

Marktconsultatiedocument

Aanbesteding laadinfrastructuur voertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering van de veiligheidsregio's en het IFV



Uitgegeven door:	Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)
Samenstelling:	United Quality
Begeleiding:	Projectgroep aanbesteding dienstvoertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering
Versie:	1.0
Status:	Definitief

Voorwoord

Dit document is een marktconsultatiedocument van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) in het kader van de voorgenomen aanbesteding “laadinfrastructuur voertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering”.

De marktconsultatie wordt uitgevoerd door het IFV ten behoeve van de 25 veiligheidsregio's in Nederland en het IFV. Omvang van de aanbesteding is nog niet bekend maar zal duidelijk zijn bij de start van de aanbestedingsprocedure.

Dit marktconsultatiedocument heeft als doel zicht te krijgen op de markt, voorafgaand aan een aanbestedingsprocedure, betreffende de mogelijk- en onmogelijkheden van de voorgenomen aanbesteding. Het IFV wil middels dit document tevens gebruik maken van de inhoudelijke expertise van de markt, o.a. voor het op kunnen stellen van een aanbestedingsstrategie en programma van eisen. U wordt als leverancier binnen deze markt verzocht om het IFV hierbij te helpen.

Het is niet de bedoeling dat respondenten op dit moment een gedetailleerde aanbieding maken. Het is belangrijk dat u basale doch voldoende informatie verstrekt over de bijdrage die u kunt leveren, zodat het IFV zich een goed beeld kan vormen over de mogelijkheden en beperkingen.

Er is getracht om in dit document het gebruik van vakjargon zoveel als mogelijk te vermijden, voorkomen is echter niet mogelijk.

Inhoud

Voorwoord	2
1. Inleiding	4
1.1 Algemene informatie IFV	4
1.1.1 De veiligheidsregio's	4
1.2 Aanleiding aanbesteding laadinfrastructuur voertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering	5
1.3 Doel van de marktconsultatie	5
2. Algemene informatie	6
2.1 Projectomschrijving	6
2.2 Relevante wet- en regelgeving	6
3. Procedure marktconsultatie	7
3.1 Procedure	7
3.2 Planning	7
3.3 Communicatie	7
3.4 Voorbehoud	8
4. Vragen	9
4.1 Vragen ter beantwoording door leveranciers	9
4.2 Instructies voor beantwoording	14
4.3 Eindrapport	14
Bijlage 1 Antwoordformulier vragen IFV	14

1. Inleiding

1.1 Algemene informatie IFV

Het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) is de landelijke ondersteuningsorganisatie voor de 25 veiligheidsregio's en hun crisispartners. Wij ontwikkelen en delen relevante kennis, wij hebben expertise voor het verwerven en beheren van gemeenschappelijk materieel, wij bieden dienstverlening op het gebied van informatievoorziening en wij adviseren de betrokken besturen. Zo dragen wij bij aan een veiliger Nederland.

Kijk voor uitgebreide informatie over onze organisatie en taken op www.ifv.nl.

Het IFV zal in de voorgenomen aanbestedingsprocedure fungeren als aankoopcentrale voor de veiligheidsregio's en tevens deelnemer zijn.

1.1.1 De veiligheidsregio's

Nederland is onderverdeeld in 25 veiligheidsregio's. Een veiligheidsregio is een samenwerkingsverband van gemeenten in een regio, krachtens de Wet veiligheidsregio's. Het algemeen bestuur van een veiligheidsregio wordt gevormd door de burgemeesters van de deelnemende gemeenten.

De veiligheidsregio's hebben tot doel de brandweezorg, de geneeskundige hulpverlening en de rampenbestrijding en crisisbeheersing onder één regionale bestuurlijke regie te realiseren. Daarmee wordt de gewenste vergroting van de bestuurlijke en operationele slagkracht gerealiseerd. In een veiligheidsregio werken de brandweer, de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR), de politie en gemeenten samen voor een effectieve voorbereiding op en bestrijding van crises en rampen.

De taken van het bestuur van de veiligheidsregio zijn onder meer:

- > Opstellen van het risicoprofiel: inventarisatie van de kans op branden, rampen en crises;
- > Adviseren over het voorkomen van branden, rampen en crises, bijvoorbeeld aan bedrijven;
- > Organiseren van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing;
- > Aanschaf en onderhoud van gemeenschappelijk materieel: brandweervoertuigen, redgereedschap, ambulances etc.;
- > Functioneren van de brandweer, de GHOR en de meldkamer;
- > Opstellen van het regionaal crisisplan; en
- > Inrichten en in stand houden van de informatievoorziening binnen de diensten van de veiligheidsregio en andere relevante diensten en organisaties.

Het bestuur van de veiligheidsregio stelt een aantal documenten vast, te weten:

- > Regionaal risicoprofiel: dit is een inventarisatie en analyse van aanwezige risico's, inclusief relevante risico's uit de aangrenzende gebieden;
- > Beleidsplan: hierin staat hoe de veiligheidsregio haar bestuurlijke taken uitvoert;
- > Het regionaal risicoprofiel vormt de basis voor het beleidsplan;
- > Crisisplan: plan voor de algemene aanpak van rampen en crises in de regio, zoals een overstroming; en
- > Rampbestrijdingsplan: plan voor de aanpak van rampen op speciale locaties, zoals een vliegveld, of chemische bedrijven (BRZO) met gevaarlijke stoffen.

Om de taken adequaat uit te kunnen voeren is per veiligheidsregio sprake van een regionale brandweerorganisatie die centraal wordt aangestuurd. Het personeel van deze brandweerorganisatie (beroeps en vrijwillig) is in dienst van de Veiligheidsregio. Het materiaal van de brandweerorganisatie is in beheer c.q. eigendom van de veiligheidsregio.

Afhankelijk van de situatie kan een veiligheidsregio, naast een regionale brandweerorganisatie, formeel uit meerdere onderdelen bestaan:

- > Meldkamer;
- > GHOR';
- > GGD;
- > Ambulancedienst;
- > Grootschalige Geneeskundige Bijstand (GGB);
- > Overig.

Bij een brand, ongeluk of lokale ramp is de burgemeester de plaatselijke opperbevelhebber. Hij stuurt de politie, brandweer en ambulances (officieel: geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio of GHOR-diensten) aan. Als meerdere gemeenten bij een ramp of crisis zijn betrokken, dan coördineren zij onderling de rampbestrijding. Daarnaast is de gemeente bij incidenten ook verantwoordelijk voor zorg aan de eigen bevolking. Deze zorg bestaat bijvoorbeeld uit voorlichting over een gevaarlijke situatie, opvang van slachtoffers en familie, opruiming, registratie en afhandeling van schade en omgevingszorg (milieu).

1.2 Aanleiding aanbesteding laadinfrastructuur voertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering

De veiligheidsregio's en het IFV wensen haar wagenpark te verduurzamen door de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen. Er is een eerste prognose gedaan en naar verwachting zullen er in de komende 4 jaar 150 tot 200 alternatief aangedreven voertuigen ingekocht worden.

1.3 Doel van de marktconsultatie

Het doel van de marktconsultatie is om kennis te verkrijgen van de markt van laadinfrastructuur door o.a.:

- > inzicht te verkrijgen in de trends en ontwikkelingen op de markt en bij de leveranciers in de huidige stand van techniek;
- > eenduidig en objectief informatie vergaren;
- > met de markt te kunnen spiegelen;
- > leveranciers stimuleren om ideeën en oplossingen in te brengen in het kader van de voorbereiding van de Europese aanbesteding;
- > een beeld te krijgen van de omvang van de markt;
- > het kunnen bepalen van een aanbestedingsstrategie.

Tijdens de marktconsultatie wordt u ruimte geboden kennis en ideeën uit te wisselen.

2. Algemene informatie

2.1 Projectomschrijving

Het IFV is voornemens om in 2020 een aanbesteding te uit te voeren voor het leveren, installeren, beheer en onderhoud van een laadinfrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen. Dit betreft personen- bestel- en vrachtwagens. De gevraagde laadcapaciteit varieert van 6,6 kW tot 300 kW per laadpunt en is afhankelijk van de soort op te laden voertuigen.

Het project heeft als doel te komen tot een laadinfrastructuur die voldoen aan de wet- en regelgeving en aan de verwachtingen vanuit het werkveld van de veiligheidsregio's.

Het IFV is hiervoor op zoek naar één opdrachtnemer die:

- de veiligheidsregio's en het IFV adviseert bij het vormgeven van de beste laadinfrastructuur per locatie;
- de omvang en capaciteit heeft om in geheel Nederland bij de locaties van de veiligheidsregio's en het IFV laadpunten te realiseren;
- onderzoek uitvoert of laat uitvoeren met betrekking tot de beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet van de betreffende locatie;
- kan beoordelen of de beschikbare capaciteit voldoende is voor de gevraagde laadcapaciteit;
- adviseert over de wijze van een eventuele noodzakelijke uitbreiding van het elektriciteitsnet;
- uitbreidingen van het elektriciteitsnet realiseert zo nodig i.s.m. derden zoals de netbeheerder;
- de hardware (laadpalen e.d.) levert en installeert;
- de complete laadinfrastructuur turnkey oplevert;
- thuislaadpunten bij werknemers van de veiligheidsregio's kan realiseren;
- de verrekening van stroomkosten verrekent met derden en werknemers;
- de complete laadinfrastructuur onderhoud en beheert.

Hierbij worden de veiligheidsregio's en het IFV maximaal ontzorgd tegen zo laag mogelijke totale integrale kosten (TCO).

2.2 Relevante wet- en regelgeving

Geldende Europese- en nationale wet- en regelgeving betreffende dienstvoertuigen zijn de uitgangspunten voor dit project. Marktpartijen wordt de mogelijkheid geboden om op basis van de laatste stand der techniek producten te leveren, zodat er mogelijk ruimte is voor innovatie.

3. Procedure marktconsultatie

3.1 Procedure

Deze marktconsultatie vindt digitaal plaats. Geïnteresseerde partijen kunnen zich hiervoor aanmelden via TenderNed.

Marktpartijen worden verzocht antwoord te geven op de vragen zoals deze zijn gesteld in hoofdstuk 4 van dit marktconsultatiedocument.

De voertaal tijdens deze marktconsultatie is Nederlands. Uw antwoorden op de vragen dienen zodoende in correct Nederlands te worden verwoord.

Deelnemers aan de marktconsultatie zullen een uitnodiging ontvangen voor een verdere dialoog. Maximaal 6 deelnemers zullen hiervoor een uitnodiging ontvangen. De projectgroep zal na de ontvangen informatie besluiten welke marktpartijen een uitnodiging ontvangen voor een verdere dialoog op 2 en 3 maart 2020 op een nader te bepalen tijdstip en locatie. Tijdsduur circa 1,5 uur per marktpartij. Aanleiding voor een verdere dialoog kan zijn dat de projectgroep verduidelijking wil naar aanleiding van de ontvangen informatie.

Partijen die deelnemen aan de marktconsultatie zullen bij de Europese aanbesteding niet bevoor- of benadeeld worden. Alle partijen zullen over dezelfde informatie beschikken. Informatie die (commercieel) vertrouwelijk is, zal niet worden opgenomen in de aanbestedingsstukken.

Van de marktconsultatie wordt een geanonimiseerd eindrapport gemaakt. Het eindrapport zal deel uitmaken van de documenten die ter beschikking worden gesteld tijdens de Europese aanbesteding.

3.2 Planning

De planning van de marktconsultatie is als volgt:

Activiteit	Datum
Publicatie marktconsultatie IFV via TenderNed	16 januari 2020
Uiterlijke datum indienen antwoorden op gestelde vragen van het IFV door de markt	14 februari 2020 vóór 11:00 uur
Verdere dialoog indien gewenst door de projectgroep	2 en 3 maart 2020

3.3 Communicatie

Tijdens de marktconsultatie verloopt de communicatie met het IFV met betrekking tot dit onderwerp, via TenderNed via de onderstaande contactpersoon:

Contactpersoon: Sharanda de Jong
Functie: Tactisch inkoper

3.4 Voorbehoud

Het IFV hanteert enkele voorbehouden. Indien u wenst mee te werken aan deze marktconsultatie stemt u automatisch in met deze voorbehouden:

- > Het IFV vergoedt op geen enkele wijze kosten verbonden aan beantwoording van dit document of daaraan gerelateerde activiteiten.
- > Het IFV houdt zich het recht voor om geen vervolg te geven aan deze marktconsultatie of afhankelijk van de uitkomst hiervan een bij de leveranciersmarkt passende verwervingsstrategie te kiezen.
- > De uitkomsten van de marktconsultatie worden geanonimiseerd, geaggregeerd en in de vorm van een eindrapport openbaar gemaakt en verstrekt aan alle deelnemers aan de marktconsultatie. Daarnaast kan het rapport worden opgenomen in de aanbestedingsstukken.
- > Door marktpartijen kunnen er geen rechten worden ontleend aan de ten behoeve van de marktconsultatie verstrekte informatie.
- > De informatie die wordt verstrekt gedurende de marktconsultatie kan aanzienlijk afwijken van de informatie die in een later stadium wordt verstrekt ten aanzien van de aanbestedingsprocedure.
- > De marktconsultatie is zowel voor het IFV als voor de deelnemende ondernemingen geheel vrijblijvend.

4. Vragen

4.1 Vragen ter beantwoording door leveranciers

Ten behoeve van de marktconsultatie laadinfrastructuur voertuigen t.b.v. algemene bedrijfsvoering, zijn er diverse vragen opgesteld om zo een goed beeld te krijgen van de laatste ontwikkelingen en mogelijkheden van laadinfrastructuur. Het IFV verzoekt u om deze vragen te beantwoorden conform de planning in paragraaf 3.2.

Het IFV verzoekt u om het antwoord kort en zakelijk te houden. Indien u op een bepaalde vraag geen antwoord geeft, graag aangeven waarom u hier geen antwoord op wenst te geven.

Aantoonbare ervaring

- 1 Bevat de omschreven gewenste dienstverlening onder de projectomschrijving (2.1) onderdelen die voor uw organisatie een knelpunt zou vormen ten aanzien van de te leveren diensten? Zo ja, welk dienstverlening betreft dit? Is dit knelpunt zodanig dat het voor u een belemmering zou vormen om in te kunnen schrijven op de aanbesteding?
- 2 Onder de projectomschrijving (2.1) is weergegeven wat er verwacht wordt van de opdrachtnemer. Kunt u hierbij aangeven hoe u het aspect advisering met betrekking tot de aanleg van een laadinfrastructuur vormgeeft? Denk daarbij aan:
 - op welke wijze geeft u advies?
 - maakt u gebruik van een plan van aanpak of een stappenplan?
 - op welke wijze verlopen de contactmomenten?
 - welke informatie verwacht u van de opdrachtgever?
- 3 Heeft u ervaring met betrekking tot het turnkey opleveren van een laadinfrastructuur die overeenkomt met de projectomschrijving onder 2.1? Indien ja:
 - a. Bij welke projecten was dat?
 - b. Hoe zijn deze projecten verlopen?
 - c. Wilt u aangeven wat belangrijke succesfactoren waren?
 - d. Wit u aangeven wat belangrijke risico's en bedreigingen waren?
- 4 Kunt u aangeven met welke aantallen u turnkey laadinfrastructuur projecten inclusief beheer en onderhoud in 2018 en 2019 heeft gerealiseerd? Betreft het totaal aantal laadpunten en het totaal aantal locaties.
Indien u dit niet heeft gerealiseerd, kunt u in de toelichting aangeven of u dit in de toekomst wel kunt realiseren?

Uitvoeringswensen laadpunten

- 5 De laadpunten dienen ook beschikbaar te zijn voor derden (bezoekers) en de kosten voor het gebruik dienen door de beheerder van de laadinfrastructuur berekend te worden aan de derden en gecrediteerd te worden aan de opdrachtgever. Wat zijn daarin uw mogelijkheden en welke risico's ziet u daarin?

U kunt er vanuit gaan dat de derden gebruik maken van een laadpas waarmee de facturatiegegevens bekend zijn.

- 6 Bij het realiseren van een thuislaadpunt bij een gebruiker dient de gebruikte stroom gecrediteerd te worden aan de gebruiker en berekend te worden aan de opdrachtgever. Opdrachtgever wenst hierin een minimale rol te vervullen.
Wat zijn uw mogelijkheden daarin? Is er een verschil tussen de stroomkosten die u afrekent met de gebruiker en de stroomkosten die u berekend aan de opdrachtgever? Zo ja, hoeveel bedraagt dit verschil?
- 7 Welke mogelijkheden heeft u voor het automatisch herkennen van voertuigen zodat het gebruik van laadpassen e.d. niet nodig zijn?
- 8 Het opbergen van een laadkabel wordt als omslachtig ervaren. Kunt u laadpalen uitvoeren met een vaste laadkabel? Welke voor- en nadelen ziet u daarin?
- 9 Beschikbaarheid van voertuigen is te allen tijde essentieel. Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn van stroomuitval behoudens dat de voertuigen niet meer opgeladen worden? Is het bijvoorbeeld nog mogelijk de laadkabel los te koppelen van het laadpunt?

Wijze van laden

- 10 Wat zijn uw mogelijkheden als het gaat om:
- De laadcapaciteit afstemmen op een vooraf vast gestelde maximale capaciteit van het lokale netwerk?
 - De laadcapaciteit afstemmen op de actuele beschikbare capaciteit op het lokale netwerk door het koppelen van de laadinfrastructuur aan het communicatiekanaal van de slimme meter?
- 11 Wat zijn uw mogelijkheden tot het stellen van prioriteiten in het laden. Is het mogelijk bepaalde voertuigen automatisch een hogere prioriteit te maken? indien de laadcapaciteit door een beperking op het netwerk niet volledig gebruikt kan worden? Dit door het opstellen van gebruikersprofielen.
- Let op! Opdrachtgever wenst niet dat de accucapaciteit van de voertuigen benut wordt ter ondersteuning van het lokale netwerk.

Installatie en levertermijnen

- 12 Opdrachtgever wenst een complete ontzorging bij de realisatie van een laadinfrastructuur. Dit inclusief de installatie op de locaties. Wat zijn taken welke, u inziens beter door de opdrachtgever uitgevoerd kunnen worden? Welke rol verwacht u van de opdrachtgever daarin? Dit graag toelichten.
- 13 Opdrachtgever wenst voor een **complete laadinfrastructuur op een locatie** een maximale levertermijn van 150 kalenderdagen vanaf eerste aanvraag tot de turnkey oplevering. Is dit een te

realiseren levertermijn? Zo nee, wat is u inziens een realiseerbare levertermijn?

In de levertermijn dient u er vanuit te gaan dat een besluit van de opdrachtgever (bijvoorbeeld het goedkeuren van een offerte) maximaal 14 kalenderdagen in beslag neemt.

- 14 Opdrachtgever wenst voor een **thuislaadpunt** een maximale levertermijn van 30 kalenderdagen vanaf eerste aanvraag tot de turnkey oplevering. Is dit een te realiseren levertermijn? Zo nee, wat is u inziens een realiseerbare levertermijn?

In de levertermijn dient u er vanuit te gaan dat een besluit van de opdrachtgever (bijvoorbeeld het goedkeuren van een offerte) maximaal 7 kalenderdagen in beslag neemt.

Prijsvorming

- 15 Veiligheidsregio's en IFV beschikken over een groot aantal locaties waarop een laadinfrastructuur gerealiseerd dient te worden. Deze locaties zijn zeer divers. Denk daarbij aan:

- inbandige laadpunten;
- laadpunten op een afgesloten parkeerterrein;
- laadpunten op een vrij toegankelijk parkeerterrein;
- verschillende soorten van verharding;
- grote verschillen in afstand tussen laadpunten en aansluitmogelijkheden op de bestaande infrastructuur;
- doorboringen fundering wel/niet noodzakelijk.

Wat is uw advies om te komen tot een goede transparante prijsvorming?

- 16 Een methode om te komen tot een transparante prijsvorming van de aanschaf en installatie van de laadinfrastructuur kan zijn de zogenaamde RAW systematiek. Dit wordt vaak toegepast bij infra-bestekken. Is dit hiervoor een passende systematiek? Heeft u daarmee ervaring en welke aandachtspunten, voor- en nadelen ziet u daarbij?

- 17 Opdrachtgever wenst eigenaar te zijn van de laadinfrastructuur en wenst de dienstverlening zoals onderhoud en beheer af te nemen in een abonnement vorm waarbij de kosten afhankelijk zijn van het aantal operationele laadaansluitingen. Is dit u inziens een passende kostenstructuur? Welke aandachtspunten ziet u daarbij?

Operationeel

- 18 Opdrachtgever wenst een dienstverlener die de laadinfrastructuur beheert en onderhoudt. Hiervoor wenst ze:

- een helpdesk die 24 uur en 7 dagen per week bereikbaar en beschikbaar is voor alle gebruikers;
- een storingsdienst die 24 uur en 7 dagen per week storingen van afstand en indien noodzakelijk, op locatie kan oplossen;
- een dienstverlener die de infrastructuur continu monitort, storingen signaleert en daarop direct actie onderneemt.

Heeft u daarmee ervaring en welke aandachtspunten ziet u daarbij?

19 Opdrachtgever wenst een zo groot als mogelijke uptime. Welk percentage is daarbij realistisch?

20 De downtime dient beperkt te zijn. Wat is de verwachte responstijd bij een storing? Dit onderverdeeld in:

- responstijd voor het op afstand oplossen van een storing;
- het oplossen van een storing op locatie;
- tijdens werkdagen/kantooruren en tijdens weekenden/buiten kantooruren.

Uitgangspunten:

- responstijd is de termijn tussen de melding en het weer operationeel zijn van het laadpunt
- in de opgave van de tijden hoeft u geen rekening te houden met overmachtszaken zoals een stroomstoring op het netwerk, files en dergelijke.

Rapportage mogelijkheden

21 Opdrachtgever wenst een uitgebreide rapportage waarin minimaal het volgende is opgenomen.

1. Algemeen:
 - a. de uptime van alle laadpalen
 - b. het totaal aantal laadpalen dat operationeel is, inclusief een lijst van deze laadpalen met daarbij de adresgegevens van de locatie
 - c. het aantal storingen dat heeft plaatsgevonden (inclusief de locatie)
 - d. inzicht in storingen die door gebruikers zijn gemeld
 - e. inzicht in storingen die proactief zijn verholpen n.a.v. monitoring door beheerder
2. Prestaties:
 - a. totale afname in kWh
 - b. gemiddelde kWh afname per laadpaal
 - c. afname in kWh per kenteken/roepnummer
 - d. aantal laadsessies per kenteken/vlootnummer en te rubriceren per type voertuig
 - e. inzicht in het aantal laadsessie en afname in kWh door derden.
 - f. de bovenstaande gegevens dienen op verschillende niveaus beschikbaar te zijn. Dit met de locaties per veiligheidsregio en alle locaties (landelijk) in 1 overzicht.
3. Duurzaamheid:
 - a. inzicht in het gebruik van stroom in de laadinfrastructuur die op de locatie is opgewekt (bijvoorbeeld door zonnepanelen)
 - b. weergave aantal laadsessies en hoeveelheid energie op een centraal geplaatste monitor (bijvoorbeeld bij de ingang van de locatie).

Kunt u deze rapportage realiseren? Zo nee, welke onderdelen kunt u niet realiseren?

22 Kunt u een voorbeeld van de beschreven rapportage uit vraag 21 bijvoegen als bijlage?

23 Welke belemmeringen ziet u in het uitgangspunt van één contractpartij voor de realisatie, beheer en onderhoud van een laadinfrastructuur?

24 Opdrachtgever wenst een contract aan te gaan voor een termijn van 4 jaar. Is dit een passende termijn? Welke aandachtspunten ziet u daarbij?

- 25 Opdrachtgever beschikt op een aantal locaties reeds over een bestaande laadinfrastructuur. Opdrachtgever wenst één aanspreekpunt voor haar laadinfrastructuur. Wat zijn de mogelijkheden om het beheer en onderhoud van de bestaande laadinfrastructuur bij u onder te brengen? Welke randvoorwaarden zijn daarbij van toepassing?
- 26 De technische levensduur van de laadinfrastructuur is langer dan de contractduur. Aan het einde van het contract dient de gerealiseerde laadinfrastructuur overgedragen te worden aan een (eventuele) nieuwe contractpartner. Welke aandachtspunten ziet u daarbij?
- 27 Kunt u aangeven over welke termijn u technische ondersteuning kan bieden na de levering van de laadinfrastructuur? Denk daarbij aan de beschikbaarheid van software updates, reserveonderdelen en ondersteuning bij storingen.
- 28 Maakt u voor de communicatie met de laadpunten gebruik van een open communicatie protocol waarmee de gevraagde gegevens uit vraag 21 na de contractduur ook beschikbaar zijn voor een eventuele nieuwe contractpartij? Zo ja, wat is de naam van dit protocol?

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

- 29 Wat doet uw organisatie reeds in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) in zijn algemeenheid?
- 30 Welke mogelijkheden ziet u ten aanzien van MVO in de dienstverlening?

Kwaliteitsborging en certificaten

- 31 Beschikt u over een geldig ISO 9001 certificaat?
- 32 Beschikt u over een geldig ISO 14001 certificaat?

Risico's

- 33 Welke risico's voorziet u, zowel in de contractfase als in de voorbereidende fase (aanbesteding, afsluiten contract)?
- 34 Hoe kunnen deze risico's weggenomen of geminimaliseerd worden?

Overige aandachtspunten of opmerkingen

- 35 Kunt u aangeven wat uw mogelijkheden zijn met betrekking tot de installatie van zonnepanelen en het plaatsen van energieopslagsystemen ter ondersteuning van het lokale netwerk?
- 36 Wat zouden voor u redenen zijn om wel of niet deel te nemen aan de voorgenomen aanbestedingsprocedure?

37 Welke overige aandachtspunten of opmerkingen wilt u ons meegeven ten aanzien van de voorgenomen aanbesteding?

4.2 Instructies voor beantwoording

Omwillen van een efficiënte tijdsbesteding bij zowel het IFV als de respondenten willen we graag een compacte beschrijving van uw mogelijkheden ten aanzien van het beoogde project ontvangen. We willen u dan ook verzoeken om de antwoorden die u heeft op de vragen van het IFV in te vullen in het Excel document conform bijlage 1.

Aan alle deelnemende marktpartijen wordt verzocht om de vragen van het IFV in Excel formulier schriftelijk voor 14 februari 2020 vóór 11:00 uur via TenderNed t.n.v. Sharanda de Jong. Zie ook de planning in hoofdstuk 3.2 van dit document.

Aangaande het Excel document willen wij u vriendelijk verzoeken:

Gebruik alléén het Excel document en geen andere formulieren zoals in Word of anderszinds!

4.3 Eindrapport

Over de beantwoording van de vragen zal aan de respondenten een inhoudelijke terugkoppeling plaatsvinden in de vorm van een eindrapport, maar niet alle informatie zal openbaar worden gemaakt. De rapportage zal een samenvatting zijn van de uitkomsten van de marktconsultatie. De vragen die commercieel vertrouwelijk zijn zullen niet terugkomen in het rapport. Wanneer dit volgens u ook voor één of enkele andere vragen geldt, dient u dit in het Excel document (bijlage 1) kenbaar te maken.

Verder wijst het IFV u er op dat acquisitie activiteiten naar aanleiding van dit marktconsultatiedocument niet op prijs worden gesteld.

Als laatste wil het IFV u bij voorbaat hartelijk danken voor de inspanning die u gaat leveren bij de beantwoording van de vragen.

Separate bijlagen:

Bijlage 1 Antwoordformulier vragen IFV