



Den Haag

Nationale aanbesteding, openbare procedure,

Concessie snellaadstations

Nota van Inlichtingen

Versie	1.0
Datum	24-9-2021
Referentie	200098
Aanbesteder	Gemeente Den Haag
Copyright	Bedrijfsvoeringsexpertisecentrum Inkoop Fysiek Domein

Nota van inlichtingen

Behorende bij en integraal onderdeel uitmakend van de aanbestedingsdocumenten van de aanbesteding Concessie snellaadstations ten behoeve van Gemeente Den Haag is deze geanonimiseerde Nota van Inlichtingen opgesteld.

De binnengekomen vragen zijn letterlijk overgenomen.

Hieronder treft u een overzicht van de gestelde vragen en antwoorden.

Mededelingen

Conform het antwoord op vraag 28 zal de initiële termijn van de concessie worden aangepast naar acht (8) jaar, met een aan Opdrachtgever eenzijdig toekomende optie tot verlenging van twee (2) maal één (1) jaar. Bijlage 10 zal worden aangepast conform voorgenoemde wijziging.

Gewijzigde en toegevoegde documenten

- Bijlage 10 - Format berekening gemiddeld laadvermogen per jaar - versie 1.1

nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
1	Inhoud	Bijlage 9	Bijlage 9 lijkt te ontbreken op de publicatie. Kunt u ons bijlage 9 voorsnog verschaffen? Bij voorbaat dank. Anouk TenderApp	Bijlage 9 zit in de Inschrijvingsleidraad. Omdat dit enkel de informatie betreft zoals aangegeven in de leidraad en niet hoeft te worden aangeleverd bij Inschrijving is deze niet als separate bijlage opgenomen.
2	Juridisch	Inschrijvingsleidraad 1.1.2	Wat verstaat opdrachtgever onder economisch eigendom en juridisch eigendom? En vallen nieuwe door de opdrachtnemer te plaatsen snelladers en infrastructuur ook onder het juridisch eigendom van de gemeente na afloop van de concessie?	Ja, alle door Concessiehouder te plaatsen Laadvoorzieningen, waaronder Snellaadpalen en infrastructuur vallen na plaatsing (en daarmee ook na afloop concessie) onder het juridisch eigendom van Concessiegever. Het voorgaande zal in de Overeenkomst nog nader geëxpliciteerd worden. Voor het verschil juridische en economische eigendom wordt verwezen naar de (rechts-)literatuur. In het algemeen valt er onder de lasten en verplichtingen (en de lusten en rechten) die bij een exploitant horen, zoals afsluiten verzekeringen, betaling belastingen, etc. De economische eigendom wordt verstrekt aan Concessiehouder t.b.v. de uitvoering van het concessierecht met alle daarbij behorende exploitatierisico's.
3	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 1.1	Kan opdrachtgever na 7 jaar vrijblijvend het contract beëindigen of zijn hier bepaalde voorwaarden (zoals KPI's) aan verbonden?	Hier zijn geen KPI's/voorwaarden aan verbonden. Opdrachtgever kan overeenkomst vrijblijvend beëindigen na afloop van vaste contractperiode en/of optiejaar.
4	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 3.4.2.1	Wat verstaat opdrachtgever onder één snellaadpaal? Voorbeeld: wordt een snellaadpaal die twee voertuigen gelijktijdig kan voorzien van elektriciteit gezien als twee snellaadpalen of als één snellaadpaal?	Eén snellaadpaal is één zuil met daaraan (mogelijk) meerdere stekkers (ChaDeMo of CCS). Een Snellaadpaal kan daarmee meerdere voertuigen voorzien.
5	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 1.1.1	Kunnen de bestaande 50kW snellaadpalen worden overgenomen door de opdrachtnemer? Zo ja, tegen welke vergoeding?	De huidige/bestaande 50kW laders zijn onderdeel van de opdracht en worden in economisch eigendom overgedragen aan concessienemer. Concessienemer kan juridisch eigendom verkrijgen tegen een marktconforme vergoeding.
6	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 4.2.2.1	Opdrachtgever vraagt om een upgradeplan. Mogen er randvoorwaarden aan het door de opdrachtnemer voorgestelde upgradeplan worden gesteld, zoals de ontwikkeling van het elektrisch wagenpark en de vraag naar snellaaddiensten?	Nee, wij verwachten dat de concessiehouder zelf een inschatting maakt van deze ontwikkelingen en dat meeneemt in het Upgradeplan.
7	Inhoud	Programma van eisen alinea 1	Wat verstaat opdrachtgever onder 'alle eisen' aan een snellaadpaal?	De eisen die zijn opgenomen in het Programma van Eisen.
8	Inhoud	Programma van eisen alinea 16	Opdrachtgever vraagt een CHAdEMO stekker uit, een stekker die niet meer wordt toegepast bij nieuw geproduceerde voertuigen en landelijk slechts door 8.727 (4,5% van het totale BEV wagenpark) voertuigen wordt ondersteunt. Wilt opdrachtgever deze eis heroverwegen, omwille van de toekomstbestendigheid van de te plaatsen laadinfrastructuur?	Nee. Er is één ChaDeMo-stekker per station vereist. Het uitgangspunt is dat alle elektrische voertuigen met een DC-laadmogelijkheid moeten kunnen laden op de stations.
9	Inhoud	Programma van eisen alinea 44	Is opdrachtnemer vrij om een eigen huisstijl toe te passen?	Ja, mits voldaan aan de in alinea 44 gestelde eis en akkoord bevonden door Gemeente
10	Inhoud	Programma van eisen alinea 69	Opdrachtgever geeft als uiterste overnamedata 1 januari 2021 aan, dit ligt in het verleden. Bedoelt opdrachtgever respectievelijk 1 januari 2022 en 1 februari 2023?	Constatering is (deels) juist. Correcte data moeten zijn 1 januari 2022 en 1 februari 2022.
11	Inhoud	Programma van eisen alinea 68	De overdracht van de snellaadpalen is deels afhankelijk van de huidige Opdrachtnemer. Welke uiterste datum is met de huidige Opdrachtnemer overeengekomen voor het verwijderen van de luifels en identificatie en overdracht van de exploitatie naar de nieuwe Opdrachtnemer?	1-2-2022 (1 februari 2022)
12	Inhoud	Programma van eisen alinea 96	Opdrachtnemer moet na einde contractperiode laadvoorzieningen zonder extra kosten overdragen naar Opdrachtgever. Na de contractperiode hebben de door Opdrachtnemer geïnstalleerde laders en infrastructuur nog een restwaarde, betekent dit dat deze restwaarde niet wordt vergoed door Opdrachtgever of nieuwe Opdrachtnemer? Bovengenoemd geldt voor laders die aan het begin van de contractperiode worden geplaatst, maar zeker voor laders die gedurende de contractperiode worden bijgeplaatst.	Ja, aan het einde van de contractperiode worden de laadvoorzieningen eigendom van de Opdrachtgever. Zie hieromtrent ook de bepaling in de concept concessieovereenkomst pagina 2.

nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
13	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 22	Zijn de boetes gesteld in artikel 22 ook van toepassing als het ingediende upgradeplan vertraging oploopt?	Deze boetes worden naar redelijkheid toegepast. Als voorbeeld: Indien er sprake is van vertraging door bijvoorbeeld een benodigde netinvestering door de netbeheerder, m.u.v. een te late aanvraag door Oprachtnemer, wordt de boete niet in rekening gebracht.
14	Contract	PVE, O1. Oplevering	Dient tijdens de concessie het opleverdocument ook ter goedkeuring aangeboden te worden aan de opdrachtgever?	Ja
15	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 22, lid 4	In artikel 22 lid 4 is bepaald dat naast een boete eveneens een recht op schadevergoeding blijft bestaan. Wij verzoeken Opdrachtgever om deze bepaling achterwege te laten omdat in de regel een boete een gefixeerde schadevergoeding betreft en er geen aanvullende schadevergoeding gevorderd zou moeten kunnen worden. Indien Opdrachtgever hier niet toe bereid is verzoeken wij Opdrachtgever om toe te lichten hoe dit zich verhoudt tot hetgeen in de Gids Proportionaliteit is vastgesteld (specifiek voorschrift 3.9D). Hoe dan ook dient het artikel in ieder geval zodanig aangepast te worden dat er slechts aanvullende schadevergoeding gevorderd kan worden indien de daadwerkelijke schade aantoonbaar meer is dan de opgelegde boete en zal het boetebedrag in mindering worden gebracht op de te vorderen schadevergoeding.	Art. 22 lid 4 is een boetebeding en geen (ongelimiteerde) aansprakelijkheidsbepaling. Op het laatste ziet voorschrift 3.9D Gids Proportionaliteit op. Artikel 22 lid 4 gaat over het recht op aanvullende schadevergoeding n.a.v. de tekortkoming naast de boete. De boete is de sanctie op niet naleven van de Overeenkomst door Concessiehouder en staat los van de schade die aan de orde kan zijn. Bovendien is het zo dat met deze concessie beoogd wordt de exploitatie geheel en daarmee alle exploitatierisico's bij concessiehouder te laten rusten gedurende de concessie en het van belang is dat het publiek. Artikel 22 lid 4 wordt niet gewijzigd.
16	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 7	Wij willen u verzoeken om de aansprakelijkheid zoals beschreven in artikel 7 te beperken door aan de bepaling toe te voegen dat Opdrachtnemer uitsluitend aansprakelijk is voor de directe schade, waarbij indirecte schade wordt uitgesloten. Indirecte schade is immers niet te verzekeren voor Opdrachtnemer en derhalve is het onredelijk om de risico's voor indirecte schade bij de Opdrachtnemer neer te leggen. Wij vernemen graag of u zich hierin kunt vinden. Daarenboven verzoeken wij Opdrachtgever te bevestigen dat de beperking van de aansprakelijkheid zoals bepaald in de ARVODI ook van toepassing is op de aansprakelijkheid en de vrijwaring zoals bepaald in artikel 7. Indien u hier niet toe bereid bent verzoeken wij u toe te lichten hoe wij dit moeten zien in het licht van het voorschrift 3.9 D van de Gids Proportionaliteit waarin is bepaald: "De aanbestedende dienst verlangt geen aansprakelijkheid die op geen enkele manier gelimiteerd is".	Aanbestedende dienst gaat hier deels in mee. Gids Proportionaliteit spreekt over het vermoeden dat niet gelimiteerde aansprakelijkheid disproportioneel zou zijn. Echter acht aanbestedende dienst het bij het karakter van de concessie passend, opdat aanbestedende dienst de exploitatie inclusief risico's (direct en indirect) overdraagt aan concessienemer. Om concessienemer tegemoet te komen is aanbestedende dienst bereid aansprakelijkheid voor indirecte schade te beperken tot Euro 20.000.000,- per contractjaar per laadlocatie, dan wel een hoger bedrag wat verzekeraar bied in marktconforme polissen.
17	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 7, lid 5	Wij verzoeken Opdrachtgever hierbij rekenschap te geven aan de Gids Proportionaliteit en meer in het bijzonder voorschrift 3.9A en aan deze bepaling toe te voegen dat dit slechts geldt indien te wijten aan een toerekenbare tekortkoming van Opdrachtnemer.	Zie antwoord bij nr. 16
18	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 2.1, laatste alinea	In deze alinea is bepaald dat alle exploitatierisico's bij Opdrachtnemer liggen onder algehele vrijwaring van Opdrachtgever. Wij verzoeken Opdrachtgever hierbij rekenschap te geven aan de Gids Proportionaliteit en meer in het bijzonder voorschrift 3.9A en aan deze bepaling toe te voegen dat dit slechts geldt indien te wijten aan een toerekenbare tekortkoming van Opdrachtnemer.	Zie antwoord bij nr. 16
19	Juridisch	Concessieovereenkomst, artikel 3, lid 3	Concessieverlener wenst de overeenkomst eenzijdig te kunnen verlengen onder gelijkblijvende voorwaarden, tot drie keer toe voor een periode van een jaar. Wij verzoeken concessieverlener deze bepaling zodanig te wijzigen dat beide partijen goedkeuring dienen te geven aan de verlenging en in gesprek kunnen gaan over de financiële component. Door de strikte bepalingen uit de overeenkomst waarbij alle exploitatierisico's bij concessiehouder zijn belegd, kan deze eenzijdige verlenging tegen dezelfde voorwaarden zeer onredelijk uitwerken.	De concessieverlener blijft bij de huidige vorm, eenzijdige verlenging. Duur van de overeenkomst is wel gewijzigd naar een eerste (vaste) periode van acht jaar, met vervolgens tweemaal een optionele verlenging van 1 jaar (zie antwoord op vraag nr. 28).
20	Proces	Algemeen	Gezien de omvang en gevraagde expertise is de doorlooptijd tot inschrijving op 8 oktober erg ambitieus. Kan dit worden uitgesteld en verlengd met 4 weken? Met huidige planning kunnen wij niet competitief aanbieden.	Wij zijn ons bewust van de hoge ambitie en de tijd die het kost om een inschrijving voor te bereiden. Helaas kan door het aflopende bestaande contract niet worden afgeweken van de huidige planning.

nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
21	Uitvoering	Inschrijvingsleidraad 1.1.1.	Wat gebeurt er met de oude 50 kW laders als deze vervangen worden? Blijven deze eigendom van de Gemeente? Of kan de Opdrachtnemer deze ook anders inzetten gedurende de concessie?	De gemeente is eigenaar van de laadpalen op de snellaadstations. Snellaadpalen die verwijderd worden ten behoeve van een upgrade mogen door de concessiehouder worden ingezet op een andere locatie (binnen of buiten Den Haag), mits de snellaadpaal is vervangen voor een nieuw exemplaar en juridisch eigendom is verkregen (zie ook antwoord vraag 5). De Inschrijver geeft in zijn duurzaamheidsvisie aan op welke wijze wordt omgegaan met verwijderde snellaadpalen. De gemeente hecht waarde aan zo hoogwaardig mogelijke inzet na gebruik (hergebruik, renovatie en tot slot recycling).
22	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 4.2.2.	Wordt er bij het upgradeplan alleen rekening gehouden met de geplaatste palen? Of de palen die in bedrijf zijn? Zo kan de netbeheerder nog wel eens roet in de planning gooien.	Er wordt uitgegaan van snellaadpalen die in bedrijf zijn. Bijlage 13A en 13B zijn bijgevoegd om inzicht te geven in de netbeheerderswerkzaamheden die waarschijnlijk benodigd zijn. Graag zien wij in het upgradeplan terug hoe de concessiehouder omgaat met onzekerheden, zoals de snelheid van de netbeheerder.
23	Inhoud	Kerncompetentie 1	Gaat het hier om 4 snellaadpalen op 1 openbare locatie? Of mogen er ook 4 snellaadpalen op 4 openbare locaties geplaatst zijn (1 per locatie)?	Hier gaat het erom dat er ervaring moet zijn met het plaatsen van vier snelladers. Dit mogen dus ook 4 snelladers op 4 verschillende openbare locaties zijn, zoals u het formuleert, of andere varianten daarop.
24	Contract	Reclame	Concessieovereenkomst art 2.2 sluit reclame uitingen uit van exploitant. Wat zijn de mogelijkheden die exploitant heeft voor het vergroten van de vindbaarheid en herkenbaarheid van het laadstations? Zijn totems naar ontwerp van exploitant toegestaan? Zijn er beperkingen aan de uiterlijk van de laders (kleuren, bestickering).	Voor reclame-uitingen via totems zijn publiekelijk gezien vergunningen aan de orde. reclame-uitingen zijn derhalve niet toegestaan tenzij concessiegever voorafgaand toestemming heeft gegeven al dan niet onder haar te stellen voorwaarden en alle publiek rechtelijke toestemmingen/vergunningen onherroepelijk verkregen zijn, zoals vermeld in de APV. Voor plaatsing van een overkapping (met reclame-uiting) geldt eveneens een vergunningsverplichting (zoals vermeld in PvE eis 6). Naamgeving en huisstijl mogen op het station op de snellaadpalen worden weergegeven.
25	Proces	Algemene Rijksvoorwaarden	Algemene Rijksvoorwaarden: zijn er aanpassingen aan deze voorwaarden mogelijk om deze meer in lijn te krijgen met de specifieke opdracht van het bouwen en exploiteren van een laadstation op rekening en risico van de exploitant?	De concessieovereenkomst met haar bijzondere voorwaarden, evenals de in de aanbestedingsstukken genoemde specifieke voorwaarden, prevaleren boven algemene voorwaarden, zoals Arvodi-2018. Er zullen geen aanpassingen worden gedaan aan de Arvodi-2018. Indien in overeenkomst, dan wel aanbestedingstukken waaronder deze nota, wordt afgeweken van de Arvodi-2018 is dit expliciet vermeld.
26	Proces	Wijzigingen in concessieovereenkomst	Inschrijvingsleidraad: hier wordt aangegeven dat na het indienen van vragen op 13 september 2021 geen mogelijkheden zijn om wijzigingen door te voeren aan het concept concessieovereenkomst. Echter is het onze ervaring dat na het opstellen van de uitbreidings- en exploitatieplannen het noodzakelijk is om zaken af te stemmen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Is het mogelijk om tekstuele wijzigingen voor te stellen die niet de aard van de opdracht of de commerciële afspraken tussen partijen betreffen?	Nee, de overeenkomst blijft gehandhaafd. Conform art. 21 lid 1 van de overeenkomst kunnen na gunning wel nadere schriftelijke afspraken gemaakt worden. Deze kunnen echter niet de opdracht noch de inschrijving wezenlijk wijzigen. Derhalve wordt hier terughoudend mee omgegaan.
27	Contract	Facturatie	Bent u ook bereid om een jaarlijkse facturatie van de concessievergoeding te accepteren om zo de administratieve taken voor de concessiehouder te verlagen?	Ja, dat accepteren wij. De facturatie en verrekening van de vergoeding kan jaarlijks plaatsvinden, mits opdrachtnemer maandelijks een financiële rapportage oplevert aan de Concessieverlener t.b.v. onze boekhouding.
28	Inhoud	Concessie looptijd	Looptijd van de concessie: is de gemeente bereid om een langere looptijd te overwegen? In combinatie met de wens om de laadtarieven laag te houden is het niet haalbaar om de investering in 7 jaar terug te verdienen. Is opdrachtgever bereid om een looptijd van 10 jaar te overwegen met een vijf maal een verlenging van 1 jaar?	De gemeente is niet bereid om een langere looptijd van de concessie te hanteren. Om de concessiehouder tegemoet te komen en meer zekerheid te geven is besloten een (vaste) looptijd van 8 jaar te hanteren, met twee keer een optie tot verlenging van 1 jaar. De totale looptijd van de concessie blijft dus 10 jaar. Als gevolg van deze wijziging is "Bijlage 10. Format berekening gemiddeld laadvermogen per jaar" aangepast.
29	Contract	Prijsgarantie/transparantie?	Concessieovereenkomst art 9.3: wordt hier met prijsgarantie prijs transparantie bedoeld?	Ja.