

Nota van inlichtingen Plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur elektrisch rijden

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Bijlage 7 annex 3	Kunnen wij een lijst krijgen met email adressen, namen en telefoonnummers van de relevante contacten bij Enexis en de op de lijst annex 3 horende bij bijlage 7 genoemde contractaannemers.	Nee, deze kunnen worden opgevraagd via de genoemde contactpersonen van Enexis.
2	Contract	Welke afspraken zijn er, wanneer de contractperiode na 2 jaar en ook na het 4e jaar niet meer verlengd wordt. De installaties en exploitatie zullen dan worden overgedragen, maar tegen welke condities? Zijn hier spelregels over bedacht?	De overeenkomst kent een exploitatieperiode van 10 jaar. Na het 2e en 4e jaar is er dan ook geen sprake van overdracht.
3	Bijlage 15	Waarom moeten er meer laadpunten in Limburg (2500) komen dan in Brabant (2000)?	De te plaatsen aantallen laadpunten zijn gebaseerd op de voorspellingen van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Deze voorspelt voor Brabant en Limburg voor de komende periode verschillende aantallen benodigde laadpunten.

4	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 4.3.1, criterium 4, blz 24.	U beschijft: "M.b.t. inzet Social Return geldt binnen de af te sluiten overeenkomst een minimale eis van 2% inzet voor Social Return op de verstrekte subsidie." Vervolgens vraagt u de inschrijvers aan te geven hoeveel procent SROI van de opdrachtwaarde men gaat realiseren. De termen opdrachtwaarde en verstrekte subsidie zijn in dit geval verschillende, niet te vergelijken waarden. Daarnaast zijn de opdrachtwaarden van de verschillende inschrijvers niet te controleren. Aangezien in deze concessie niet de opdrachtwaarde door de opdrachtgever aan de concessiehouder betaald gaat worden, zal de opdrachtwaarde tussen de (beoogd) concessiehouder en de opdrachtgever overeengekomen moeten worden. Dit geeft geen level playing field voor de verschillende inschrijvers. Wij verzoeken u aan te geven hoeveel subsidie er maximaal gemoeid is bij deze concessie en de inschrijvers op basis van dit subsidiebedrag een percentage SROI te laten kiezen bij hun inschrijving. Dit resulteert in een absoluut te realiseren bedrag aan SROI.	Voor de inschrijver geldt een minimale eis van 2% inzet voor Social Return op de verstrekte subsidie. Daarnaast kunt u voor een hoger percentage extra punten scoren. U geeft aan welk totaal percentage van de <u>verstrekte subsidie</u> u zult inzetten voor Social return. U kunt hiervoor als volgt scoren: · 2% van <u>verstrekte subsidie</u> = minimale eis is 0 punten · 3% van <u>verstrekte subsidie</u> = 10 punten · 4% van <u>verstrekte subsidie</u> = 22,5 punten · 5% van <u>verstrekte subsidie</u> = 35 punten De hoogte van de subsidie die maximaal gemoeid is met deze concessie is reeds in het beschrijvend document gecommuniceerd.
---	--	---	---

5	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5,9 sub 5, blz 41 & sub 8, blz 42.	U geeft aan: "maximaal één jaar nadat tenminste twee automerken V2G via ISO 15118 ondersteunen middels voertuigen die commercieel beschikbaar zijn in Nederland, dient ISO 15118 geïmplementeerd te zijn en V2G via dit protocol en bijbehorende hardware toegepast te kunnen worden op de laadpunten." Wij gaan er van uit dat de genoemde "commercieel beschikbare voertuigen" die V2G ondersteunen: - volledig elektrische voertuigen zijn; - er op de genoemde tijdsaanduiding voldoende van in Nederland rondrijden / verkocht zijn. Maatstaf hiervoor is dat het voertuig in de top 5 van bestverkochte auto's per kwartaal in Nederland staat. Kunt u dit bevestigen?	Nee, deze maatstaaf wordt niet gehanteerd en er wordt geen onderscheid gemaakt in type voertuig.
---	--	---	---

6	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5,9 sub 5, blz 41 & sub 8, blz 42.	"De laadpalen en laadpleinen dienen te zijn voorbereid op Smart Charging zoals gevraagd in het Programma van Eisen" Op basis van deze zin en het gevraagde t.a.v. smart charging in het programma van eisen dienen alle laadpalen in deze concessie al geschikt te zijn voor V2G oplossingen. Er zijn momenteel echter nog geen standaarden voor V2G oplossingen. Tevens geeft u aan: "maximaal één jaar nadat tenminste twee automerken V2G via ISO 15118 ondersteunen middels voertuigen die commercieel beschikbaar zijn in Nederland, dient ISO 15118 geïmplementeerd te zijn en V2G via dit protocol en bijbehorende hardware toegepast te kunnen worden op de laadpunten." Deze eisen kunnen resulteren in hardwarematige aanpassingen van alle reeds gerealiseerde laadvoorzieningen, zodra bekend is welke hardware noodzakelijk is voor ondersteuning van V2G via ISO 15118. Wij verzoeken u de eisen t.a.v. V2G oplossingen SMART te omschrijven en te beperken tot de laadpalen die betrekking hebben tot de pilot.	OG gaat niet mee in voorgestelde beperking, deze eis geldt voor alle laadpalen. V.w.b. de hardwarematige benodigdheden om de laadpalen V2G-ready te maken, denken wij tenminste aan de volgende componenten: een modem voor high-level communicatie (ISO-15118), spanning/frequentiebewaking (anti islanding relay) en per socket een bidirectionele meter.
---	---	--	--

7	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5,9 sub 3, blz 40	"Als het toepassen van nieuwe innovaties tegen redelijke kosten te implementeren is, dan dient de Concessiehouder hieraan mee te werken. Mochten er veel meerkosten gemaakt moeten worden, dan worden hierover met de aanbestedende dienst aanvullende afspraken gemaakt." Wij verzoeken u de definitie van "Redelijke kosten / veel meerkosten" SMART te definiëren en aan te geven hoe deze kosten worden verrekend.	Indien de de kosten aantoonbaar meer dan 15% van het subsidiebedrag betreffen, gaan partijen met elkaar in gesprek voor aanvullende afspraken. Dit antwoord heeft betrekking op innovaties die niet beschreven zijn en niet onder de vereiste innovaties vallen. zijn. De beschreven innovaties dient u met de beschikbare middelen te realiseren. Daarnaast is dit niet van toepassing op onderdelen of verplichtingen die naar aanleiding van veranderende of nieuwe wet- en regelgeving moeten worden doorgevoerd. die zijn altijd voor rekening van de opdrachtnemer.
8	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5,9 sub 2, blz 39	"De inschrijvende partij is verplicht om mee te werken aan deze gesprekken met de Belastingdienst voor het realiseren van VKE op de laadpalen." Het betalen van de energiebelasting is een taak voor het energieleverend bedrijf dat door de VKE door de consument is gekozen voor het leveren van de energie. Natuurlijk heeft de toekomstige CPO een rol in de administratieve afhandeling hiervan, echter is het voor ons niet in te schatten welke mate van inzet hiervoor benodigd is. Wij verzoeken u de van de CPO te verwachten inzet voor dit onderdeel SMART te specificeren.	De inschrijver dient mee te werken aan de gesprekken en eventuele vervolgacties die hieruit voortkomen. Het is aan inschrijver om een inschatting te maken van de hiervoor benodigde tijdsinzet. Dit geldt ook voor de administratieve afhandeling.

9	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.1, blz 28	U geeft aan dat gemeenten, die in eerste instantie niet mee doen aan de concessie, na 2 jaar kunnen instappen. Dit valt onder het "Op en afschalen van het contract" conform de Herzieningsclausule van paragraaf 1.4.2. Om hier ook een stem in te hebben verzoeken wij u om toe te voegen aan paragraaf 1.4.2: Wijzigingen die de opdrachtgever op basis van deze herzieningsclausule wil doorvoeren worden ter goedkeuring voorgelegd aan de concessiehouder. Deze zal de consequenties van de voorgestelde wijziging(en) doorrekenen en de bijbehorende consequenties (t.a.v. tijd, geld en kwaliteit) kenbaar maken en bespreken met de opdrachtgever. Bij wederzijdse overeenstemming, al dan niet na aanpassing van de wijziging of de bijbehorende consequenties, zal de opdracht voortgezet worden.	Dit is niet akkoord, de clausule betreft slechts een beperkt aantal gemeenten (te weten: Asten, Bergen op Zoom, Dongen, Etten-Leur, Halderberge, Landerd, Loon op Zand, Moerdijk, Nuenen, Gerwen en Nederwetten, Sint-Antonis, Waalre, Woensdrecht, Valkenburg aan de Geul en Maasgouw)
10	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.1, blz 27	De gemeente Altena staat zowel in par 5.1 op blz. 27 bij de deelnemende gemeenten, als in par. 5.1 op blz. 28 bij de gemeenten die nog geen formeel besluit hebben genomen. Kun u aangeven in welke categorie de gemeente Altena valt?	De gemeente Altena moet formeel nog een besluit nemen.

11	Beschrijvend document EA laadpalen; par 1.4.2, blz 6	Deze paragraaf geeft de opdrachtgever de ruimte om de gehele scope van de overeenkomst te wijzigen. Zo kunnen de genoemde aantallen laadpunten zowel naar boven als naar beneden (zonder genoemde bandbreedte) bijgesteld worden. Dit is disproportioneel omdat daarmee de businesscase voor de concessiehouder mogelijk niet meer houdbaar is. Wij verzoeken u aan deze paragraaf een alinea toe te voegen: Wijzigingen die de opdrachtgever op basis van deze herzieningsclausule wil doorvoeren worden ter goedkeuring voorgelegd aan de concessiehouder. Deze zal de consequenties van de voorgestelde wijziging(en) doorrekenen en de bijbehorende consequenties (t.a.v. tijd, geld en kwaliteit) kenbaar maken en bespreken met de opdrachtgever. Bij wederzijdse overeenstemming, al dan niet na aanpassing van de wijziging of de bijbehorende consequenties, zal de opdracht voortgezet worden.	Dit is niet akkoord.
12	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.3, ad4, blz 34.	Vierde onderdeel van de uitrol is het principe "Paal volgt wagen". Kan de concessieverlener een indicatie met een bandbreedte geven hoeveel "paal volgt wagen" aanvragen hij verwacht voor jaar 1+2 en jaar 3+4?	Nee, daar kan concessieverlener geen indicatie voor afgeven. Het is aan inschrijver om hiervan een inschatting te maken.

13	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.3, ad4, blz 34.	Vierde onderdeel van de uitrol is het principe "Paal volgt wagen". Kan de opdrachtgever een overzicht aanleveren om hoeveel aanvragen het de afgelopen vier jaar betrof in het beoogde projectgebied.	Als bijlage (bijlage 1 bij nota van inlichtingen) is een overzicht opgenomen van het aantal geplaatste laadpalen op basis van de voorgaande collectieve concessie in Brabant en Limburg. Wij merken hierbij nadrukkelijk op dat binnen dit contract voorwaarden, condities en looptijden anders waren. Bovendien was het binnen dit contract ook mogelijk om 'Strategische locaties' te plaatsen en 'Basis op orde' locaties. Tot slot wordt erop gewezen dat het aantal deelnemende gemeenten anders is.
14	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.3, ad3, blz 34.	Voor het doorrekenen van onze business case hebben wij een inschatting voor het aantal van deze onrendabele laadpalen nodig. Kunt ons per gemeente een inschatting van het aantal laadpalen / -punten verstrekken met mogelijk een bandbreedte?	Nee, er is geen overzicht van onrendabele laadpalen beschikbaar.

15	Beschrijvend document EA laadpalen; par 5.3, ad2. B5 gemeenten blz 33/34	"De B5 garanderen minimaal de volgende aantallen laadpunten per jaar af te nemen:" U omschrijft dat de B5 gemeenten gegarandeerd 220 laadpunten (110 laadpalen) zullen afnemen in de eerste 2 jaar. Voor de concessiehouder is dit te vrijblijvend en is het een risico als de B5 gemeenten deze garantie niet nakomen. Kun u, als zekerheid voor de concessiehouder, opnemen in het contract dat, indien de genoemde gemeenten niet de gegarandeerde aantallen zoals in het beschrijvend document genoemd afnemen: Indien de genoemde G5 gemeenten de gegarandeerde aangegeven laadpunten niet afnemen, geldt voor de niet afgenomen laadpunten dezelfde zekerheid als voor laadpalen (2 laadpunten) die conform paragraaf 5.3, ad3 in het tweede jaar niet de genoemde 2.000 kWh hebben geleverd.	De B5 garanderen jaarlijks minimaal 320 laadpunten af te nemen en geen 220 zoals u schrijft. Dit aantal wordt door de B5 gegarandeert afgenomen. Hierdoor is een een afspraak over vergoeding als deze aantallen niet afgenomen worden dan ook niet aan de orde. Bovendien is de vergoeding waarna u verwijst een vergoeding voor geplaatste laadpalen met een verbruik onder een bepaald niveau en is vergelijking hiermee niet van toepassing. De vergoeding is niet van toepassing op niet afgenomen laadpalen.
----	---	---	---

16	Beschrijvend document EA laadpalen; par 1.4 blz 6 & par 5.2 blz 29	"De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig door de aanbestedende dienst éénmaal met 2 jaar te verlengen" Het eenzijdig verlengen van de plaatsingsperiode zonder dat de concessiehouder daar een stem in heeft, brengt een risico voor de concessiehouder met zich mee. Wij verzoeken u deze bepaling aan te passen: "De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode, op initiatief van de aanbestedende dienst, met instemming van de concessiehouder, éénmaal met 2 jaar te verlengen"	Wij zullen deze aanpassing niet doorvoeren.
17	Bijlage 13; categorie 3	Heeft OG kennis genomen van het 'Onderzoek businesscase laadinfrastructuur' dat in april in de Tweede Kamer wordt gepresenteerd? Is OG bereid de vergoeding voor laadpalen binnen deze categorie te relateren aan de uitkomsten van dit publieke onderzoek?	Ja, opdrachtgever heeft kennis genomen van het rapport. De beschreven vergoedingen worden hier echter niet op aangepast.

18	Bijlage 13; categorie 3	Voor laadpalen binnen deze categorie geldt dat de gemeente verplicht is om een bedrag van € 1.500 uit te keren aan de CPO indien het verbruik van de laadpaal in het tweede volledige jaar na plaatsing minder is dan 2.000 kWh. Waarop is deze business case gebaseerd? ON stelt dat deze vergoeding te laag is om de investering terug te verdienen. Is OG bereid om de vergoeding te verhogen naar € 4.000 euro?	Nee. De genoemde vergoedingen worden niet aangepast.
19	PvE eis 163	Wat is het doel van de gestelde eis om elk kwartier data te sturen naar de blockchain?	Allocatie van elektriciteit door de netbeheerders gaat per kloksynchrone kwartieren. Om de laaddata te kunnen verwerken in de allocatie is het daarom noodzakelijk dat deze per kloksynchrone kwartier wordt aangeleverd.
20	beschrijvend document pagina 37 / pagina 22	Op pagina 37 staan 11 innovaties beschreven. Op pagina 22 staan 4 innovaties beschreven die moeten worden uitgewerkt. Voor ON is het onduidelijk hoeveel innovaties nu verplicht moeten worden uitgewerkt. Wil OG dit toelichten?	Inschrijver dient aan alle genoemde innovaties op pagina 37 verplicht invulling te geven. Per innovatie is in paragraaf 5.9 Beschrijvend Document en het Programma van Eisen is per Innovatie duidelijk beschreven wat van inschrijver verwacht wordt. De vier op pagina 22 (Beschrijvend Document) genoemde Innovaties dient u in een plan van aanpak uit te werken, omdat de door inschrijver beschreven aanpak een beoordelingscriterium vormt.

21	Bijlage 13; Aanvullende verantwoordelijkheden B5	Heeft ON volledige zeggenschap over de locatie van de laadpalen in de te plaatsen laadpalen in de B5 gemeenten?	Nee. Zie 2e bullit: de gemeente wijst locaties aan en mag hierbij in overleg treden met de CPO.
22	Bijlage 13; categorie 3	De CPO is verplicht om ook deze laadpunten te realiseren binnen een redelijke termijn van 16 weken, maar bij voorkeur sneller. Dat is mogelijk mits een gemeente geen verkeersbesluit neemt. Of dat ON tijdens de bezwaarperiode al een laadpaal kan plaatsen. Wil OG dat toestaan? En is OG akkoord dat eventuele verplaatsingskosten als gevolg van een gegrond bezwaar voor kosten van de gemeente zijn?	Deze termijn van 16 weken is inclusief de procedure verkeersbesluit. In overleg met de inschrijver staat het gemeenten vrij om ervoor te kiezen om geen verkeersbesluit te nemen. Het staat ON vrij om tijdens bezwaarperiode reeds een laadpaal te plaatsen op eigen risico. Indien een laadpaal geplaatst wordt in de bezwaarperiode zijn eventuele verwijderingskosten voor rekening van de partij die hiertoe het initiatief heeft genomen.
23	Bijlage 13; categorie 1	De gemeente conformeert zich aan het aantal laadpalen dat in de uitrolstrategie door de CPO is opgenomen en zet zich in om deze aantallen daadwerkelijk te realiseren. Mocht dit om bepaalde redenen niet lukken, dan kan er in overleg worden afgeweken van de aantallen. Als de gemeentes het aantal laadpalen wel kan halen, maar ze op hele andere locaties wil plaatsen is het ON dan toegestaan om van de beoogde aantallen af te wijken?	Inschrijver wordt uitgedaagd om gemeenten nadrukkelijk te betrekken bij het komen tot locatievoorstellen (zie beoordelingscatagorie 1). Hierdoor wordt de kans dat gemeenten de laadpalen op andere locaties wil hebben kleiner. Mocht dit wel het geval zijn, dan is inschrijver in beginsel gehouden aan de genoemde aantallen. Mocht dit echter niet redelijk of billijk zijn, dan treden opdrachtgever en inschrijver hierover in overleg.

24	Eis 113: aantal voertuigen dat Vehicle-to-grid ondersteunt	Kunt u bevestigen dat deze eis alleen van toepassing is op commercieel beschikbare voertuigen, die vehicle-to-grid via ISO15118 ondersteunen die gebruik maken van AC- (wissel-) stroom? In geval u dit kan bevestigen, kunt u de eis uitbreiden om dit te verduidelijken?	Ja, bij deze bevestigd.
25	Programma van Eisen, eis 93	Betekent de VKE implementatie dat een oneindig aantal leveranciers toegang moet hebben tot leveringen op de laadpaal of kan bij de implementatie worden volstaan met een bilateraal overeengekomen lijst van een aantal leveranciers waardoor er geen monopolie is op de exploitatie? Met andere woorden kan het woord 'vrije keuze' worden gekwantificeerd in een aantal leveranciers dan wel nader worden toegelicht?	Nee, het aantal leveranciers is ongelimiteerd.
26	Eis 116: uitwerking laadplein	De invulling van deze eis kan waarschijnlijk beter ingevuld worden met een product dat anders is dan de regulier geplaatste publieke laadzuilen. Staat u open voor een alternatieve oplossing?	Ja, mits deze verder voldoet aan de gestelde eisen.
27	Eis 118d: capaciteitsverdeling	Kunt u aangeven welk merk/ type voertuig u in deze context bedoelt?	Nee.
28	Eis 139b: retourneren laadkabel	In 8 uur een kabel terugsturen is door derde partijen niet overal realistisch of mogelijk. Wij vragen opdrachtgever om over werkdagen te spreken.	Deze eis wordt aangepast. Levering van de kabel dient de volgende dag plaats te vinden.

29	Bijlage 13; categorie 1	Om ervoor te zorgen dat de uitrolstrategie zo goed mogelijk aansluit op de situatie binnen de gemeente, levert de gemeente de juiste informatie aan. Kan OG ervoor zorgen dat alle informatie van de gemeentes door de provincie wordt verwerkt in 1 duidelijk format/systeem/tool?	Nee, het is aan inschrijver om hiervoor een proces in te richten. Dit valt onder het beoordelingscriterium 1. opdrachtgever kan uiteraard wel een rol spelen als het gaat om het informeren van gemeenten.
30	Bijlage 13; Algemene bepalingen	Kan OG toezeggen dat gemeentes wijzigingen m.b.t. het aantal gereserveerde parkeerplekken per laadpaal altijd tijdig aan ON doorgeven?	Wij nemen aan dat u hier doelt op een uitbreiding van één naar twee parkeervakken? Gemeenten streven ernaar om per laadpaal direct twee parkeerplekken in het verkeersbesluit mee te nemen. Bij het behalen van het gestelde verbruik kan dan het tweede parkeervak snel bebord worden. Wij gaan hierbij uit van afstemming tussen inschrijver en gemeente.
31	Bijlage 13; Algemene bepalingen	Bij realisatie van de laadpaal reserveert de gemeente minimaal één parkeervak. Als 4500 laadpunten maar 1 gereserveerde parkeerplek hebben zal de business case nog lastiger worden. Bovendien geeft het ON en OG veel extra werk om ervoor te zorgen dat gemeentes uiteindelijk alsnog een 2 parkeerplek gaan inrichten. Kan OG toezeggen dat gelijk 2 parkeervakken worden gereserveerd bij de realisatie van een laadpaal?	Nee. Wel staat het gemeenten vrij om ervoor te kiezen om direct twee parkeervakken te beborden.

32	beschrijvend document, Pagina 25	De prijsformule bevat een fout. Het is onmogelijk om 16 cent te rekenen voor de installatievergoeding. Immers, zelfs als men zou kiezen voor het laagste leveringstarief (14 cent), wordt de cap van 29 cent overschreden. Verzoek: verhoog de cap tot 30 cent.	De formule bevat geen fout, hiervoor is bewust gekozen. Echter, om tegemoet te komen aan inschrijver kiest aanbestedende dienst ervoor om een maximale prijs van € 0,15 te hanteren voor de installatievergoeding. Dit is opgenomen in versie 2 van het beschrijvend document. Zie ook vraag 109 en 116.
33	ALGEMEEN	ON vraagt bereidheid van OG om VKE in een pilotvorm uit te vragen op een aantal nader te bepalen stations. Wanneer de pilot na 6-12 maanden succesvol is gebleken uit de resultaten (>25% van de transacties gaat via VKE leverancier bijvoorbeeld) kan ON VKE uitbreiden naar het hele netwerk. Bij niet succesvolle resultaten zal VKE niet meer worden toegepast.	Nee, opdrachtgever gaat niet mee in deze aanpassing.
34	PvE eis 135	Is bij OG bekend dat een nauwkeurige prognose van de stroomafname zorgt voor een meest optimale stroominkoop? Een goede prognose van de CPO kan dus de meest optimale prijs voor de E-rijder realiseren. VKE beperkt de mogelijkheid om een nauwkeurige prognose te maken van de stroomafname. Dit zal effect hebben op de prijs die de E-rijder uiteindelijk gaat betalen. Ook in de gesprekken met de markt is dit toegelicht blijkt uit de samenvatting van de marktconsultatie	Voor opdrachtgever is dit geen aanleiding om de ambities op het gebied van VKE aan te passen.

35	PvE eis 143	Firmware updates hebben tot doel de gebruikers ervaring te verbeteren en/of functionaliteiten toe te voegen ten behoeve van de E-rijder, ON en misschien nog wel belangrijker de OG. Deze doet ON zeer regelmatig. Soms wordt een firmware update getest om op basis van de bevindingen in de praktijk mogelijk nog verder te kunnen verbeteren. ON vindt het geschikter om bijvoorbeeld half jaarlijks verslag te doen van de firmware updates dan om voor elke update vooraf akkoord te moeten ontvangen. Is OG bereid om dit aan te passen?	Ja.
36	PvE eis 163	De eis stelt dat ON klok synchrone data stuurt. Welke data wordt hier bedoeld en welk communicatieprotocol heeft de voorkeur?	Zie hiervoor eis 165 en 166. De communicatie vindt plaats middels een API. Een voorbeeld van een swaggerfile voor specificaties van de huidige stand van de blockchain kan via b.vanderhoeven@aevesbenefit.com opgevraagd worden. BELANGRIJK: deze swaggerfile zal in de komende periode mogelijk nog aan veranderingen onderhevig zijn. Hieraan kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.
37	PvE eis 139 c	Eis spreekt over onveilige situaties, in/aan en rondom de laadpaal maar ook ernstige schades in/aan en rondom de laadpaal die ook bij Enexis dienen te worden geïnformeerd. Wil OG hieraan toevoegen dat deze eis geldt voor schades die op afstand detecteerbaar zijn en/of gemeld zijn bij ON.	akkoord.

38	PvE eis 113	Is OG bereid om deze eis enkel toe te passen op de nog te plaatsen laadpalen? 'Retrofitting' is een kostbare activiteit. Aangezien nog onbekend is wat het startmoment is valt er onmogelijk een inschatting te maken van het aantal laadpalen dat achteraf zal moeten worden aangepast. Deze activiteit van 'retrofiiting' valt voor ON met de kennis van nu onmogelijk te scopen en te prijzen.	zie antwoord op vraag 6
39	PvE eis 113	Eis stelt dat maximaal één jaar nadat tenminste 2 automerken vehicle-to-grid via ISO 15118 ondersteunen middels voertuigen die commercieel beschikbaar zijn in Nederland dient ISO15118 geïmplementeerd te zijn en Smart Charging/vehicle-to-grid via dit protocol en bijbehorende hardware toegepast kunnen worden. Welke auto fabrikanten zijn in scope en komen in aanmerking om te bepalen wanneer de 12 maanden starten?	Automerken waarvan de auto's in Nederland commercieel verkrijgbaar zijn.

40	Pve eis 107 a.	ON dient het Open Smart Capacity Protocol (OSCP) te implementeren. Welke klant use-cases kan OG verwachten waarbij OSCP gebruikt wordt?	Enkele voorbeelden (niet uitputtend) van Use cases waarbij OSCP kan worden ingezet: • Een netaansluiting en/of (virtuele) groep van netaansluitingen waarbij de beschikbare capaciteit (kW) varieert gedurende de dag (zie bijv FlexPower Amsterdam); • Een netaansluiting en/of (virtuele) groep van netaansluitingen waarbij de prijs voor de capaciteit (kW) varieert gedurende de dag (zie bijv proef in Utrecht); • Een verzoek van de netbeheerder aan de CPO om in geografisch gebied het laden van EVs tijdelijk te vertragen of pauzeren (zie bijv Sociale module).
41	PvE 106 a.	De eis stelt dat de laadprofielen die t.z.t. via OCPI of de blockchain worden verstuurd dienen door het backoffice systeem te worden geaccepteerd en via OCPP te worden verstuurd naar de laadpalen. In welk scenario zou het laadprofiel door de blockchain geleverd worden? Kan OG hier een voorbeeld van geven?	Nee, er is nog geen concreet scenario of voorbeeld te benoemen. Er kan gedacht worden aan het versturen van laadprofielen door de netbeheerder in geval van bijvoorbeeld congestie.

42	PvE eis 105 c.	Eis stelt dat ook als er een ander protocol de standaard wordt in de Nederlandse markt om te communiceren met derden, zoals energieleveranciers, zal Concessiehouder dit alternatieve communicatieprotocol kosteloos implementeren binnen een met de Concessieverlener af te stemmen periode. Op welke wijze bepaalt OG dat een protocol "de" standaard" is?	De OG baseert zich op de standaarden waarnaar verwezen wordt in de AFID (EU) en de NAL (NL).
43	PvE eis 101	Eis 101 stelt dat de OCPP-implementatie alle configuration variables ondersteunt behorend bij de ondersteunde functionaliteiten beschreven in eis 93 en annex 4: 'OCPP 2.0.1 use cases'. Welke parameters hanteert OG?	In de verplichte OCPP 2.0.1. use cases wordt verwezen naar de bijbehorende configuration variables, welke zijn te vinden in de specificaties van OCPP 2.0.1 part 2.
44	PvE eis 93 ii	Waarom kiest OG om 'diagnostics use cases N02-N10)' verplicht te stellen? ON ziet geen toegevoegde waarde als deze functionaliteiten alleen in OCPP gesteund worden	OG bedoelt hiermee dat ON deze functionaliteiten volledig moet ondersteunen. Zowel de paal als de backoffice dienen deze diagnostics te ondersteunen.
45	PvE eis 93 ii	Waarom kiest OG om 'reservations use cases (H01-H04)' na 12 maanden uit te vragen? ON ziet geen toegevoegde waarde als deze functionaliteiten alleen in OCPP gesteund worden	OG bedoelt hiermee dat ON deze functionaliteiten volledig moet ondersteunen. Zowel de paal als de backoffice dienen deze diagnostics te ondersteunen.

46	PvE eis 62	Hoe geldt deze eis ten tijde van uitvoering van een smart charging profiel? Bij sommige smart charging cases, bijvoorbeeld met OSCP zoals later beschreven in dit document, kan het nodig zijn om de laadcapaciteit (kortstondig) te verlagen. Soms tot een capaciteit onder de 3.7KW die hier als minimum wordt genoemd. In welke gevallen mag ON van dit minimum afgeweken worden?	2,8 kW is ook bij laadprofielen het minimum. Bij hoge mate van uitzondering vanwege bv. congestie kan hiervan worden afgeweken. Zie ook vraag 111.
47	PvE eis 62	Hoe geldt deze eis ten tijde van uitvoering van een smart charging profiel? Bij sommige smart charging cases, bijvoorbeeld met OSCP zoals later beschreven in dit document, kan het nodig zijn om de laadcapaciteit (kortstondig) te verlagen. Soms tot een capaciteit onder de 3.7KW die hier als minimum wordt genoemd. In welke gevallen mag ON van dit minimum afgeweken worden?	Zie antwoord op vraag 46.
48	PvE Eis 3.ii	Hoeveel EMSPs verwacht OG die een energieleverancier gaan koppelen en wanneer? ON vraagt dit omdat er een prognose van stroomafname moet worden gegeven om tot een prijs per Kwh te komen.	OG is niet in staat om dit vooraf in te schatten. Het is aan ON om hier een inschatting van te maken.
49	PvE Eis 3.b	Informatie over gebruikers wordt opgeslagen in de blockchain. Hoe wordt voldaan aan de Algemene verordening gegevensbescherming?	Alleen het UID token wordt opgeslagen op de blockchain. Zonder de onderliggende contracten van de eMSP en/of de leverancier kan de eindgebruiker niet herleid worden. De data wordt derhalve conform AVG verwerkt.

50	PvE Eis 3.b	In deze tender worden veel innovaties uitgevraagd wat betreft flexibiliteitsdiensten. In het geval van VKE is ON afhankelijk van de medewerking van alle stroom leveranciers. Welke gedeelde verantwoordelijkheden ziet OG voor alle leveranciers in relatie tot flexibiliteitsdiensten? Hoe borgt OG deze verantwoordelijkheden?	Een energieleverancier die gebruik wilt maken van VKE sluit een overeenkomst met Enexis. Na ondertekening van de overeenkomst ontvangt energieleverancier een virtuele EAN. Op deze virtuele EAN worden straks de door VKE energieleverancier geleverde volumes gealloceerd door Enexis.
51	Annex 1	Ten opzichte van andere concessies worden de proces stappen drastisch naar beneden gesteld naar 15 werkdagen. Waarom acht OG deze termijnen realistisch? Kan OG met eerdere ervaringen van eerdere concessies deze termijnen herzien?	Gemeenten hebben zich gecommitteerd om zich in te zetten de doorlooptijden te halen. Mede hierdoor kan het totale proces in 80 werkdagen voor de categorie 'paal volgt auto' worden behaald.
52	Annex 1	De doorlooptijd is de stap van in totaal 30 werkdagen is niet haalbaar, immers de bezwaarperiode is al 6 weken, dus 30 werkdagen. En in bijlage 13 stelt OG bij categorie 2 dat een gemeente de CPO normaliter binnen 3 werkdagen na de bezwaartermijn laat weten of een verkeersbesluit onherroepelijk is. Wil OG deze doorlooptijden aanpassen?	Uw constatering is correct. Echter komt dit echter enkel voor als de gemeente de volledige 15 werkdagen nodig heeft. Het is aan de ON om, wanneer zich dit voordoet, ervoor te zorgen dat het gehele proces binnen de gestelde 16 weken doorlopen kan worden. Op andere onderdelen in het proces is hiervoor ruimte aanwezig.
53	Annex 1	Waarom is deze kleine stap nu opgesplitst in de stappen 'Aanvragen aansluiting via SAL-portal van Enexis' en 'Aanvraag aansluiting accorderen? Ziet OG in dat dit vertragend zal werken?	Annex 1 is indicatief. Het definitieve proces wordt in overleg met OG en netbeheerder afgestemd.

54	Annex 1	Waarom staat 'Toetsen locatievoorwaarden en beleid gemeente' niet voor 'Bepalen oplaadlocatie? ON moet toch al rekening houden met de locatievoorwaarden en het beleid om een geschikte oplaadlocatie te kunnen bepalen?	Als de locatie nog niet bepaald is, kan niet worden getoetst aan de locatievoorwaarden. Een goede locatiebepaling zorgt uiteraard voor een snelle toetst van de locatievoorwaarden. Concessiehouder kan dit als één stap beschouwen.
55	Annex 1	Waarom is ervoor gekozen om al een aansluiting aan te vragen voordat een locatie is getoetst en/of er een akkoord vanuit de gemeente is? Zitten er geen kosten verbonden aan het aanvragen van de aansluitingen?	Annex 1 is indicatief. Het definitieve proces wordt in overleg met OG en netbeheerder afgestemd. Nee, er zijn geen kosten verbonden aan het feitelijk aanvragen van een aansluiting.
56	Beschrijvend document - p 36	Hoe waarborgt de Provincie dat iedere leverancier aan dezelfde kwalificaties voldoet? Wat zijn deze kwalificaties?	Enexis beheert de blockchain en is verantwoordelijk voor de kwalificaties. Deze kwalificaties vereisen dat de leverancier een vergunninghoudende kleinverbruik elektriciteitsleverancier is, erkend door de ACM. Daarnaast dient de leverancier de pilot-voorwaarden te accepteren. Deze zullen voorafgaand aan de aanvang van de pilot definitief gemaakt worden, waardoor deze nog niet kunnen worden opgenomen bij de aanbesteding.

57	Beschrijvend document - p 36	VKE: welke EMSP's zijn op dit moment in staat om te werken met de door OG voorgeschreven blockchain technologie?	De blockchain is toegankelijk voor alle leveranciers, want een leverancier kan middels een user interface(UI) de UID tokens registreren. Tevens is het mogelijk middels de UI laadtransacties te downloaden. Daarnaast kan de data worden aangeleverd en opgehaald worden middels een API. EMSPs hoeven niet aan te sluiten op de blockchain.
58	Programma van Eisen, eis 163b	Volstaat de OCPI sessies module om de laadsessie data op te slaan? Welke vereisten stelt OG hieraan?	De data (zoals benoemd in eis 163, 164 en 165) moet per kloksynchrone kwartier worden aangeleverd en niet per sessie.
59	Beschrijvend document - p 29	Plaatsingsperiode en exploitatie. OG begrenst de exploitatieperiode tot 10 jaar, ongeacht de duur van de plaatsing van een laadpunt. Dit kan in het meest ongunstige geval leiden tot een situatie dat een laadpunt slechts 6 jaar geëxploiteerd kan worden. Dit is niet duurzaam en niet efficiënt. Inschrijver verzoekt om de exploitatieperiode zo aan te passen dat ieder laadpunt na installatie ten minste 10 jaar geëxploiteerd kan worden.	Dit wordt niet aangepast.
60	Beschrijvend document - p 43	Paragraaf 10 (Laadpleinen). Kunt u bevestigen dat de beschreven vergoeding extra is t.o.v. het maximum van de categorie overig / aangewezen.	De vergoeding is €1.500 per laadpaal. Bij een laadplein dat bestaat uit drie laadpalen, bedraagt de maximale vergoeding dus maximaal € 4.500,-.

61	Beschrijvend document - p 48	Tarieven voor verwijdering en herplaatsing. Het tarief van Euro 300,- voor een verwijdering is niet kostendekkend. Inschrijver verzoekt om dit te verhogen tot Euro 600,-. Idem herplaatsing. Inschrijver verzoekt om dit te verhogen tot Euro 1.000,-. Bij een herplaatsing dient bovendien het eenmalige aansluittarief van Enexis te worden toegevoegd (circa Euro 650,-, onderhevig aan ACM regulering).	Nee, deze prijzen worden niet aangepast. De kosten zijn echter wel exclusief de gereguleerde netwerkkosten.
62	Beschrijvend document - p 48	Wat bedoelt OG met het verdisconteren van HBE inkomsten in toe te passen tarieven voor de installatievergoeding en/of tarieven voor de levering van energie? Kan inschrijver hieruit concluderen dat eventuele opbrengsten door inschrijver behouden mogen worden?	Indien opdrachtnemer eventuele inkomsten ontvangt vanuit HBE's, zijn deze inkomsten voor opdrachtnemer. Wij gaan er vanuit dat opdrachtnemer een inschatting maakt van deze inkomsten en dat meeweegt in de op te geven inschrijftarieven.
63	Programma van Eisen, eis 163b	Zijn er specifieke vereisten voor het herstart mechanisme?	De data moet per laadpaal per EVSE-ID aan de blockchain worden aangeleverd per kloksynchrone kwartier. Wanneer een sessie herstart wordt dan zullen deze volumes op de gangbare manier moeten worden aangeleverd binnen de daarvoor geldende termijn.

64	Programma van Eisen, eis 93	" ON is van mening dat OCPP 2.0.1 niet realistisch is, aangezien er op dit moment geen laadpaal hardware beschikbaar is die compatible is met OCPP 2.0.1 Kan OG akkoord gaan met hardware die in de toekomst de capaciteit heeft om up te graden naar OCPP 2.0.1? Wat is de verwachting van OG van de uitrol OCPP2.0.1? In welke modules van OCPI 2.0.1 is OG het meest geïnteresseerd en waarom?"	1. Ja, OG kan akkoord gaan met hardware die in de toekomst de capaciteit heeft om up te graden naar OCPP 2.0.1 (dit is aan ON), zolang de palen binnen de gestelde termijn aan de gevraagde functionaliteiten van OCPP 2.0.1 wordt voldaan; 2. OCPP 2.0 is gepubliceerd in 2018. Inmiddels zijn er tientallen bedrijven gestart met implementaties. OG is daarom van mening dat OCPP2.0.1 zeer nieuw is, maar niet onrealistisch; 3. Dit is toegelicht in annex 4 behorend bij bijlage 7.
65	Beschrijvend document 1.4.2	in par 1.4.2. staat: "Gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst behoudt Opdrachtgever zich het recht voor om de opdracht als volgt te wijzigen: - Afhankelijk van de werkelijke behoefte van de gemeenten, behoudt zij zich het recht voor om de opdracht op- en af te kunnen schalen." Dit maakt de reikwijdte van de opdracht onzeker. Kan de Provincie toelichten welk percentage van plaatsing van de op blz 29 genoemde getallen sowieso gegarandeerd wordt, en welk percentage nog onzeker is?	Zie paragraaf 5.3 voor een uitgebreide beschrijving van de gegarandeerde en optionele aantallen laadpalen.

66	Programma van Eisen, eis 168c	Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet aannemelijk dat de data met betrekking tot klanten die een laaddienst afnemen van ON, en daarmee dus een klantrelatie met ON aangaan, 'eigendom' wordt van OG. De klant heeft immers geen (contractuele) relatie met OG in deze. Kan OG het artikel daarom aanpassen zodat de persoonsgegevens van klanten niet toekomen aan OG, maar dat ON wel verplicht is de geanonimiseerde laaddata aan de gemeente ter beschikking te stellen?	Ja.
67	Programma van Eisen, eis 163 ev	is duidelijk welke blockchain wordt bedoeld en hoe interface tot stand komt?	Ja. De blockchain waarop wordt aangesloten is ontwikkeld voor de lopende pilot in Groningen en Drenthe. Deze blockchain is gebaseerd op Hyperledger. Een voorbeeld van een swaggerfile voor specificaties van de huidige stand van de blockchain kan via b.vanderhoeven@aevesbenefit.com opgevraagd worden. BELANGRIJK: deze swaggerfile zal in de komende periode mogelijk nog aan veranderingen onderhevig zijn. Hieraan kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.
68	Programma van Eisen, eis 160a	ON verzoek OG om voorbeelden te noemen van innovaties van derden op de laadpalen. Kan OG aangeven hoe in de praktijk dergelijke innovaties worden gerealiseerd?	Innovaties worden in goed overleg met alle betrokken partijen besproken. Het is niet mogelijk om aan de voorkant concrete voorbeelden hiervan te geven.

69	Programma van Eisen, eis 139	ON verzoekt OG om een uitzondering van deze eis te maken voor de waddeneilanden.	Zie het antwoord op vraag 28.
70	Programma van Eisen, eis 130 ev	Voor zowel VKE als Blockchain geldt dat deze technieken nog onvoldoende schaalbaar en foutloos zijn gebleken. ON betwijfelt dan ook of dit reële en proportionele eisen zijn die in een dergelijke aanbesteding kunnen worden gesteld. Verzoek om deze eisen los te laten of op zijn minst af te zwakken door ze in onderzoek naar de mogelijkheden en/of pilotvorm mee te nemen.	Verzoek afgewezen.
71	Programma van Eisen, eis 126 en eis 127	Naar mening van ON spreken de eisen mbt VKE in 126 en 127 elkaar tegen. Eis 126 gaat uit van dat ON moet het hebben geïmplementeerd, terwijl in 127 wordt gesproken over 'onderzoek' naar VKE. Bovendien lijkt de eis om VKE te hebben geïmplementeerd onredelijk en disproportioneel gezien de huidige stand der techniek, namelijk dat dit nog niet bewezen werkend op grote schaal is toegepast. ON verzoekt om deze eisen af te zwakken in die zin dat er onderzoek naar gedaan zal worden en het als pilot zal worden ingezet, waarna het pas na gebleken schaalbaarheid, kan worden uitgerold.	Verzoek afgewezen. Eis 126 heeft betrekking op de implementatie van VKE (c.q. de koppeling met de blockchain) en eis 127 heeft betrekking op een mogelijk onderzoeksprogramma rondom VKE (waar bv. de techniek en schaalbaarheid wordt onderzocht).
72	Programma van Eisen, eis 124	"tenminste op de laadpaal te achterhalen is wat kosten", vraag stellen: kan OG bevestigen dat met het vermelden op de paal waar deze informatie beschikbaar is (url en app), aan deze eis wordt voldaan?	Nee.

73	Programma van Eisen, eis 124	Kan OG toelichten wat hier wordt bedoeld met kosten voor installatie? Daarmee heeft de gebruiker toch niets te maken? of wordt wellicht exploitatie bedoeld? (gebruik)	Dit betreft de installatievergoeding en is een onderdeel van de laadprijs. Dit is relevant voor de gebruiker om te weten zodra er wordt gekozen voor een afwijkende energieleverancier.
74	Programma van Eisen, eis 23	"Hier stelt OG: ""Concessiehouder is verantwoordelijk voor alle mogelijke vergunningen"". Kan OG toelichten op welke vergunningen zij hier doelt?"	De benodigde vergunningen voor het realiseren van een laadpaal kunnen verschillen per gemeente. Mogelijke vergunningen waar aan gedacht kan worden zijn: een graafvergunning, breek- en legvergunning en een kapvergunning.
75	Programma van Eisen, eis 19b	ON verzoekt om hieraan toe te voegen dat de situatie niet is toe te rekenen aan ON.	OG gaat hier niet mee akkoord. Hier wordt al rekening mee gehouden in de uitzonderingen.
76	Programma van Eisen, eis 14b	ON verzoekt om hieraan toe te voegen dat de situatie niet is toe te rekenen aan ON.	OG gaat hier niet mee akkoord. Hier wordt al rekening mee gehouden in de uitzonderingen.
77	Programma van Eisen, eis 14b	ON verzoekt om hieraan de situatie toe te voegen dat een vergunning (buiten schuld van ON) niet onherroepelijk is geworden. / situatie niet toe te rekenen aan ON	akkoord.
78	Programma van Eisen, eis 10	in eis 10 onder b staat: Enexis stelt de ligging van de laagspanningskabels beschikbaar aan de Concessiehouder. Kan de Provincie bevestigen dat enige tekortkoming hieromtrent niet aan inschrijvende partij zal worden toegerekend?	Ja, als data niet (tijdig) beschikbaar is gesteld, zal dit niet aan ON worden toegerekend.

79	Programma van Eisen, eis 10	Kan OG bevestigen dat ON vrij is in haar keuze van onderaannemers voor de installatie van laadpalen, mits deze onderaannemers beschikken over alle vereiste certificeringen?	ON is vrij in de keuze voor de onderaannemer t.b.v. aansluiting en plaatsing van laadpalen, mits deze onderaannemer voorkomt in de lijst opgesomd in Annex 3.
80	Programma van Eisen, eis 10	eis 10 "Een uitgangspunt hierbij is dat de aannemers van Enexis per ploeg 12 laadpalen per week kunnen realiseren" ON neemt aan dat bedoeld wordt "aansluiten"?	Nee, dit geldt voor zowel het plaatsen als het aansluiten, aangezien dit in één arbeidsgang dient te geschieden.
81	AIV 15	ON verzoekt om dit artikel als volgt aan te passen: "Het is Partijen niet toegestaan hun rechten en verplichtingen op basis van de Overeenkomst zonder voorafgaande Schriftelijke instemming van de andere Partij, welke instemming deze Partij in redelijkheid niet zal onthouden, geheel of gedeeltelijk over te dragen aan een derde."	Dit is niet akkoord.

82	AIV 10.2.d	"ON verzoekt om dit artikel buiten toepassing te verklaren. Indien dit niet mogelijk is, verzoeken wij u om in ieder geval in de Concept Raamovereenkomst een artikel toe te voegen dat als volgt luidt: “Artikel 10 lid 2 sub d van de Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2018 voor leveringen en diensten is niet van toepassing. In geval van wijziging van de zeggenschap binnen de onderneming van de Opdrachtnemer bijvoorbeeld door wijziging van aandeelhouders of wisseling van bestuursleden, is Opdrachtnemer gehouden de Provincie hierover te informeren en heeft de Provincie het recht hieraan haar instemming te verbinden om een ongestoorde voortzetting van de Raamovereenkomst binnen de kaders van de Aanbestedingswet 2012 te garanderen. De Provincie zal deze instemming niet op onredelijke gronden onthouden.” Toelichting: Zoals het nu in de Algemene Inkoopvoorwaarden is geformuleerd, heeft de Provincie op grond van het enkele feit dat een (of meerdere) bestuurslid (-leden) van Opdrachtnemer wijzigt(en) of dat binnen de groep van Opdrachtnemer wijzigingen optreden waardoor de aandeelhouder in Opdrachtnemer wijzigt, onverkort het recht direct de Raamovereenkomst te ontbinden, waardoor Opdrachtnemer de concessie kwijtraakt en daarmee groot risico loopt op zijn investeringen.	De Provincie schrapt deze bepaling niet. De gedachte achter deze bepaling is dat de Provincie geen zaken wenst te doen met (rechts)personen (waaraan of) aan wie een integriteitsprobleem kleeft. De Provincie wenst de mogelijkheid te houden om in voorkomend geval de overeenkomst te ontbinden. De Provincie zal slechts in uitzonderlijke gevallen en op redelijke gronden een beroep op deze bepaling doen.
----	------------	--	---

83	AIV 9.6	"Verzoek om artikel 9.6 te schrappen (""Alle kosten, waaronder begrepen schadevergoeding, boetes en rente, die de Provincie heeft gemaakt in verband met de behandeling van een aanspraak als bedoeld in het vijfde lid, komen voor rekening van de Opdrachtnemer."""). ON kan niet op voorhand akkoord gaan met het ongelimiteerd vergoeden van kosten."	Dit is niet akkoord.
84	AIV 9.1	ON verzoekt om aansprakelijkheid te beperken uit hoofde van risicomanagement en verzekeraarbaarheid tot alleen directe schade.	Dit is niet akkoord. In artikel 9 lid 1 AIVP 2018 wordt de aansprakelijkheid voor vergoeding van schade qua hoogte al beperkt. De Provincie wenst de aansprakelijkheid ook niet qua soort te beperken tot enkel directe schade. De Provincie sluit voor de definitie van schade aan bij het schadebegrip, zoals opgenomen in art. 6:95 e.v. BW.
85	AIV 9.1	ON verzoekt om de maximale aansprakelijkheid richting OG uit hoofde van deze concessie te beperken tot € 1.500.000, of om dit te beperken tot 1 in plaats van 3 gebeurtenissen. Een maximum aansprakelijkheid van 9 miljoen euro is niet te verzekeren en derhalve disproportioneel en onredelijk.	Dit is niet akkoord. In artikel 9 lid 1 AIV 2018 wordt de aansprakelijkheid voor vergoeding van schade in hoogte beperkt. Lid 3 van hetzelfde artikel bepaalt dat de beperking van de in lid 1 bedoelde aansprakelijkheid niet geldt in een aantal gevallen. Dit neemt niet weg dat de beperkingen en matigingsbevoegdheden in het Burgerlijk Wetboek onverkort van toepassing blijven. De stelling dat de aansprakelijkheidsregeling disproportioneel is, onderschrijft de Provincie dan ook niet.

86	concept concessie overeenkomst 4.3	ON verzoekt OG om de energieprijzen te relateren aan een CBS index, zoals Aardgas en elektriciteit, gemiddelde prijzen van eindverbruikers.	De tekst in de concept overeenkomst zal aangepast worden conform hetgeen genoemd in paragraaf 5.14 blz 47 en 48 van het beschrijvend document. Daar is opgenomen: "Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door inschrijver doorbelast worden. Verlaging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd." en "De installatievergoeding is vast gedurende de eerste twee jaar van de looptijd van de concessieovereenkomst. Vanaf het derde contractjaar vindt indexering van de installatievergoeding één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt. De opgegeven prijs voor energie is vast gedurende een periode van twee jaar. Na deze periode mag Concessiehouder de tarieven voor energie indexeren op basis van het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens)."
----	------------------------------------	---	---

87	concept concessie overeenkomst 3.4	De bevoegdheid van OG op grond van artikel 3.4 om te ontbinden bij niet tijdige nakoming door ON lijkt disproportioneel. ON verzoekt OG om op zijn minst toe te voegen dat OG dit recht pas uit kan oefenen indien ON ondanks een daartoe gegeven redelijke termijn nog steeds toerekenbaar tekortschiet om alsnog na te komen.	Dit is akkoord.
88	concept concessie overeenkomst 3.3	ON verzoekt OG aan dit artikel toe te voegen dat de boetes niet in rekening worden gebracht indien het niet voldoen aan de criteria/eisen niet toerekenbaar is aan ON.	Dit is akkoord.
89	Algemeen	ON verzoekt OG om de vereisten ten aanzien van VKE en Blockchain in die zin aan te passen dat deze twee zaken in het kader van innovatie zullen worden onderzocht en gepilot, in plaats ze per direct te verplichten en grootschalig uit te rollen. Context: in de praktijk worden deze twee zaken nog niet met succes en op grote schaal toegepast. Het versneld toepassen van deze niet bewezen technieken, is niet in het belang van de gebruiker van de laadpalen, die immers gebaat is bij betrouwbare laadpalen met bewezen techniek en software. Er zijn pilots bekend, maar deze hebben zich nog niet in de praktijk bewezen of worden door 1 partij uitgevoerd, waardoor alle andere partijen bij voorbaat al niet voldoen aan deze eis. Het lijkt er dan ook op dat het stellen van deze eis in ieder geval op dit moment niet redelijk en proportioneel is.	Verzoek afgewezen.

90	concept concessie overeenkomst 3.3	Dit artikel stelt boetes bij niet nakoning van (oa) de vereisten uit het PvE. ON verzoekt OG deze boetes te matigen, bijvoorbeeld naar €100,- per criteria/eis met een maximum van € 75.000,-	Dit wordt niet gewijzigd.
91	Algemeen	Getuige de antwoorden op de marktconsultatie wordt verwacht dat VKE zal leiden tot prijsstijgingen, vertraging en technische problemen, is dit niet in strijd met de doelstelling van deze aanbesteding? Met andere woorden onderschrijft de OG dat de uitgevraagde innovatie van VKE in strijd is met haar eigen doelstelling, temeer VKE niet bijdraagt aan uniformiteit van publieke infrastructuur, hetgeen ook haaks staat op de doelstelling zoals omschreven in de doelstelling 1.3 van het beschrijvend document?	Nee. Opdrachtgever hecht grote waarde aan het toepassen van VKE. Opdrachtgever is van mening dat hier in deze aanbesteding een goede balans in is gevonden.

92	Algemeen	"ON is van mening dat het uitvragen van deze nog niet bewezen technologie (VKE dmv blockchain technologie) in een bindend tijdsvak (namelijk te realiseren binnen 1 jaar na ondertekening, zie ook beschrijvend document 5.9.1) niet in lijn is met het proportionaliteitsbeginsel aangezien deze opdracht in de eerste plaats tot doel heeft "de plaatsing en exploitatie van laadpunten in de gemeenten in de provincies Noord-Brabant en Limburg en de focus op de versnelling van de uitrol van publieke laadpunten om te komen tot een dekkend netwerk". Hoe verhoudt VKE zich tot het proportionaliteitsbeginsel? Oftwel Zie ook gids proportionaliteit op de site van rijksoverheid. Hoe staat deze innovatie eis - om consumenten een keuze te bieden in het kiezen van een leverancier- in de juiste verhouding tot de aard en de omvang van deze opdracht? "	We hebben dit verkend en we zijn van mening dat de geplande implementatie van VKE binnen het gestelde tijdsvak in combinatie met de gewenste uitrol haalbaar is. Uit de marktconsultatie is niet gebleken dat dit niet haalbaar is.
93	Algemeen	ON verzoekt OG om rekening te houden met de huidige Corona situatie waarin men genoodzaakt is op afstand te werken, waardoor veelal bepaalde zaken langer duren, door de termijnen in deze aanbesteding te verruimen. "	Dit is akkoord. We passen de termijnen aan. Zie hiervoor de termijnen in versie 2 van het beschrijvend document.
94	Bijlage 15	Worden verkeersbesluiten wel separaat genomen of worden verkeersbesluiten ook geclusterd?	Gemeentens streven er nadrukkelijk naar om zo veel mogelijk verkeersbesluiten in één keer (geclusterd) te nemen.

95	Bijlage 15	En wat definieert een clustergebied? gaat dat bijvoorbeeld per gemeente (hoe gaat dat dan met kleine gemeentes)?	Met de term cluster gebied wordt bedoelt een gebied waar meerdere laadpalen geplaatst kunnen worden (12 laadpalen in een week). Afhankelijk van de demografisch samenstelling en aanvragen kan dit een (woon)wijk, een gemeente of meerdere (kleine) gemeenten dicht bij elkaar zijn.
96	Bijlage 15	Geldt het clusteren tot 12 bij elkaar gelegen laadpalen ook voor aanvragen die door e-rijders worden ingediend? Dit kan er dan namelijk voor zorgen dat zij veel langer op de laadpaal moeten wachten.	Nee, een aanvraag in de categorie 'paal volgt auto' moet altijd direct in gang worden gezet.
97	Bijlage 15	Hoe wordt de vraag in de voorbereidingsfase bepaald?	De ElaadNL Outlook is hiervoor de basis. Zie: https://www.elaad.nl/uploads/files/Outlook_EVs_Laadpunten_finale_versie_extern.pdf
98	Eis 139d: storingen blockchain	Storingen in blockchain communicatie hebben geen betrekking op een gevaarlijke situatie. Daarnaast is het niet-functioneren in eis 94 reeds geïdentificeerd als het risico van de concessiehouder. Wij vragen u daarom de oplostermijn op te rekken naar 2 werkdagen of los te laten	Verzoek afgewezen. Het gaat hierbij om het aanleveren van data aan de blockchain door ON. OG identificeert dit als een cruciaal onderdeel voor levering en afrekening, waarbij een scherpe SLA als noodzaak wordt gezien.

99	Eis 140: niet-urgentie storingen	Het is moeilijk om zich aan dit soort normen te houden voor niet-urgente zaken, vooral op weekend-dagen. Kunt u deze eis verruimen naar oplossen binnen 48 uur en op werkdagen?	Nee. OG zal deze eis verruimen naar 48 uur op kalenderdagen.
100	Eis 162: V2G pilot	Kunt u deze eis nader toelichten in het licht van eis 113?	De invulling hiervan is nog onbekend. Deze pilots worden in later stadium, samen met OG en Enexis, vormgegeven.
101	Beschrijvend document EA laadpalen; Hfdst 5; Innovaties	De gegadigde ziet het slim en innovatief opstellen van de plankaarten als onderdeel van de innovaties waarmee de gemeentes maximaal worden ontzorgd en er een bijdrage wordt geleverd aan een robuust, betaalbaar en betrouwbaar netwerk van publieke laadinfrastructuur. Kan de gegadigde er van uitgaan dat voor de ontwikkeling van de genoemde innovatie het innovatiebudget ingezet kan worden?	Ja, het staat opdachtnemer vrij om te bepalen hoe het beschikbare innovatiebudget wordt ingezet, zolang aan alle eisen voldaan wordt.
102	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.3, blz 32	"Financiële zekerheid/subsidie gegadigde bij proactieve uitrol" Gegadigde gaat ervan uit dat de subsidie centraal bij de concessieverlener kan worden gedeclareerd aan de hand van een opgave van het verbruik per laadpaal over het tweede jaar. Kunt u dit bevestigen?	Ja, dit wordt centraal afgehandeld.

103	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 4.3.3, blz 26	U noemt: "De totale inschrijfprijs voor Energieprijs per kWh en Installatievergoeding per kWh samen mag niet hoger zijn dan € 0,29 excl. BTW." De gegadigde gaat er van uit dat dit bedrag alleen van toepassing is bij de inschrijving en dat het daarna geen rol meer speelt. Na het doorvoeren van de indexering of het aanpassen van tarieven als gevolg van gewijzigde wettelijke belastingen kan het tarief boven de genoemde €0,29 uitkomen. Voor de komende jaren is er daarmee geen maximum vastgesteld. Is onze aanname juist?	Die aanname is onjuist. Het maximale tarief, de optelstom van de energieprijzen en installatievergoeding, van € 0,29 is vast en door inschrijver bepaald. Beschreven indexeringen of wettelijke heffingen (ingevoerd) na inschrijving, kunnen toegepast worden en kunnen leiden tot een hogere vergoeding. Zie hiervoor pagina 47, 48 subparagraaf 5.14 van het beschrijvend document.
104	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.14, blz 47	U geeft aan: "Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door inschrijver doorbelast worden. Verlaging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd." Is onze aanname correct dat verhogingen en/of verlaging in tarieven waar de gegadigde geen invloed op heeft (bijvoorbeeld tarieven van netbeheerders) ook op dezelfde wijze doorbelast (zowel positief als negatief) mogen worden in de tarieven?	Nee. Het betreft enkel wettelijke heffingen of tarieven. Tarieven van bijvoorbeeld de netbeheerders vallen hier niet onder.

105	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.9, sub 8, blz 42.	U noemt: "Hiernaast is Concessieverlener voornemens om zowel in Noord-Brabant als in Limburg tenminste één pilot t.a.v. V2G met Concessiehouder uit te voeren." Kunt u aangeven in welk jaar (kalenderjaar of jaar van de concessie) u voornemens bent deze pilot project uit te voeren?	De invulling hiervan is nog onbekend. Naar alle waarschijnlijkheid niet in het eerste jaar. Deze pilots worden in later stadium samen met OG en Enexis, vormgegeven.
106	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.9, sub 6, blz 42	U noemt: "Inschrijver werkt op verzoek van een gemeente mee aan het voorbereiden van nieuwbouw of herstructureringsplannen bij projecten van 25 woningen of meer." Onze interpretatie is dat wij in dit geval een tekening beoordelen en de potentiële laadlocaties aangeven. Kunt u dit bevestigen?	Hieronder verstaan we het actief meedenken van opdrachtnemer om nieuwbouwwijken of herstructureringsplannen te voorzien van voldoende laadinfrastructuur. Dus ook het leveren van input en advies aan de voorkant. Daarnaast wordt hieronder ook fysieke voorbereiding verstaan. Bijvoorbeeld het realiseren van loze leidingen om te voorkomen dat een nieuwe straat binnen enkele jaren opengebroken moet worden.
107	Beschrijvend document EA laadpalen; Contract Par 5,9 sub 5, blz 41	"De laadpalen en laadpleinen dienen te zijn voorbereid op Smart Charging zoals gevraagd in het Programma van Eisen. Hiernaast wil Concessieverlener samen met Enexis en Concessiehouder op kleine schaal experimenteren met flexibele capaciteitsprofielen met een variabele capaciteit." Kan de opdrachtgever de term "op kleine schaal" SMART omschrijven?	De invulling hiervan is nog onbekend. De exacte invulling hiervan wordt, samen met OG en Enexis, vormgegeven.

108	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.3, ad 3 blz 34	U noemt: "Dit valt niet onder de eerder genoemde subsidie, maar kan door concessiehouder rechtstreeks bij de gemeente in rekening worden gebracht." Komen de niet rederende laadpalen naast deze vergoeding ook in aanmerking van de eerder genoemde subsidie?	Nee. Door de gemeente aanwezen locaties voor laadpalen komen niet in aanmerking voor de subsidie.
109	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 4.3.3., blz 25 en par. 5.14 blz. 47	Op bladzijde 25 staat: "Uw inschrijfprijs Installatievergoeding per kWh bedraagt minimaal €0,14 en maximaal €0,20 exclusief BTW." Op bladzijde 47 staat: "De installatievergoeding bedraagt minimaal € 0,08 per kWh en maximaal € 0,16 per kWh." Kunt u aangeven welke range de juiste is?	De correcte installatievergoeding bedraagt minimaal € 0,08 per kWh en maximaal € 0,15 per kWh. zie ook vraag 32 en 116.
110	Bijlage 4, Artikel 9	Hoe wordt de opdrachtwaarde bepaalt in relatie tot de aansprakelijkheid? Met welk beperkt bedrag dienen we rekening te houden?	De opdrachtwaarde is gerelateerd aan het tarief waarmee ingeschreven wordt. Gezien de verwachte aanname zal deze ons inziens in de categorie boven de €500.000,- vallen.

111	Bijlage 7, eis 62	Eis 22 stelt dat de concessiehouder een aansluiting van minimaal 3x 25A aanvraagt. Bij tegelijk tijdige belasting van beide zijden van de laadpaal door twee auto's waarvan 1 een 3 fase voertuig (Tesla, Renault e.a.) zal de 3x 25 A verdeeld worden. Dit resulteert in een afgifte van 1, 2 of 3x 12,5 A per socket. Bij een 1 fase voertuig (verreweg de meeste verkochte modellen) heb je dan een maximale afgifte van $12,5A \times 230V = 2,8 \text{ kW}$ Eis 62 stelt echter dat er per socket ten allen tijde minimaal 3,7kW laadvermogen beschikbaar moet zijn. Is de 2,8 kW voldoende voor een 1 fase auto indien er gelijktijdig een 3 fase auto laadt? Met andere woorden, moet elk type auto ten allen tijde met minimum 3,7 kW kunnen laden?	Eis 62 wordt aangepast naar: Ieder laadpunt (socket) levert te allen tijde een minimaal laadvermogen van 3,7 kW. Met als uitzondering 1-fase voertuigen, hiervoor geldt een minimaal laadvermogen van 2,8 kW.
112	Bijlage 7, eis 154	Wie betaalt de kosten voor het eventueel verwijderen van de laadpalen einde concessie? Wie bepaalt wanneer een laadpaal verwijderd dient te worden?	Indien laadpalen niet worden overgedragen of er worden geen aanvullende afspraken gemaakt met opdrachtnemer, is het aan opdrachtnemer om de laadpalen te verwijderen. De kosten van verwijdering zijn voor opdrachtnemer.

113	Beschrijvend document, 5.4	Hoe wordt de uptime van 95% berekend? Over welke periode, over alle laadpalen?	Dit is de beschikbaarheid van de laadpalen. Hierbij geldt dat de gemiddelde beschikbaarheid van de laadpalen minimaal 95% per maand dient te zijn.
114	Bijlage 7, 3.2 Eis 6	Welke norm voor storingen wordt gehanteerd?	De service levels zoals benoemd in eisen 137 t/m 141 in bijlage 7.
115	Beschrijvend document, 5.1 Deelnemende gemeenten	De gemeenten Altena, Boekel, Gulpen-Wittern, Helmond en Sittard-Geleen hebben nadrukkelijk de intentie om deel te nemen aan deze collectieve concessie. Zijn deze gemeenten reeds opgenomen in de onder 5.3 genoemde aantallen laadpunten?	Ja.
116	Beschrijvend document, 4.3.3 Prijs	"Uw inschrijfprijs Installatievergoeding per kWh bedraagt minimaal €0,14 en maximaal €0,20 exclusief BTW." Bedoelt aanbesteder hier "Uw inschrijfprijs Installatievergoeding per kWh bedraagt minimaal €0,08 en maximaal €0,16 exclusief BTW."?	De correcte zin is: Uw inschrijfprijs Installatievergoeding per kWh bedraagt minimaal €0,08 en maximaal €0,15 exclusief BTW. Zie ook vraag 32 en 109
117	Beschrijvend document, 1.4.2 Herzieningsclausule	Kunt u aangeven wanneer de evaluatie plaatsvindt in het 2e jaar (begin of einde) en wanneer de wijzigingen dan ingaan?	Uiterlijk drie maanden voor het einde van het tweede jaar.

118	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.14, blz 48	U noemt in de aanbestedingsdocumenten op meerdere plaatsen vaste bedragen voor omschreven werkzaamheden. Zo noemt u bijvoorbeeld op blz. 48 tarieven voor het verwijderen en herplaatsen van laadpalen. De gegadigde gaat er van uit dat alle genoemde bedragen na twee jaar herzien mogen worden conform de opgegeven indexering. Kan de opdrachtgever dit bevestigen?	Voor de genoemde bedragen voor verwijdering en verplaatsing op pagina 48 geldt hetzelfde als beschreven in 5.14. Vanaf het derde jaar vindt indexering één's per 12 maanden plaats conform CPI.
119	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 4.3.3.1, blz 19	Aan welke kwalitatieve voorwaarden dient de plankaart minimaal te voldoen om te worden goedgekeurd door de gemeenten? Graag ontvangen wij de voorwaarden smart omschreven van de concessieverlener.	De plankaart bevat een concreet overzicht van de locaties waar de Inschrijver de publieke laadpunten in de deelnemende gemeenten wenst te plaatsen op postcode zes niveau. In het plan van aanpak/beoordelingscriterium 1: uitrolstrategie dient u in te gaan op de wijze waarop u tot locaties komt en welke criteria u hanteert. Hierop wordt u beoordeeld.

120	Bijlage 13 Taken en verantwoordelijkheden gemeenten; Categorie 3, blz 2.	Naast de laadpalen die door de CPO geplaatst worden op basis van de uitrolstrategie en 'Paal volgt auto', kan een gemeente zelf (extra) strategische laadpalen aanvragen. De CPO is verplicht om ook deze laadpunten te realiseren binnen een redelijke termijn van 16 weken, maar bij voorkeur sneller. De gegagdigde gaat er van uit dat de genoemde 16 weken exclusief de aanvullende termijn van de netbeheerder voor het realiseren van de netaansluiting is. Kan de opdrachtgever dit bevestigen?	Nee, deze termijn is inbegrepen. Zie eis 14.
121	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	'U omschrijft hier: -Buiten een vervanging om is het niet toegestaan om laadpalen te verwijderen uit het concessiegebied; - Tenzij anders overeen wordt gekomen is Concessiehouder verplicht het laadpunt terug te nemen als deze definitief verwijderd wordt; Bovengenoemde regels spreken elkaar tegen. Kan de opdrachtgever bevestigen dat alle kosten voor tussentijds verwijderen voor rekening van de initiatiefnemer komen?	Nee, 1. Partijen kunnen in bijzondere situaties aanvullende afspraken met elkaar maken. 2. Bij een vervanging wordt ook een laadpaal verwijderd. Dit laadpunt wordt door opdrachtnemer dan teruggenomen.

122	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.3, blz 32	U geeft aan: "De voorgestelde locaties worden voor aanlevering van de uitrolstrategie aangeboden aan Enexis voor het uitvoeren van een netcheck." Kunt u Smart omschrijven hoe Enexis dit gaat aanpakken, welke doorlooptijd er nodig is voor Enexis om de netcheck uit te voeren en hoe dit gerapporteerd gaat worden?	Nee, Enexis is dit momenteel aan het voorbereiden. Het definitieve proces wordt in overleg tussen OG, ON en netbeheerder afgestemd.
123	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.6, blz 36	Ook bij uitbreiding naar het tweede parkeervak dient Inschrijver zorg te dragen voor bebording. De gegadigde is voornemens om 1 onderbord te plaatsen bij 2 aansluitende parkeervakken. Kunt u bevestigen dat dit gewenst is?	Dit is toegestaan, mits het bord recht doet aan de geldende situatie zoals is opgenomen in het verkeersbesluit en conform wet- en regelgeving is toegestaan. Als slechts één parkeervak wordt afgekruist, moet dit duidelijk af te leiden aan het onderbord door bijv. de pijl op het bord dat wijst naar de niet afgekruist parkeerplaats af te plakken.

124	Beschrijvend document EA laadpalen; 4.5 Boeteclausule	U geeft aan: "Indien de Inschrijver na opdrachtverlening een door hem in het Plan van Aanpak opgenomen omschrijving aangaande de beoordelingscriteria 1, 2 en 3, danwel een eis zoals opgenomen in het programma van eisen (bijlage 7) niet na komt, kan per dag, per overtreding, een boete worden opgelegd voor het bedrag van €500,- per criterium of per eis. De maximale boete bedraagt € 200.000, - (excl. BTW), gedurende de looptijd van de concessie." Gegadigde interpreteert de genoemde €200.000,- als maximum voor de gehele looptijd en alle voorkomende overtredingen. Kan de concessieverlener dit bevestigen?	Deze aanname is correct.
125	Bijlage 6 Conceptovereenkomst Laadpalen openbare ruimte; Art.4.4	U omschrijft: "Opdrachtgever kan niet achteraf geconfronteerd worden met kosten die niet vooraf door Opdrachtnemer genoemd zijn. Deze worden ook niet achteraf betaald door Opdrachtgever." De inschrijvers kunnen niet 10 jaar vooruitzien. Wij stellen dan ook voor om op basis van redelijkheid en billijkheid ruimte te houden om onvoorziene kosten bespreekbaar te maken bij concessieverlener. Graag zien wij een aanpassing van paragraaf 4.4.	Dit is akkoord.

126	Bijlage 6 Conceptovereenkomst Laadpalen openbare ruimte; Art. 4.3	U omschrijft hier: "De overeengekomen prijzen zijn vast en onveranderlijk. De energieprijzen liggen vast voor de duur van de gehele overeenkomst." Dit is niet in overeenstemming met hetgeen genoemd in paragraaf 5.14 blz 47 en 48 van het beschijvend document. Daar is opgenomen: "Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door inschrijver doorbelast worden. Verlaging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd." en "De installatievergoeding is vast gedurende de eerste twee jaar van de looptijd van de concessieovereenkomst. Vanaf het derde contractjaar vindt indexering van de installatievergoeding één keer per twaalf maanden plaats overeenkomstig het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens). Deze indexering dient voorafgaand schriftelijk onderbouwd aan Concessieverlener kenbaar te worden gemaakt. De opgegeven prijs voor energie is vast gedurende een periode van twee jaar. Na deze periode mag Concessiehouder de tarieven voor energie indexeren op basis van het CBS-indexcijfer (CPI alle huishoudens)." Wij verzoeken u de tekst in de conceptovereenkomst aan te passen overeenkomstig het beschijvend document.	De tekst zal aangepast worden. Zie ook het antwoord op vraag 86.
-----	---	---	---

127	Bijlage 6 Conceptovereenkomst Laadpalen openbare ruimte; Art. 3.4	U geeft aan: "Onverminderd het elders bepaalde heeft de Opdrachtgever het recht om de Overeenkomst te ontbinden, in het geval dat Opdrachtnemer haar verplichtingen conform de Overeenkomst niet, niet tijdig, of geheel niet nakomt." Gegadigde gaat ervan uit dat beide partijen zich aan de verplichtingen houden. Voor de concessiehouder staan er sancties bij niet nakomen. Het is voor gegadigde niet duidelijk welke compensatie concessiehouder krijgt in geval concessieverlener haar verplichtingen uit het contract niet nakomt, b.v. maar niet uitputtend niet nakomen van gegarandeerde aantallen per jaar, in het geval van verkeerde verkeersbesluiten etc. waardoor concessiehouder onnodige kosten maakt danwel inkomsten derft. Kunt u bevestigen dat in bovengenoemde gevallen de concessiehouder gecompenseerd gaat worden?	Nee, de concessiehouder wordt in dat geval niet gecompenseerd. Indien zich dergelijke situaties voordoen gaan partijen met elkaar in overleg en zal in redelijkheid en billijkheid bekeken worden hoe een en ander wordt opgelost.
-----	---	--	---

128	Bijlage 6 Conceptovereenkomst Laadpalen openbare ruimte; Art.3.2	"De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode eenzijdig door de aanbestedende dienst éénmaal met 2 jaar te verlengen" Idem als vraag over het beschrijvend document: Het eenzijdig verlengen van de plaatsingsperiode zonder dat de concessiehouder daar een stem in heeft, brengt een risico voor de concessiehouder met zich mee. Wij verzoeken u deze bepaling aan te passen: "De plaatsingsperiode heeft een looptijd van twee jaar vanaf de ondertekening van het contract met de mogelijkheid deze periode, op initiatief van de aanbestedende dienst, met instemming van de concessiehouder, éénmaal met 2 jaar te verlengen"	Dit is niet akkoord. Het artikel blijft onveranderd.
-----	---	---	--

129	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.9 sub 7, blz 42	U omschrijft: "....., dienen de hieruit ontvangen inkomsten volledig ten goede te komen aan het reguliere laadtarief." Het connectietarief is in onze ogen een kleine compensatie voor het niet kunnen laden van derden. Door het toepassen van een connectietarief stimuleren we zoveel mogelijk beschikbaarheid voor e-rijders. De opbrengsten uit het connectietarief zijn daardoor al opgenomen in het reguliere laadtarief. Kunt u bevestigen dat deze aanpak voldoet aan de gestelde eis?	Nee. Hiermee stemmen wij niet in.
130	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 5.9, blz 39 Blockchain	U geeft aan: Wel is het van belang dat de klantmeter goed geijkt is en dat de inschrijver voldoet aan de wet t.a.v. prijstransparantie. Dat wil zeggen dat (1) de aanbieder inzicht geeft in hoe het te betalen bedrag tot stand komt en (2) moet de hoeveelheid afgenomen energie controleerbaar zijn door de consument." Als CPO zijn wij zeker transparant in onze tarieven en voldoen wij aan de wet t.a.v. prijstransparantie. Kan concessieverlener verduidelijken wat met prijstransparantie wordt verstaan, de rol hierin van de CPO en de rol van de MSP?	Zie voor een concretisering van het onderwerp prijstransparantie eis 124. Dit betreft de eisen voor de ON, waarmee de verantwoordelijkheid van de CPO/ON wordt beschreven. Dit staat los van de verantwoordelijkheden van de MSP m.b.t. prijstransparantie, welke hun eigen wettelijke verplichting kennen.

131	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.14, blz 47 Laadpas	U geeft aan: "gegadigde dient er zorg voor te dragen en te borgen dat gebruikers ook daadwerkelijk kunnen laden tegen de aangeboden tarieven. Dit op een gebruikelijke wijze. Dit betekent dat de gegadigde in beginsel een laadpas zal moeten aanbieden aan gebruikers. Voor het aanbieden van de laadpas mogen geen aanvullende kosten in rekening gebracht worden bij de gebruiker." Kan concessieverlener bevestigen dat het aanbieden van een "pas" zowel fysiek als een digitale pas (bijvoorbeeld een App) kan zijn?	Akkoord zolang dit een interoperabele (digitale) pas betreft.
132	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.14, blz 47 Laadpas	U geeft aan: "Inschrijver dient er zorg voor te dragen en te borgen dat gebruikers ook daadwerkelijk kunnen laden tegen de aangeboden tarieven. Dit op een gebruikelijke wijze. Dit betekent dat de inschrijver in beginsel een laadpas zal moeten aanbieden aan gebruikers. Voor het aanbieden van de laadpas mogen geen aanvullende kosten in rekening gebracht worden bij de gebruiker." Gegadigde gaat ervan uit dat de kosten van direct payment los staan van de aangeboden tarieven en apart aan de gebruiker kan worden doorgerekend. Kan concessieverlener dit bevestigen?	Het aangeboden tarief (de som van energie en installatiekosten) staan vast. Servicekosten voor bijvoorbeeld direct payment staan hier los van. Deze kosten dienen wel redelijk en billijk te zijn en in verhouding te staan met de prijs voor de afgenomen kWh.

133	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.14, blz 48	U geeft aan: "De kosten voor het verwijderen en herplaatsen van laadpunten zijn vast." vervolgens benoemt u de tarieven. Dit is niet in overeenstemming met hetgeen genoemd in Par. 5.13 op blz 46. Daar noemt u dat: "De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;" Kunt u duidelijkheid geven wat van toepassing is?	De kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Indien de gemeente initiatiefnemer is van de verwijdering of verplaatsing, kunnen de genoemde vaste tarieven hiervoor in rekening gebracht worden.
134	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	U geeft aan: "Tenzij anders overeen wordt gekomen is Inschrijver aan het eind van de looptijd verplicht de laadpunten kosteloos te verwijderen en de locatie op te leveren in de dan van toepassing zijnde staat." Momenteel is de default waarde van het contract dus dat de concessiehouder de laadpalen dient te verwijderen! 1- Kan de gegadigde er van uitgaan dat alleen de laadpaal fysiek dient te worden verwijderd? 2- en dus het afsluiten van de netaansluiting hier niet onder valt?	Dat is niet juist. Alle kosten die verwijdering (fysieke paal) komen voor rekening van de inschrijver. Dus ook de afmelding van de paal bij Enexis.

135	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	U geeft aan: "Tenzij anders overeen wordt gekomen is Inschrijver aan het eind van de looptijd verplicht de laadpunten kosteloos te verwijderen en de locatie op te leveren in de dan van toepassing zijnde staat." Concessiehouder gaat op basis van de gegevens in de aanbesteding ervan uit dat in jaar 1 +2 minimaal 1200 en in jaar 3+4 minimaal 1800 laders geïnstalleerd moeten worden dus > 3000 laders over 4 jaar. Kan concessieverlener een indicatie van de bovengrens van aantallen te installeren laders aangeven zodat inschrijver de mogelijke verwijderingskosten kan berekenen?	Nee. Opdrachtgever geeft geen bovengrens aan.
136	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	U geeft aan: "De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;" Gegadigde moet uit kunnen gaan dat concessieverlener bij het goedkeuren van een verkeersbesluit rekening houdt met reconstructie/ herinrichting van wegen/ straten om te voorkomen dat concessiehouder onnodig veel kosten moet maken van verplaatsen van laders danwel geen gebruik van de laders. Gegadigde veronderstelt dat een gemeente een termijn van minimaal 5 jaar vooruit kan kijken mbt reconstructie/ herinrichting bij het nemen van een verkeersbesluit. Kan concessieverlener dit bevestigen?	Dit is niet van toepassing. Als de gemeente initiatiefnemer is voor de verplaatsing of vervanging (wat in dergelijke situaties het geval zal zijn) kunnen de kosten hiervoor in rekening gebracht worden bij de gemeente. Er wordt uiteraard wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de toekomstige planning.

137	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	U geeft aan: "De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;" Kan concessieverlener bevestigen dat kosten van verplaatsen/verwijderen veroorzaakt als gevolg van onjuiste verkeersbesluit bv bij eigen grond, reconstructie of anderszins, voor rekening zijn van de concessieverlener? En dat alle kosten zowel van aannemer, netbeheerder, fabrikant als van CPO gecompenseerd wordt door de concessieverlener?	In de genoemde gevallen zal de gemeente initiatiefnemer zijn van de verwijdering/verplaatsing en kunnen de daarvoor opgenomen vaste tarieven in rekening gebracht worden.
138	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.13, blz 46	U geeft aan: "De kosten voor verplaatsing en vervanging zijn voor rekening van de initiatiefnemer, tenzij anders wordt overeengekomen;" Kan de concessieverlener bevestigen dat hier gaat om alle kosten: dus zowel van aannemer, netbeheerder, kosten van de concessiehouder als van de fabrikant.	De genoemde vaste kosten betreffen alle kosten, exclusief de gereuleerde netwerkkosten.
139	Beschrijvend document EA laadpalen; Hfdst 5	Is het juist dat de concessieverlener in totaal voor max $375+100+468+96+748K = \text{€}1.787.000$, = aan subsidies beschikbaar stelt voor de uitvoering va het contract.	Naast deze bedragen is bovendien $2 \times \text{€} 75.000$ beschikbaar voor pilot V2G. Het totale bedrag komt daarmee op $\text{€} 1.937.000,-$.

140	Beschrijvend document EA laadpalen; Par 2.11; Planning	Het is inmiddels week 3 van de intelligente Corona lockdown, waarin het Nederlandse bedrijfsleven en de aanbestedende dienst vanuit huis moeten werken. Dit zet extra druk op de planning van de aanbesteding. Het op afstand werken en het draaiend houden van de gezinslevens vergt ons meer tijd, kost productiviteit en gaat ten koste van kwaliteit van de aanbesteding. Wij vragen u de genoemde planning te herzien en hierin extra tijd op te nemen voor het stellen van vragen, het opstellen van de Plannen van Aanpak en daarmee ook het verplaatsen van de aanbestedingsdatum. Wij voorzien ook een vertraagde start van de uitrol van het laadnetwerk, aangezien in dit stadium het nog onduidelijk is wanneer de Nederlandse samenleving weer in beweging mag komen.	Zie de beantwoording vraag 93.
141	PvE Eis 3.b	ON constateert dat er te weinig informatie beschikbaar is voor een goede planning van de benodigde ontwikkeltijd voor de blockchain. ON zou graag zien dat er de mogelijkheid is om deel te nemen aan de huidige lopende pilot ten tijde van de offerte fase. Waarbij ON verbinding kan maken met de blockchain. Wil OG dit organiseren? Wil OG tevens een proof of concept beschikbaar stellen van de blockchain voor zowel de EMSP rol als CPO rol?	We staan open voor aanvullingen en input van opdrachtnemer op het nader uit te werken implementatieplan. Een PoC kunnen we op dit moment niet beschikbaar stellen.

142	PvE eis 3.b	ON constateert dat er te weinig informatie beschikbaar is over de werking van de blockchain om vast stellen hoe deze werkt. Welke aanvullende documentatie en resultaten zijn beschikbaar van de blockchain van Enexis? Is deze documentatie vastgesteld voor deze opdracht? Wil OG deze delen?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 67
143	PvE 162	Wil OG deze eis nader toelichten in relatie tot eis 113?	De invulling hiervan is nog onbekend. Deze pilots worden in later stadium, samen met OG en Enexis, vormgegeven.
144	PvE eis 140	Het is moeilijk voor ON om zich aan dit soort normen te houden voor niet-urgente zaken, vooral op weekenddagen. Kunt u deze eis verruimen naar oplossen binnen 48 uur en op werkdagen?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 99
145	PvE 139 d.	Storingen in blockchain communicatie hebben geen betrekking op een gevaarlijke situatie. Daarnaast is het niet-functioneren in eis 94 reeds geïdentificeerd als het risico van de concessiehouder. Wij vragen u daarom de oplostermijn op te rekken naar 2 werkdagen	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 98
146	PvE Eis 139b.	De termijn van 8 uur om een kabel terug te sturen is door derde partijen niet overal realistisch of mogelijk. Wij vragen opdrachtgever om over werkdagen te spreken.	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 28
147	PvE eis 118d	Eis 118.d. Naar welk merk of type auto verwijst u met deze eis?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 27

148	PvE Eis 116	Mag ON hier kiezen voor een ander meer passend product om invulling te geven aan deze eis? De invulling van deze eis kan volgens ON waarschijnlijk beter ingevuld worden met een product dat anders is dan de regulier geplaatste publieke laadzuilen. Staat u open voor een alternatieve oplossing?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 26
149	PvE eis 113	Kan OG bevestigen dat deze eis alleen van toepassing is op commercieel beschikbare voertuigen, die vehicle-to-grid via ISO15118 ondersteunen via AC- (wissel-)stroom? In geval OG dit kan bevestigen, Wil OG de eis uitbreiden om dit te verduidelijken?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 24
150		Er is vanuit de gemeente Venlo een marktconsultatie gaande voor een aantal gemeentes. Deze heeft betrekking op duurzaam deelvervoer. Laadinfra maakt onderdeel uit van deze aanbesteding. In hoeverre is het denkbaar dat de laadinfra van uw aanbesteding een rol zal gaan vervullen in de aanbesteding voor duurzaam deelvervoer?	Dat is heel goed denkbaar. Conform het beschrijvend document staat het gemeenten vrij om locaties/laadpalen aan te vragen bij opdrachtnemer voor deelvoertuigen.