deze opdracht.
4	Concessie leidraad	11	10.1	Kan u een definitie geven van "rotatietarief" ?	Rotatietarief = Een boetetarief dat de laadpaalexploitant kan opleggen voor elke 15 minuten dat de e-rijder aan de laadpaal gekoppeld is nadat het opladen voltooid is, teneinde een optimale rotatie te bewerkstelligen. (is hetzelfde als een stimuleringsstarief in Nederland)
5	Concessie leidraad	11	10.1	Het rotatietarief is een belangrijk onderdeel van toewijzingscriteria. Wat gebeurt er wanneer er geen rotatietarief wordt gevraagd, immers het heeft een direct gunstig effect op het aantal te verkrijgen punten.	Zie hiervoor het terechtwijzend bericht onder deel I.

6	Concessie leidraad	11	10.1	Wil GAPA dat er wordt verrekend o.b.v. een kWh-prijs of een prijs in tijd?	We vragen een kWh-prijs, ongeacht de tijd. Dit staat ook zo in de Code Publiek Laden (EVORA) omdat dit vanuit het perspectief van de e-rijder eenvoudiger is. De tijd is afhankelijk van de batterij en het vermogen aan de laadpaal. De kWh-prijs is duidelijker en eenvormiger. Het vermogen /de laadsnelheid moet wel vermeld worden op de laadpaal. (cfr. Code Publiek Laden)
7	Concessie leidraad	11	10.1	Hoe worden de drie prijsonderdelen met elkaar verrekend tot de prijs van de offerte? Er staat geen formule hoe deze wordt vastgesteld.	Zie hiervoor het terechtwijzend bericht onder deel I.
8	Concessie leidraad	11	10	Zijn de begrippen gunningscriterium en toewijzingscriterium hetzelfde? Beide begrippen worden in de leidraad gebruikt.	De begrippen hebben dezelfde betekenis in het kader van deze opdracht.
9	Concessie leidraad	13	11	Heeft GAPA een verwachting van het aantal elektrische voertuigen (bewoners en werknemers) voor de komende jaren? Is deze uitgesplitst naar Plug-in voertuigen en Full-electric voertuigen? En een uitsplitsing voor de stad Antwerpen, de provincie Antwerpen en geheel Vlaanderen?	GAPA verwacht de komende jaren een toename van 10% tegen 2020 aan elektrische voertuigen. Dit is conform de meeste prognoses. Er werd geen uitsplitsing gemaakt naar Plug-in/Full-electric of per regio.
10	Concessie leidraad	13	11	Hoeveel aanvragen voor een laadpaal heeft GAPA momenteel? Voldoen deze aan de criteria zoals in de leidraad beschreven?	Zie artikel 14.2 van de concessieleidraad. Zoals beschreven werden de voorwaarden hier nog niet op toegepast.
11	Concessie leidraad	13	11	De beleidsvisie van GAPA is er op gericht om in eerste instantie altijd te verwijzen naar een niet-GAPA parkeer- en laadgelegenheid. Hoe denkt GAPA de kandidaat te ondersteunen om de investering terug te verdienen wanneer GAPA zowel de aanvrager maar ook de e-rijder die op zoek is naar een oplaadlocatie doorverwijst naar een niet-GAPA locatie?	GAPA volgt het principe 'paal volgt wagen'. Op deze manier is er een bepaalde garantie dat de geplaatste oplaadpalen ook effectief gebruikt zullen worden en is de laadpaal rendabel. GAPA heeft enerzijds onstreet parkeerplaatsen, en anderzijds ook offstreet parkeerplaatsen (al dan niet in eigen beheer). We willen het elektrisch laden voornamelijk organiseren in de 2e categorie. De focus ligt op bewoners en werknemers, zij zullen voor het grootste deel van de tijd een vast oplaadpunt gebruiken (in de buurt van hun woning/werk). GAPA zal zowel naar aanvragers als naar e-rijders die op zoek zijn verwijzen naar de laadpunten op haar website, op de website van Slim naar Antwerpen, op het parkeergeleidingssysteem, ...
12	Concessie leidraad	16	12	Is GAPA bereid om garant te staan voor een minimum afname en gebruik? Zo ja, hoe deze garantie eruit?	Ja, er is een minimum afname vermeld in de concessieleidraad artikel 5.8 ("Er wordt evenwel een minimale afnamehoeveelheid vooropgesteld van 11 laadpunten binnen de voorziene plaatsingstermijn, meer bepaald 7 op openbaar domein en 4 op privaat domein.").

13	Concessie leidraad	16	12	Heeft GAPA afspraken met de Stad Antwerpen over het stimuleren van het elektrisch vervoer? Gaat de Stad Antwerpen zelf elektrisch voertuigen aanschaffen ?	GAPA heeft de beleidsvisie van de stad Antwerpen geschreven; de stad Antwerpen heeft dus dezelfde visie als GAPA. De visie zegt dat de stad elektrische mobiliteit wil faciliteren. Dit is een verschil met 'stimuleren'. De vloot van de stad Antwerpen bevat momenteel reeds heel wat elektrische voertuigen (26 elektrische voertuigen, waarvan 12 gewone wagens, 123 dienstfietsen zijn elektrisch).
14	Concessie leidraad	16	12	Zijn de parkings die door de Stad Antwerpen zelf gebruikt worden onderdeel van deze aanbesteding? Zo niet, waarom niet?	In Artikel 14 van de concessieleidraad wordt vermeld voor welke parkings bestellingen geplaatst kunnen worden in het kader van deze opdracht. Dit zijn zowel de parkings in eigen beheer van de stad, alsook alle stadbedrijven en dochters van de stad, evenals parkinguitbaters die een concessie hebben bij de stad Antwerpen.
15	Concessie leidraad	17	14.1	Heeft GAPA een totaal overzicht van alle parkeerterreinen en parkeergarages in Antwerpen? Kan GAPA ook aangegeven hoeveel en welk type oplaadvoorziening hier al aanwezig zijn?	Ja, u kan onderaan deze tabel het overzicht vinden van de parkings in Antwerpen en het aantal oplaadpunten aanwezig. Daarnaast kan u de buurtparkings terugvinden hier op onze website: https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/parkings/wat-is-een-buurtparking-of-buurtfietsenstalling
16	Concessie leidraad	17	14.1	Heeft GAPA een inzicht in de groei van de oplaadvoorziening in de stad? Is er ook een overzicht van het gebruik hiervan?	Neen, we hebben enkel zicht op het verbruik van de 9 laadpalen op openbaar domein. Deze laadpalen staan niet op strategische locaties waardoor het verbruik niet hoog is. Deze laadpalen werden gezet volgens 'wagen volgt paal'-principe. We merken wel een toename van het gebruik de laatste tijd.
17	Concessie leidraad	17	14.1	Er wordt gesproken over beheer door GAPA van parkings. Betekent dit dat GAPA deze als locatieeigenaar in bezit heeft of dat GAPA verantwoordelijk is voor de openbare inrichting, handhaving en de exploitatie?	De parkings die GAPA/ de stad Antwerpen in eigen bezit heeft zijn de Park & Rides, Hangar 18, parking Rijnkaai. De andere parkings vermeld in artikel 14 zijn parkings die GAPA beheert en exploiteert als buurtparking, maar waarvan GAPA geen locatieeigenaar is.
18	Concessie leidraad	17	14.1	Indien GAPA niet de locatieeigenaar is, kan GAPA aangeven wie per parking wel de locatieeigenaar is?	De exacte eigendomsgegevens kunnen we u in dit kader niet bezorgen. We verwijzen naar onderstaande website waarop u meer informatie kan terugvinden: https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/parkeren/parkings/wat-is-een-buurtparking-of-buurtfietsenstalling

19	Concessie leidraad	17	14.1	Kan er bij de parkings gebruik worden gemaakt van de bestaande netaansluiting ? Wat is de beschikbare capaciteit hiervan en wat is de afstand van de gewenste oplaadlocatie parkeerplekken en de bestaande meter? Graag een nadere specificatie per locatie.	Dit moet per locatie nog onderzocht worden. Voor volgende locaties weten we zeker dat er een aansluiting is (omdat er nu reeds een oplaadpaal staat/ voorzien is), en kan gebruikt worden: parking Rijnkaai, P&R Olympiade, Steenplein, Turnhoutsebaan, Uitbreidingsstraat, Victor Roossensplein.
20	Concessie leidraad	23	15.5.a	Is verrekening middels SMS en/of credit-card voldoende om aan deze eis te voldoen? Kan dit nader verklaard worden indien dit niet volstaat?	Dit volstaat.

Tabel bij vraag 15

Exploitant		Tal	Parking	Oplaadpunt	Tal plaats
		35			12104
Antwerpse parkings	NV Parking Arenberg	1	Arenberg	2	387
Antwerpse Parkings	NV Parking Grote Markt	1	Grote Markt	2	463
Antwerpse Parkings	NV Parking Sint-Jacob	1	Sint Jacob	2	283
Antwerpse Parkings	NV Parking Brabo	1	Brabo	2	476
Antwerpse Parkings	NV Parking Breidel	1	Breidel	2	281
Apcoa	Apcoa Belgium nv	1	Century Center	1	221
Apcoa	Apcoa Belgium nv	1	Gerechtshof	1	370
Apcoa	Apcoa Belgium nv	1	Scheldekaaien Noord	0	282
Apcoa	Apcoa Belgium nv	1	Scheldekaaien Zuid	0	155
Apcoa	Apcoa Belgium nv	1	Sint Jansplein	1	350
B Parking	B-Parking nv	1	Centraal Station	6	631
Beheercentrale	Parking Diamant nv	1	Diamant	8	559
Beheercentrale	Parking Inno nv	1	Inno	2	625
Beheercentrale	Parking Oudaen nv	1	Oudaen	2	362
Beheercentrale	Parking Nova nv	1	Station ZOO	1	225
Interparking	Interparking nv	1	Stadsschouwburg	2	267
Interparking	Interparking nv	1	Centraal	2	1107
Interparking	Parking Roosevelt nv	1	De Keyser	2	223
Interparking	Interparking nv	1	Hopland	1	222
Interparking	Interparking nv	1	Horta	2	288
Interparking	Interparking nv	1	Lombardia	2	124
Interparking	Interparking nv	1	Meir	2	509
Interparking	Parking Roosevelt nv	1	Roosevelt	0	395
Interparking			Van Dijck ==> 't Stad		
My Park	Stuivenberg nv	1	Antwerp Shopping	0	130
My Park	Stuivenberg nv	1	Cammerpoorte	0	93
Parking Vesting nv			Vesting		

