

Nota van inlichtingen 2 Plaatsing en exploitatie slimme laadinfrastructuur elektrisch rijden

Ref.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	NVI-#1 - Vraag 106	In de beantwoording van NVI106 geeft OG aan dat "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 opengedoken moet worden" Naar de mening van ON is het de fysieke voorbereiding, het realiseren van de loze leidingen /mantelbuis onderdeel van de reguliere werkzaamheden van de netbeheerder als ON een netaansluiting aanvraagt bij de netbeheerder. De kosten van het realiseren van mantelbuis en loze leiding is onderdeel van het reguliere werkzaamheden van de netbeheerder. OG wordt gevraagd om dit te bevestigen.	Opdrachtnemer wil hiermee o.a. bereiken dat binnen een afzienbare periode graaf- en breekwerk nodig is in nieuwbouw. Indien opdrachtnemer een netaansluiting aanvraagt bij de de netbeheerder dient opdrachtnemer dit af te stemmen met de netbeheerder. Wij achten het echter ook denkbaar dat een locatie voorzien wordt, die pas na een langere periode wordt gerealiseerd (voorbereiden op). In dat geval wordt (mogelijk) geen netaansluiting aangevraagd.
2	NVI-#1 - Vraag 104	U geeft aan: "Verhoging van de wettelijke heffingen of tarieven mogen door inschrijver doorbelast worden. Verhoging van wettelijke heffingen of tarieven dienen één op één te worden doorgevoerd." ON begrijpt deze stelling omdat het gaat om exogene invloeden waar ON geen invloed op heeft. In de ogen van OG zijn wettelijke heffingen, tarieven en de gereguleerde tarieven van netbeheerder onder 1 categorie. OG wordt gevraagd een expliciete uitleg te geven waarom wettelijke heffingen/ tarieven/gereguleerde tarieven niet als een (1) categorie worden behandeld?	De wijze van bepalen en het innen van de gereguleerde tarieven is wezenlijk anders. Meer informatie hierover vindt u de website van de ACM.

3	NVI-#1 - Vraag 103	In antwoord op NVI103 geeft OG aan "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". Kan OG bevestigen dat de aanname juist is dat E en I-component bovendien € 29 cent kunnen uitkomen door indexeringen zoals beschreven in het document?	Opdrachtgever kan bevestigen dat het maximale tarief vanaf het derde jaar eventueel boven de €0,29 zou kunnen uitkomen wanneer dit geschiedt naar aanleiding van de indexering één keer per 12 maanden vanaf het derde jaar conform CPI.
4	NVI-#1 - Vraag 101	ON begrijpt uit het antwoord op NVI101 dat ON het innovatiebudget kan inzetten voor het maken van plankkaarten /de datagestuurde uitrol van laadpalen als wordt voldaan aan alle eisen. ON vraagt aan OG om deze eisen smart aan te geven zodat ON begrijpt wat de condities en criteria zijn.	Hiermee wordt bedoeld het voldoen aan alle in de aanbesteding gestelde eisen en voorwaarden. Dus niet alleen de eisen aan de plankkaarten. Voor de eisen en voorwaarden wordt verwezen naar de aanbestedingsstukken.
5	Beschrijvend document EA laadpalen; Beoordelingscriterium 3, blz 37	Onder welke condities en voorwaarden verwacht OG van ON dat de 11 genoemde innovaties moeten worden uitgevoerd in geval er geen verlengde plaatsingsperiode is in jaar 3/4?	VKE implementatie start uiterlijk binnen 1 jaar na ondertekening. De overige innovaties dienen per direct geïmplementeerd te worden behalve als anders beschreven in het beschrijvend document. Bovendien wordt opgemerkt dat een contractuele periode wordt aangegeven van 10 jaar.

6	Beschrijvend document EA laadpalen; Beoordelingscriterium 3, blz 22	Verwacht OG van ON dat innovatiebudget van 748K wordt verdeeld over de 4 genoemde innovaties op pagina 22 of over de 11 aangegeven innovaties op bladzijde 37?	Het innovatiebudget slaat op alle genoemde innovaties. Van de vier genoemde innovaties vragen we een nadere uitwerking in het plan van aanpak. Het is aan opdrachtnemer hoe hij het innovatiebudget inzet.
7	NVI-#1 - Vraag 101	Kunt OG naar aanleiding van NVI 101 de eisen specificeren om te kunnen voldoen aan de subsidie.?	Opdrachtnemer kan er vanuit gaan dat met het inhoudelijk voldoen aan de eisen en wensen uit de aanbestedingsdocumenten, opdrachtnemer ook in aanmerking komt voor de subsidie. Wel dient er een subsidieaanvraag en projectplan ingediend te worden voor het aanvragen van de subsidie. Hierbij kan verwezen worden naar de aanbestedingsstukken en plannen van aanpak. Voor de precieze subsidievoorwaarden verwijzen wij u naar de website van de provincie Brabant. Hier kunt u zoeken naar 'begrotingssubsidie'.
8	NVI-#1 - Vraag 16	Wat zijn de condities en eventuele voorwaarden op basis waarvan OG besluit om over te gaan tot de eenmalige verlenging van de plaatsingsperiode met 2 jaar?	de uitrol verloopt naar tevredenheid, samenwerking gaat goed, communicatie met gemeenten wordt goed vormgegeven, acties uit het pva worden nageleefd er wordt voldaan aan de eisen en wensen uit het beschrijvend document en PVE.

9	NVI-#1 - Vraag 11	In NVI11 heeft ON het volgende aangegeven: "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". OG geeft aan niet akkoord te gaan met voorstel van ON. Bestelt OG dat met dit standpunt OG eenzijdig kan ingrijpen in de business case van ON en tevens ingrijpt op de uit te voeren investeringen door ON en daarmee ingrijpt en stuurt op de markt en alle risico's legt bij marktpartijen zonder dat marktpartijen daar enige invloed op heeft? ON vraagt aan OG om het bestuurlijke standpunt van de provincie Noord-Brabant en die van de provincie Limburg als antwoord te geven? .	De toepassing van de herzieningsclausule heeft enkel betrekking op deelname van enkele gemeenten. Het toepassen van de herzieningsclausule zal niet leiden tot een wezenlijke wijziging van de opdracht in zijn geheel. Zie ook vraag 9 Nvi 1. Zie ook vraag 83. Zie ook vraag 63.
10	NVI-#1 - Vraag 9	OG geeft aan dat 17 gemeenten nog kunnen instromen in de concessie maar dan pas in jaar 3 of 4. Dit betekent dat er slechts een exploitatieperiode van 6 a 7 jaar is. ON verzoekt voor de exploitatieperiode voor deze nieuwe gemeenten in jaar 3 en 4 met een jaar te verlengen.	De exploitatieperiode wordt niet verlengd voor gemeenten die later instromen.
11	NVI-#1 - vraag 8	Wat is de rol/verantwoordelijkheid van de concessieverlener en van de concessiehouder in relatie tot de belastingdienst?	Opdrachtgever hecht waarde aan vrije keuze van energieleverancier en wil dit mogelijk maken. In relatie tot de belastingdienst speelt opdrachtgever een faciliterende rol. De opdrachtgever en opdrachtnemer moeten zich houden aan de geldende fiscale maatregelen. Aangezien VKE nieuw is, wordt verwacht mee te werken aan gesprekken met de Belastingdienst. Zie verder antwoord vraag 8 NVI #1.

12	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0; Eis 11, pagina 9	Eis 11, pagina 9: U verwijst naar de potentiekaart van ElaadNL. Is naast deze grafische potentiekaart per regio (zoals aangegeven in annex 2) ook de achterliggende database (met de potentiële vraag in absolute aantallen laadpalen) beschikbaar?	Nee, de achterliggende database is niet beschikbaar, maar het model van ElaadNL is generiek en voor heel Nederland ontwikkeld in opdracht van de netbeheerders om de netimpact van de EV te bepalen. Het model bevat dus geen uitgebreide locatieanalyse per buurt. Mede daarom wordt de achterliggende database niet aan derden beschikbaar gesteld. Wel worden de absolute aantallen laadpunten via een GIS applicatie per buurt gevisualiseerd. De buurtkaart is via de volgende link te raadplegen: https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/beleid/nationale-agenda-laadinfrastructuur-nal
13	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.5, pagina 38	Par. 5.5, pagina 38: U stelt voor voor meerdere of alle laadpalen in een gemeente het verkeersbesluit in één keer te nemen. Op deze manier kan het voorkomen dat er bijna vier jaar ligt tussen nemen van het verkeersbesluit en daadwerkelijk plaatsen van de laadpaal. Dit is verwarrend voor bewoners, en veranderende omstandigheden (zoals een herinrichting van de weg) kan ervoor zorgen dat het verkeersbesluit niet meer geldig is. Gaat u akkoord met een aanpak waarin de verkeersbesluiten niet allemaal van te voren maar kort voor het plaatsen van de laadpaal genomen worden?	Niet akkoord. Het is wel mogelijk om de verkeersbesluiten in periodieke batches te laten nemen (bijv. Jaarlijks) om te voorkomen dat de werkelijke situatie teveel afwijkt van de verwachte situatie. Echter om de proactieve uitrol van laadpunten zo goed mogelijk te laten verlopen is het nodig om verkeersbesluiten in een vroeg stadium en gebundeld te nemen.
14	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.2, pagina 30	Par. 5.2, pagina 30; U stelt een planning voor (1800 palen in jaar 1 en 2, 2700 in jaar 3 en 4). Hoe vast is deze planning? Is het ook toegestaan in bepaalde gebieden datagestueerd te plaatsen, dus bij te plaatsen als de data aangeeft dat er vraag is naar een nieuwe laadpaal?	De aantallen betreffen laadpunten, en geen laadpalen. De planning geeft het minimale aantal laadpunten aan dat geplaatst moet worden in Noord-Brabant en Limburg. Dit minimale aantal staat vast. Hiervoor worden ook middelen beschikbaar gesteld. Het staat de CPO vrij om op basis van vraag meer laadpunten te realiseren dan aangegeven.

15	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 136: Default leverancier betaalt dus energiebelasting en heffingen over baseload en energieverliezen. Daarnaast is dus de vrije keuze energieleverancier verantwoordelijk voor afdracht belasting en heffingen voor het aan hem toegewezen verbruik van energie?	Ja, op basis van de huidige inzichten is dit de juiste invulling van wet- en regelgeving, waarbij alle leveranciers gezamenlijk de energiebelasting voldoen ter zake van de levering op de laadpaal aan de gebruiker. De Vrije keuze energieleverancier draagt af over de aan hem toegewezen energie, de default leverancier over de rest.
16	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 135: Betekent dit dat het eigenverbruik van de laadpaal (baseload) en alle andere energieverliezen voor rekening zijn van default leverancier zijn?	Ja, om precies te zijn, zijn de kosten voor het eigenbruik en andere energieverliezen voor rekening van de concessiehouder/CPO. Levering en facturatie hiervan vindt plaats door de default energieleverancier.
17	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 129: Wat wordt bedoeld met het registreren van de klantmeters op de Blockchain?	Om de energie aan de verantwoordelijke leverancier te kunnen toewijzen is het noodzakelijk dat dit op EVSE-id gebeurt (er kunnen immers twee auto's tegelijk laden op de laadpaal). Met klantmeters worden in dit geval de EVSE-id bedoeld. Wanneer een laadpaal wordt geregistreerd zijn de EVSE-id's verplichte velden.

18	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 128: Hoe moeten de GvO overlegd worden en aangetoond worden dat de betreffende GvO's betrekking hebben op laadpalen Limburg en Brabant?	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat voldoende GVO's zijn ingekocht t.b.v. de laadpalen in Brabant en Limburg. Het is aan opdrachtnemer om dit aan te tonen. Opdrachtgever zal dit beoordelen.
19	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 125: Is betaling via een mobiele applicatie een "gangbare en breed gedragen methode" in dit geval?	Ja, betaling via een mobiele applicatie mag verondersteld worden als een gangbare en breed gedragen methode, mits het laden en betalen ook toegankelijk is voor buitenlandse EV-rijders en het aan de laadpaal duidelijk is hoe deze methode te gebruiken en aan de overige voorwaarden wordt voldaan.
20	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 124: Wordt hier verwacht dit met een sticker te communiceren, of mag hier ook op andere wijze in de informatie worden voorzien?	Nee maar dit is wel een mogelijkheid. Wij stellen hier een functionele eis (124). Het is aan opdrachtnemer hoe hieraan invulling gegeven wordt.

21	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 120: Er wordt ge-eist dat er een minimaal laadvermogen is van 3.7kW; net als de vraag bij Eis 108 t/m 112 vragen wij ons af of deze eis praktisch toepasbaar is; de combinatie van smart charging en load balancing kan er voor zorgen dat er geen 3.7kW nodig is voor de gebruiker (in het geval de vertrektijd vele uren later is). Kunt u de denkwijze hier toelichten?	Dit vermogen dient minimaal beschikbaar te zijn, kan alleen afgeweken worden indien de EV-rijder ervoor kiest om omwille van bijvoorbeeld het toepassen smart charging een lager vermogen af te nemen. Verder kan hier ook door concessiehouder bij hoge mate van uitzondering, vanwege bijvoorbeeld congestie, van worden afgeweken. Daarnaast wordt eis 120 aangepast naar: "Een laadplein bestaat uit tenminste 6 laadpunten (sockets), is aangesloten op één netwerkaansluiting en heeft de mogelijkheid van load-balancing. Indien de laadbehoefte toeneemt bij een laadplein dan dient Concessiehouder het laadplein uit te bereiden met extra laadpunten. Bij laadpleinen geldt, net als bij de reguliere laadpunten, een minimaal laadvermogen van 3,7 kW per laadpunt, met als uitzondering 1-fase voertuigen, hiervoor geldt een minimaal laadvermogen van 2,8 kW. Het resterende vermogen kan verdeeld worden naar behoefte. "
22	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 116b: Naast master-slave en "verdeelkast" is er nog een 3e optie: distributed intelligence. Kunt u aangeven hoe dat hier van toepassing is? Voordeel van "distributed intelligence" is dat de functionaliteit niet afhankelijk is van 1 laadpaal (de master) maar verdeeld is over alle laadpalen, en zo geen single point of failure heeft.	OG staat open voor nieuwe configuraties, mits deze verder voldoen aan de gestelde eisen.

23	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 100d: Mag hier worden aangenomen dat er bedoeld wordt "ijking van de kWh-meters"?	Ja.
24	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 100a/b: In b wordt aangegeven dat het "moet mogelijk zijn om ieder kwartier meterstanden te versturen" terwijl dit in a wordt verplicht. Kunt u dit toelichten?	Ja, tijdens een transactie is het verplicht om de meterstanden elk kwartier te versturen. Aanvankelijk is het niet verplicht, wanneer er geen transactie actief is, om de meterstanden elk kwartier te versturen. Dit moet echter wel mogelijk zijn en toegepast worden zodra daar noodzaak voor is.
25	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 90: Kunt u bevestigen dat de reeds goedgekeurde laadpalen (zoals gepubliceerd op de site van Elaad https://www.elaad.nl/goedgekeurde-laadpalen/) hier per definitie aan voldoen en geen additionele goedkeuring vereisen?	Ja, uitsluitend voor de laadpalen die goedgekeurd zijn volgens de aansluitspecificaties 2.0.

26	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 85: Mode 3 verdeelt geen stroom. Mode 3 is een communicatie protocol tussen de lader en het voertuig. Mag hier worden gelezen dat bedoeld wordt: de intelligentie van de lader verdeelt de beschikbare stroom over de laadpunten (sockets) op een zodanige wijze dat de waarde van de netaansluiting nooit wordt overschreden?	Ja.
27	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 77: Concessieverlener verlangt hier een beproevingsrapport; kan er worden aangenomen dat een rapportage door een onafhankelijke 3e partij die volgens IEC61851 de toetsing heeft uitgevoerd hier voldoende is, of wordt een additionele test gevraagd?	Indien de paal getest is binnen de gestelde temperatuur range inclusief de componenten van de netbeheerder is die toetsing voldoende. Zo niet, dient er een additionele test te worden uitgevoerd.
28	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 52: Kunt u specificeren hoe er beoordeeld zal worden of er geen corrosie plaats vindt die "het aanzicht van de lader en/of de veiligheid aantast"?	OG kan dit op ieder moment steekproefsgewijs beoordelen d.m.v. visuele inspectie op locatie.

29	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 32: Kunnen jullie aangeven bij hoeveel van de huidige laadinfrastructuur een aardelektrode nodig bleek te zijn/is geslagen?	Voor de laadpalen van Vattenfall geldt dat per laadpaal een aardelektrode is geslagen.
30	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	- Eis 30-i: Wat wordt er verstaan onder "altijd bereikbaar"? Is dit na openen van cilinderslot, of is dit "goed bereikbaar" voor de servicemonteur bij eventuele mankementen?	Daaronder wordt verstaan dat er altijd ruimte is om het serviceluik, de RFID-reader en de sockets te bereiken t.b.v. de bediening.
31	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0; Eis 10. b.	Kunt u beschrijven op welke wijze en welk detailniveau inzicht gegeven gaat worden aan de laagspanningsgegevens van Enexis?	Data wordt ontsloten middels Open Data zoals beschikbaar op Enexis.nl (https://www.enexis.nl/over-ons/wat-bieden-we/andere-diensten/open-data)

32	NVI-#1 - Vraag 73	Vraag 73: Op onze huidige AC laadvoorzieningen communiceren wij duidelijk hoe te achterhalen is welke kosten in rekening gebracht worden. Door middel van een unieke QR code zijn de actuele kosten voor de eindgebruiker, volledig en transparant in te zien. Ook zijn hier de actuele tarieven (wijzigingen) zichtbaar per laadpaal. Bovenstaande werkt zonder display op de laadpaal. In eis 124 wordt duidelijk gevraagd: "dat tenminste op de laadpaal duidelijk te achterhalen is welke kosten in rekening gebracht worden." U geeft als antwoord op vraag 72 aan dat u niet akkoord bent met het gebruik van een (unieke) QR code of URL vermelding. Kunt u aangeven op welke wijze de ON haar verplichting over het informeren van gebruikers over minimaal de kosten van de laadsessie kan informeren? Graag vernemen wij van u de tooling (Hardwarematig, softwarematig?) die hiervoor gebruikt dient te worden.	Het is aan opdrachtnemer om hier invulling aan te geven. Opdrachtgever stelt hiervoor enkel functionele eisen. Deze zijn reeds opgenomen. URL of QR-code wordt wel toegestaan voor doorverwijzing naar extra informatie.
33	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 120: ON gaat er van uit dat de uitbreiding van laadpleinen binnen de 4 jaar van plaatsingsperiode plaats zal vinden. Uitbreiding na de plaatsingsperiode is voor de ON mogelijk, voorwaarden en condities zullen met de betreffende gemeente afgesproken worden. Kan de OG dit bevestigen?	Ja, in overleg met de betreffende gemeente kan ervoor gekozen worden om een al bestaand laadplein gedurende de exploitatieperiode uit te breiden. Het is aangemeenten om hier een akkoord op te geven. De overige voorwaarden, waaronder bijvoorbeeld de exploitatieperiode blijven onverminderd van kracht.

34	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 120: "Een laadplein bestaat uit tenminste 6 laadpunten (sockets), is aangesloten op één netwerkaansluiting en heeft de mogelijkheid van load-balancing. Indien de laadbehoefte toeneemt bij een laadplein dan dient Concessiehouder het laadplein uit te bereiden met extra laadpunten. Bij laadpleinen geldt net als bij de reguliere laadpunten een minimaal laadvermogen van 3,7 kW per laadpunt. Het resterende vermogen kan verdeeld worden naar behoefte." ON neemt aan dat de uitbreiding beperkt mag blijven tot het maximaal mogelijke vermogen van een netaansluiting op een LS Kabel. (aansluiting t/m 3x80 A)	Ja, die aanname is correct, de uitbreiding kent een maximum van 3x80A. Zie ook vraag 21.
35	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 115: in EIS 115 staat "Het staat de gemeente ook vrij om een verzoek in te dienen voor een laadplein. Concessiehouder dient hieraan mee te werken, waarbij t.a.v. het gebruik van het laadplein dezelfde condities gelden als bij een strategische laadpaal." ON gaat er van uit dat medewerking beperkt blijft tot maximaal vermogen van aansluiting rechtstreeks op een LS kabel (aansluiting t/m 3x80A)	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het voldoen aan eis 120 waarin een minimaal vermogen is opgenomen. Het is aan opdrachtnemer hoe hier invulling aan gegeven wordt.
36	Beschrijvend document EA laadpalen; Par. 5.9; Blockchain	Par. 5.9; Blockchain: Hoeveel transacties per seconde kan de blockchain verwerken?	Het verwerken van transacties door de blockchain is geen belemmering en kan worden opgeschaald indien nodig. De capaciteit van onderliggende technologie (Hyperledger Fabric) en het soort (permissioned) is ruim voldoende: duizenden per seconde.

37	Beschrijvend document EA laadpalen, Par. 5.9; Blockchain	Par. 5.9; Blockchain: Wat is verwachte of afgesproken uptime van de Blockchain?	Er zijn geen afspraken gemaakt, de verwachting is dat een uptime van 99% haalbaar is.
38	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 141: Reiniging van de laadpaal vindt plaats binnen 5 werkdagen na constatering of melding van graffiti of andere verontreinigingen. In andere concessies is gebruikelijk dat OG om de reiniging van de laadpalen vraagt te realiseren binnen 10 werkdagen. ON verzoekt daarom om dit aan te passen naar 10 werkdagen omdat dit de standaard is periode / werkwijze is.	10 werkdagen is toegestaan, behalve als de graffiti aanstootgevend is. In dat geval moet dit zo snel mogelijk verwijderd worden; uiterlijk binnen 5 werkdagen.
39	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 123A: Kan OG een toelichting geven op wat precies van ON wordt verwacht met "Concessiehouder werkt op verzoek van een gemeente mee aan het voorbereiden van nieuwbouw of herstructureringsplannen bij projecten van 25 woningen of meer. Ook dient voorkomen te worden dat graaf- en breekwerk in nieuwe gebieden nodig is	zie antwoord op vraag 1 en Nota van Inlichtingen 1.

40	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 89B: Is het correct dat het genoemde tarief in overleg vastgesteld gaat worden en niet eenzijdig door Enexis zal worden opgelegd?	Ja, dat is correct, afspraken met betrekking tot, kosten/vergoedingen, arbeid en handling worden tussen Concessiehouder en Enexis gemaakt.
41	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 89: U noemt in eis 89a "Concessiehouder/laadpaalfabrikant" en in eis 89b alleen "Conssiehouder". Kunt u dit in eis 89b ook aanpassen in "Concessiehouder/laadpaalfabrikant"?	Nee, in eis 89a wordt enkel Concessiehouder bedoeld. De Concessiehouder is ervoor verantwoordelijk dat haar laadpaalfabrikant tot de juiste afspraken komt met Enexis.
42	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 89: "Afspraken met betrekking tot, kosten/vergoedingen, arbeid en handling worden tussen Concessiehouder en Enexis gemaakt. Dit omvat ten minste, maar niet uitsluitend: het maken, organiseren en uitvoeren van bestellingen, distributie, opslag, betalingen, montage en registratie". Kan OG bevestigen dat dit niet logisch is en dat dit moet worden afgesproken tussen contractaannemer en Enexis?	Nee. Concessiehouder is hiervoor verantwoordelijk, in afstemming en samenwerking met Enexis (ten behoeve van de afstemming met de contractaannemer(s)).

43	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 30: ON gaat ervan uit dat eis 30 leidend is voor plaatsing van aanrijbeveiliging. Indien aanvullend advies/ verzoek komt dat afwijkt van eis 30, dan gaat ON ervan uit dat de kosten voor initiatiefnemer zijn. Kunt u dit bevestigen?	Indien voldaan wordt aan de gestelde eisen, maar gemeente wenst toch een aanrijbeveiliging, zijn de kosten voor de gemeente.
44	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 10D: Kan de OG aangeven wat de "Moverende redenen" zijn om een locatie niet te accepteren?	Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld maar niet uitsluitend: infrastructurele knelpunten, hoge parkeerdruk, toekomstige conflicterende plannen, sociale aspecten
45	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 1C: Kan OG aangeven wat de maximale doorlooptijd is voor het doorrekenen van de plankaarten en de definitieve capaciteits toest door Enexis?	OG kan daar nog geen uitspraak over doen. Na gunning worden hier afspraken over gemaakt tussen ON en OG/Enexis.

46	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 10F: Hoe lang hebben betrokken gemeente, provincie en Enexis nodig om de aangepaste plankaart te beoordelen? Indien de plaatsingstermijn door de Concessieverlener wordt verlengd met de optionele periode van 2 jaar, dan actualiseert de Concessiehouder de plankaart (incl. uitrolplanning) en wordt deze opnieuw beoordeeld door Gemeenten, provincies en Enexis.	Opdrachtnemer streeft naar beoordeling binnen twee tot vier weken. Deze periode zal mede bepaald worden door de wijze waarop opdrachtnemer de genoemde partijen betreft bij het opstellen van de plankaarten. De geactualiseerde plankaart wordt opnieuw beoordeeld.
47	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 10D: Het is voor ON niet duidelijk wat de criteria zijn waarop provincie, gemeenten, Enexis en Gemeenten een plankaart accepteren. Kan OG voor elke groep SMART aangeven wat de criteria zijn?	Dit staat beschreven in 4.3.1. en 5.3 van het beschrijvend document.
48	Bijlage 5 Beleids- en uitvoering regels social return Provincie Noord- Brabant	Annex 5 over social return stelt dat "11. In geval van verantwoording via het Adviespunt Social Return dient de opdrachtnemer A. een kopie van de arbeids-, detachings- en/of leerwerk-overeenkomst aan het Adviespunt Social Return te overleggen, met daarin informatie van de looptijd van het contract, het aantal gewerkte uren, de betaalde loonkosten, detachingsvergoedingen, facturen van opleidingskosten, begeleiding..". Dit is niet compliant met data privacy aspecten. ON verzoekt OG om dit op een andere manier aan te laten tonen.	Dit is niet akkoord. Een vernieuwde versie van bijlage 5 is op 22 april 2020 als bijlage toegevoegd.

49	Annex 2 - Potentieka art voor publieke laadinfra - behorend bij bijlage 7 PVE, legenda	Kan OG toelichten welke criteria worden gehanteerd in de potentiekaart voor geen, laag, midden en hoog?	De potentiekaart is gebaseerd op de cijfers uit het midden scenario (2030) van het Outlook rapport. Om de labels per buurt te bepalen zijn de volgende stappen additioneel uitgevoerd: - Stap 1: Prognose van aantal publieke laadpunten per buurt in 2030. - Stap 2: Aggregatie van de cijfers uit stap 1 per gemeente, en bepalen aandeel (percentage) van de buurt in deze gemeente. - Stap 3: Tot slot vergelijken we buurten binnen een gemeente t.o.v. van elkaar; oAlle buurten zonder verwachte te plaatsen laadpunten vallen in categorie GEEN. oAlle buurten die onder 33% kwantiel zitten vallen in categorie LAAG. oAlle buurten die tussen 33% – 66% kwantiel zitten vallen in categorie MIDDEN. oAlle buurten vanaf 66% kwantiel vallen in categorie HOOG.
50	Beschrijv end document EA laadpalen	ON leest in het beschrijvend document op pg 30 dat er 2 momenten zijn voor het aanleveren van de plankaarten: het eerste half jaar en in de verlengde Plaatsingsperiode, na het 2e jaar. Kan OG bevestigen dat er geen andere momenten zijn dan deze twee genoemde oplevermomenten?	De plankaarten moeten om de twee jaar geactualiseerd worden. opdrachtnemer dient de laadpalen uit de andere categorieën minimaal 1x per kwartaal toe te voegen.
51	NVI-#1 - Vraag 119	Kan OG bevestigen dat ON in de uitrolstrategie een werkwijze (incl doorlooptijden) definieert van goedkeuring van locaties en verkeersbesluiten door de gemeente?	Ja binnen de gestelde eisen, voor de doorlooptijden verwijzen we naar Bijlage 14 (paragraaf Locatie- en verkeersbesluiten).
52	NVI-#1 - Vraag 52	Kan OG bevestigen dat doorlooptijden voor het nemen van verkeersbesluiten zoals opgenomen in de workflow(annex 1) door OG is afgeproken en dat ON daar de werkplanning op kan baseren?	De gemeenten hebben zich gecommitteerd om zich in te zetten de doorlooptijden te halen zoals aangegeven in Bijlage 14 (paragraaf Locatie- en verkeersbesluiten). Het is denkbaar dat in bepaalde gevallen deze termijnen niet gerealiseerd worden. Hier dient opdrachtnemer rekening mee te houden. Indien zich dit met regelmaat voordoet, treden opdrachtnemer en opdrachtgever in overleg hoe hier mee om te gaan en welke acties genomen kunnen worden.

53	Bijlage 13 Taken en verantwo ordelijkhe den gemeente n	Kan OG bevestigen dat de gemeente de communicatie verzorgt in de wijk over de (geplande) plaatsing van de laadpaal?	Ja, indien de gemeente dit wenst, is dit de verantwoordelijkheid van de gemeente.
54	Bijlage 13 Taken en verantwo ordelijkhe den gemeente n	Kan OG bevestigen dat de gemeente zorg draagt dat heggen, struiken of anderszins in de publieke ruimte in de buurt van de laadpaal voor plaatsing zijn gesnoeid en worden onderhouden, zodat de toegang tot en het gebruik van de laadpaal mogelijk blijft. De gemeente verstrekt aan ON de planning van het onderhoud van desbetreffende groenvoorziening en de contactgegevens van wie hierover benaderd kan worden.	Ja, gemeente is verantwoordelijk voor het groenbeheer binnen de lokaal gestelde kaders. Met de gemeente is niet overeengekomen dat ze planning over onderhoud of contactgegevens delen.
55	Vraag 103, 116, NVI - prijs	Waarom heeft OG een minimum prijs ingesteld voor het energietarief of installatievergoeding? Kan OG de minimumprijs laten zakken indien gemiddelde energieprijzen op de APX dalen?	Nee, de minimumprijs wordt niet aangepast. Minimumprijs is gekozen om een goede verhouding teweeg te brengen tussen energieprijs en installatievergoeding. De door de inschrijver ingediende tarieven staan vast voor de duur van de eerste twee jaar, daarna worden deze geïndexeerd.

56	Vraag 36 en 57, NVI	“De Default Leverancier (DLV) ontvangt van de RNB-er twee allocaties 1) de reguliere allocatie per laadpaal (de blauwe lijn) én 2) de correctieve allocatie van levering door andere LV's (een negatief verbruik). Deze allocatie geschiedt vanuit de netbeheerder binnen de normale regels van het alloceren van allocatie. Door beide data te sommeren weet de DLV het volume (weergegeven door de blauw/roze pijl) wat hij aan de CPO kan toerekenen en factureren (zie figuur 3).” Kan OG aangeven of de beide allocaties tussen RNB en DLV geschieden over de normale APIs, zoals al geïmplementeerd tussen RNB en energieleveranciers in Nederland? In andere woorden, kan OG bevestigen dat hier geen extra ontwikkelwerk van ON nodig is?	Het proces van allocatie tussen de netbeheerder en de leveranciers wordt niet gewijzigd en vindt via de gebruikelijke kanalen en berichten plaats. Voor transactie details van laadsessies kunnen de leveranciers gebruik maken van een API of de user interface van de blockchain.
57	Vraag 36, 41, blockchain NVI	“Om de energietransacties aan de laadpaal correct toe te wijzen aan de afnemer en de verantwoordelijke leverancier (LV) en bijhorende programma verantwoordelijke (PV) wordt gebruik gemaakt van allocatiepunten (klantmeters) in de laadpaal. Op basis van de UID-token en het werkelijke verbruik, zoals gemeten op het allocatiepunt in de paal, wordt de gebruiksallocatie op een database (blockchain) weggeschreven. De data die in de database wordt opgenomen is onder andere: UID-token, EAN van de laadpaal, EAN van de verantwoordelijke leverancier, EAN van de default leverancier, het afgenomen volume per kwartier, een datum en tijd stempel en overige meter value measurands.” Wat bedoelt OG met “overige meter value measurands”? Wil OG deze opsommen en definiëren?	Momenteel worden enkel UID-token, EAN van de laadpaal, EAN van de verantwoordelijke leverancier, EAN van de default leverancier, het afgenomen volume per kwartier, een datum en tijd stempel en het EVSE-id gebruikt. Mocht het wenselijk blijken om hier measurands uit de van toepassing zijnde OCPP aan toe te voegen dient dit mogelijk te zijn, wat voor de korte termijn niet voorzien is.

58	Vraag 116 NVI - Prijs	OG omschrijft "Optimaliseren van het gebruik van laadpalen: Als onderdeel van het subgunningscriterium Kwaliteit, wordt Inschrijver uitgedaagd om het gebruik van laadpalen te optimaliseren en het zogenaamde 'laadpaalkleven' tot een minimum te beperken. Onder laadpaalkleven wordt verstaan het langdurig (langer dan 12 uur exclusief de nachtelijke uren) bezethouden van een laadpaal, terwijl er niet wordt geladen omdat batterij van de auto reeds is volgeladen. Indien Inschrijver hierbij kiest voor een methodiek waarbij extra kosten in rekening gebracht worden bij laadpaalkleven, dienen de hieruit ontvangen inkomsten volledig ten goede te komen aan het reguliere laadtarief." Wat bedoelt OG met Indien Inschrijver hierbij kiest voor een methodiek waarbij extra kosten in rekening gebracht worden bij laadpaalkleven, dienen de hieruit ontvangen inkomsten volledig ten goede te komen aan het reguliere laadtarief? Hoe moet dit in de praktijk worden vormgegeven?	Indien gewerkt wordt met een connectietarief, dienen de hieruit ontvangen inkomsten ten goede te komen aan het reguliere laadtarief. Het is aan de inschrijver om hier invulling aan te geven.
59	Bijlage 7 Programma van Eisen bij Europese openbare aanbesteding v1.0	Eis 36a: Eis 36a (toebehorend aan 4.9 Inrichting parkeervak) vermeldt dat 'het tweede parkeervak dient te worden voorzien van een verkeersbord bij een verbruik van meer dan 3.500kWh per jaar of wanneer er meer dan 5 unieke gebruikers zijn per maand over een periode van 1 jaar.' Dit impliceert dat er minimaal een periode van 1 jaar benodigd is voordat een tweede parkeervak in gebruik kan worden genomen. Kan (1) OG dit bevestigen? Kan OG verduidelijken of er (2) (op voorspraak van of OG of aangesloten gemeente) afgeweken kan worden van het inrichten van een tweede parkeervak? Bijvoorbeeld door inzichten in gebruiksdata binnen die periode? (3) Wordt de gemeente een optie geboden om 'default' twee parkeervakken te reserveren?	Eis 36a beschrijft de voorwaarden. Het staat opdrachtgever en opdrachtnemer vrij om hierover aanvullende afspraken te maken en het tweede parkeervak sneller te reserveren. Een gemeente kan hiervoor het initiatief nemen, maar het staat opdrachtnemer ook vrij om op basis van een hoog verbruik hiertoe het initiatief te nemen. Het is echter nadrukkelijk niet toegestaan dat opdrachtnemer gemeenten actief banderd of stimuleert om bij aanvang direct twee parkeervakken te reserveren.

60	Vraag 6 NVI	1. Erkent OG dat de bestaande V2G-functie beschreven in ISO 15118-1 en ISO 15118-2 geen berichten definieert die een bi-directionele overdracht van elektriciteit mogelijk zouden maken? 2. realiseert OG zich dat een vereiste van ISO 15118 mogelijk leidt tot een retrofit die verstreckende -nadelige- consequenties heeft voor de haalbaarheid van business case van ON, aangezien een retrofit de facto een vervanging van de laadpaal zal vereisen? 3. Stelt OG een vergoeding beschikbaar voor de benodigde V2G retrofit, bestaande uit ingrijpende hardware and firmware aanpassingen die nu vooraf nog niet zijn in te schatten (quotes niet beschikbaar in de markt), als gevolg van de vereiste om V2G te implementeren wanneer dit in de toekomst technisch mogelijk is?	1. Ja; deze eis is onderdeel van het V2G-ready maken. Een implementatie van ISO 15118-1 en ISO 15118-2 zorgt in ieder geval voor voldoende voorbereiding voor het moment wanneer de benodigde berichten voor bi-directionele overdracht wel beschikbaar komen. 2. Ja, dat realiseren wij ons (zie antwoord op vraag 125 NVI 1) 3. Het staat ON vrij om het innovatiebudget deels in zetten voor de implementatie van V2G.
61	Vraag 111 NVI	In de aanbesteding staat dat er een minimum laadvermogen (muv 1 fase auto's) van 3.7kW gehanteerd wordt en dat hier alleen in "uitzonderlijke" situaties vanaf geweken mag worden. 1. Beseft OG dat een dergelijke vereiste smartcharging diensten ook belemmert? Er zijn use-cases te bedenken dat het goedkoper wordt voor de klant om het laden uit te stellen naar de nacht. Zo'n dienst kan ON (of andere EMSPs) niet leveren als deze beperking er is. Beter is wanneer de eis als volgt wordt geformuleerd: "er is een minimum van 3.7kW tenzij er sprake is van smart charging diensten". Kan OG akkoord gaan met deze tekstsuggestie en dit aanpassen?	Ja, dat beseft OG zich. Nee, 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. Dit vermogen dient minimaal beschikbaar te zijn, mits de behoefte van de EV-rijder anders is omwille van bijvoorbeeld het toepassen smart charging. Verder kan hier ook door concessiehouder bij hoge mate van uitzondering, vanwege bijvoorbeeld congestie, van worden afgeweken.
62	Vraag 18 NVI	Underperformance (onder de 2000kWh/jaar) van een laadpaal kan al na analyse van het verbruik na 3 maanden worden aangetoond. Dit maakt herplaatsing mogelijk, mits de subsidie door OG voor underperformance ook kan worden aangewend om herplaatsing financieel mogelijk te maken ipv een slechtfunctionerende paal in stand te houden. Kan OG dit toestaan? Kan OG dit mogelijk maken door de subsidie voor underperformance reeds uit te keren bij een bewezen verbruik van minder dan 500kWh na een reeks van 3 opeenvolgende maanden? Dit maakt het voor ON interessanter om herplaatsing te overwegen.	Nee, opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord gezien de ontwikkeling van elektrisch vervoer en de exploitatietermijn van maximaal 10 jaar. Doel van opdrachtgever is het realiseren van een dekkend laadnetwerk. Wij maken u erop attent dat bij laadpalen die worden geplaatst op verzoek van gemeenten dit niet speelt, omdat de gemeente € 1.500 betaalt bij achterblijvend verbruik.

63	Vraag 65 NVI	Om tot een offerte te kunnen komen is het voor ON van belang te weten wat de opdracht inhoudt, de scope. Uit NVI 1. Blijkt dat OG flexibiliteit wil behouden om de scope gedurende de looptijd van het contract aan te passen. Voor de potentiële gegadigden zorgt dit voor grote onzekerheid aan de kant voor de business case en voor het inregelen van de operatie. Dit is wat betreft ON disproportioneel. ON verzoekt OG met klem om hier houvast te bieden en de verzoeken in vraag 11 en 65 uit NVI 1. te heroverwegen.	De herzieningsclausule is bedoeld voor de toetreding van gemeenten (zie ook vraag 9). Wij gaan in principe niet uit van het afschalen van de opdracht. Deze bepaling laten we echter niet achterwege. Het zou als voorbeeld zo kunnen zijn dat er in de toekomst een nu deelnemende gemeente fuseert met een niet deelnemende gemeente en dat daarmee de opdracht wijzigt.
64	Vraag 84 en 85 NVI	ON vindt de gestelde aansprakelijkheid van maximaal 9 miljoen euro onredelijk en disproportioneel met het oog op de aard en omvang van de opdracht. ON verzoekt OG bij andere concessiehouders na te gaan wat gangbaar is in de openbare laadpalen markt en in lijn daarmee een aansprakelijkheidsbedrag te hanteren. Bijvoorbeeld door de aansprakelijkheid terug te brengen tot maximaal € 1.500.000,- of om dit te beperken tot 1 in plaats van 3 gebeurtenissen.	Dit is niet akkoord.

65	VKE	ON vraagt OG om af te zien van marktmodel Vrije Keuze Energieleverancier (VKE), of ten minste te beperken tot een pilot vanwege volgende redenen: 1. VKKE is maatschappelijk onwenselijk, aangezien dit tot minder groene stroom op laadpunten, extra complexiteit en mogelijk hogere kosten voor e-rijder zal leiden. a) Minder groene stroom: • Het huidige concessiemodel is een goed middel om de koppeling met de duurzame energie transitie te maken en groen stroom op het laadnetwerk te garanderen. Bij VKE is hier geen invloed meer op en zullen er grijze energieleveranciers stroom gaan leveren. b) Er is al competitie en EV-rijder is niet goedkoper uit, doordat: i. Er is al prijscompetitie in het huidige model. Er is in het huidige marktmodel competitie op laad- en energieprijzen tijdens tenderfase, waar maximumtarieven en indexaties op voorhand worden afgesproken voor de duur van de concessie. Dit is in lijn met andere infrastructurele markten en openbare voorzieningen (bijvoorbeeld concessies voor tank stations en openbaar vervoer). ii. Voordeel van competitie tussen Vrije Keuze leveranciers zal beperkt zijn. Energielevering is een volwassen markt met lage kWh marges (€ 0,01 - € 0,05 per kWh), waardoor de prijscompetitie tussen Vrije Keuze leveranciers slechts een beperkt voordeel zal opleveren voor de consument. Door deze lage marges is de commodityprijs slechts een klein onderdeel van het totale laadtarief. Het grootste deel wordt bepaald door netbeheerkosten, belastingen en het terugverdienen van de initiële investering in de infrastructuur. De marge van Vrije Keuze leveranciers bepaalt dus maar voor een klein deel het uiteindelijke laadtarief en competitie op dit onderdeel heeft een beperkt effect op de eindprijs. iii. Complexiteit van additionele processen bij CPO heeft prijsopdrijvend effect. De complexiteit van prognose van stroomafname, verreken en het transactiemodel zorgt voor extra operationele kosten bij de laadpaalexploitant. Zo dient de CPO zowel de processen (zoals PV verantwoordelijkheid) voor default energie levering in stand te houden als nieuwe systemen en processen op te tuigen voor het ondersteunen van de Vrije Keuze leveranciers. Deze hogere operationele kosten door complexe bedrijfsvoering zal de CPO moeten terugverdienen via de exploitatie en default energielevering, wat een prijsopdrijvend effect heeft op het uiteindelijke laadtarief. c) Minder transparant voor e-rijder door af te wijken van andere laadmarkten • Marktmodel van publiek AC laden gaat daarmee afwijken van laadinfrastructuur in andere concessiegebieden, maar ook andere markten zoals semi-publiek en snelladen. Dit betekent dat e-rijder bij ene wel voor stroom en installatie en op ander punt weer niet. Dit maakt het verwarrender e-rijder; d) De complexiteit van het VKE model beperkt of vertraagd maatschappelijk wenselijke innovaties zoals slim laden. • Door slim laden toe te passen kan a) een positieve bijdrage worden geleverd aan de balanshandhaving van het systeem b) netcongestie worden voorkomen c) kan laden worden gestimuleerd op momenten dat groene stroom beschikbaar is en kunnen d) de commoditykosten worden geoptimaliseerd. • Slim laden is een technologisch en operationeel complex product, wat op dit moment volop in ontwikkeling is in de markt en veel tijd en aandacht vergt van partijen om goed te implementeren. • De introductie van VKE voegt veel extra complexiteit toe voor Slim laden oplossingen, en het is op dit moment nog onduidelijk of en hoe een goed systeem voor balanshandhaving en congestiemanagement kan worden gefaciliteerd binnen VKE. Deze additionele complexiteit zal bovenop de al uitdagende processen rondom Slim laden verdragend werken op de introductie van kwalitatief hoogwaardige Slim laden oplossingen. 2. ON inziens is VKE niet volwassen voor de markt. Er zijn, ON zover bekend, nog geen (publieke) resultaten bekend dat VKE werkt en voordelen oplevert voor de e-rijder en maatschappij. Tevens is het fiscaal en juridisch kader	Nee, opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. Opdrachtgever hecht veel waarde aan Vrije Keuze.
66	Vraag 83 NVI (2)	Tevens verzoekt ON aan OG om voorbeelden te geven van situaties met claims van derden, waarbij boetes en rente werden gevorderd; immers het is nog maar de vraag of dat soort <u>kosten zijn te relateren aan de gevorderde schade.</u>	Er zullen geen voorbeelden gegeven worden.
67	VKE	Welke partijen (leveranciers/EMSPs) zijn er aangehaakt in Groningen/Drenthe op het VKE systeem?	Deze informatie heeft OG op dit moment niet beschikbaar.

68	vraag 83 NVI	ON vrijwaart OG op grond van artikel 9 lid 5 al voor claims van derden mbt handelen of nalaten waarvoor hij aansprakelijk is. ON is verplicht om die claims zelf te behandelen. In dat licht is artikel 9 lid 6 overbodig en in potentie kostenverhogend voor ON, omdat onder dit artikellid OG in theorie onbeperkte, wellicht onredelijke en onnodige en kosten zou kunnen verhalen op OG. ON verzoekt OG nogmaals om artikel 9 lid niet van toepassing te verklaren of, om op zijn minst toe te voegen dat het gaat om in redelijkheid gemaakte kosten om (verdere) schade bij de derde partij te beperken, in een situatie dat ON in redelijkheid niet sneller en adequater had kunnen handelen.	Opdrachtgever is akkoord met de toevoeging dat het gaat om in redelijkheid gemaakte kosten om (verdere) schade bij de derde partij te beperken, in een situatie dat ON in redelijkheid niet sneller en adequater had kunnen handelen.
69	VKE	Er zijn momenteel veel discussies over prijstransparantie. Door energie en energieopslag (...kosten?) apart te beprijzen wordt de toch al zeer onoverzichtelijke prijsstructuur nog complexer?	Opdrachtgever deelt deze mening niet.
70	VKE	Welke continuïteit kan OG garanderen? Er wordt van ON gevraagd om hoge investeringen te doen. Kan OG contractueel garanderen dat de blockchain en deze vorm van allocatie voor de gehele concessie-periode ondersteund blijft worden?	Nee, OG kan dat op dit moment niet garanderen omdat we gezamenlijk onderzoek willen doen naar de haalbaarheid en schaalbaarheid van het concept. Bij discontinueren van het concept VKE wordt gezamenlijk gekeken naar de (financiële) impact hiervan.
71	VKE	Kan OG aangeven dat de genoemde virtuele aansluiting in het CAR wettelijk toegestaan is?	Ja, er wordt gebruik gemaakt van virtuele EAN-codes, zoals ook toegepast bij iSMA.
72	VKE	Kan OG aangeven dat de genoemde wijze van allocatie in lijn is met het huidige marktprocesmodel (MPM)?	De werkwijze is besproken met de ACM. Dit gesprek heeft niet tot een gewijzigd inzicht geleid of een andere invulling van het proces.

73	VKE	OG is van zin om de laadpaalmeters te gebruiken als input voor het allocatieproces, waarmee de CPO de factor een meetverantwoordelijk wordt. Een rol die in het kleinverbruiksegment bij wet uitsluitend ingevuld mag worden door de RNB. Kan OG onderbouwen dat: a) Het gebruiken van submeters voor het allocatieproces toegestaan is volgens de energiewet, netcode en meetcode? b) Het inzetten van een CPO als meetverantwoordelijke in het kleinverbruiksegment toegestaan is volgens de energiewet, netcode en meetcode?	De CPO is geen meetverantwoordelijke, de meters in de laadpaal worden gebruikt voor de verbruiken. De leverancier is verantwoordelijk voor het aandragen van de laadpassen (de UID) en het toestaan van het gebruik van de laadpaal en de verbruiken. Vervolgens zal de blockchain (door de netbeheerder ontwikkeld en beheerd) deze data toewijzen aan de verantwoordelijke leverancier. De data uit de blockchain wordt door de netbeheerder gebruikt in de allocatie. Tevens blijft de hoofdaansluiting actief en wordt deze gebruikt voor de allocatie op de EAN-code. Aan dit proces verandert niets. De werkwijze is besproken met de ACM. Dit gesprek heeft niet tot een gewijzigd inzicht geleid of een andere invulling van het proces.
74	vraag 34 NVI	Vindt OG het redelijk dat er nagenoeg evenveel punten worden toegekend aan innovatie (280) als aan prijs (300)? ON is van mening dat er meer nadruk op prijs zou moeten liggen. Prijs gaat tenslotte bepalen of berijders voor EV gaan kiezen of bij een fossiel alternatief blijven.	Ja dat vindt Opdrachtgever redelijk. OG vindt het belangrijk om innovaties te stimuleren die bijdragen aan de overstap van fossiel naar EV en op lange termijn aan kostenbesparing.
75	vraag 36 NVI	Nav bestudering van de swaggerfile resteren bij ON een aantal vragen rondom autorisatie hiërarchie, veldgrootte van velden in messages, etc. Is Aevesbenefit beschikbaar om deze vragen te beantwoorden tijdens de offertefase en zo ja binnen welke termijn zijn zij verplicht te antwoorden?	Nee, er is ruimte om hier na gunning verder over in gesprek te gaan. OG ziet dit document als niet noodzakelijk voor het indienen van een passende aanbieding.

76	Vraag 82 NVI	Vraag 82. ON verzoekt OG deze clausule met klem anders te formuleren, wanneer deze bepaling “niet geschrapt” kan worden. Wij verzoeken 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 huidige formulering vormt voor ons een te groot risico met het oog op de lange tijdsduur van de concessie en het feit dat binnen (normaal functionerende) ondernemingen zich dergelijke wijzigingen regelmatig voordoen, terwijl dergelijke wijzigingen over het algemeen niet materieel van invloed zijn op de nakoming van de Raamovereenkomst door Opdrachtnemer en binnen de kaders van de Aanbestedingswet 2012 blijven. De bepaling is daarmee onacceptabel voor ON in huidige vorm en wij verzoeken u dan ook nogmaals dringend om deze te laten vervallen of aan te passen.	Dit is akkoord. De formulering zal aangepast worden.
77	vraag 141 NVI	Kan OG aangeven hoe biedingen en plannen objectief worden beoordeeld wanneer onderliggende vereisten van VKE en informatie niet op voorhand helder zijn, getuige het antwoord op vraag 141 NVI.	Na gunning heeft Opdrachtnemer een jaar de tijd om de vereisten te implementeren. De invulling van de implementatie van VKE staat Opdrachtnemer verder vrij. Opdrachtgever beoordeelt het plan van aanpak met daarin beschreven de manier en onderbouwing waarop Opdrachtnemer dit vormgeeft.
78	vraag 50 NVI	Kan OG een voorbeeld van een contract danwel overeenkomst tussen VKE-energieleverancier en Enexis ter beschikking stellen?	Zie het gegeven antwoord in Nvl 1 vraag 56.
79	vraag 25 NVI	Wil OG aangeven welke leveranciers reeds meedoen in VKE; is het mogelijk dat ON in contact treedt met deze leveranciers?	Antwoord komt overeen met het gegeven antwoord op vraag 67
80	vraag 109 nvi 1	De installatievergoeding is aangepast. Het bijhorend rekenvoorbeeld in versie 2 van het beschrijvend document is ons inziens niet juist.	Het rekenvoorbeeld is aangepast.

81	Beschrijvend document 2.4.3	Hier staat nog inschrijven voor 13 mei 2020. Moet dit ook niet 2 juni 2020 zijn?	Dat is correct. De uiterlijke inschrijftermijn is opgeschoven tot 2 juni 2020.
82	Vraag 84, 85 en 110 nvi 1	Daar de opdracht boven de 500.000,- euro komt wordt de maximale aansprakelijkheid gehanteerd. Hierdoor wordt deze maximaal 9.000.000,- wat onredelijk is in relatie tot de omvang en de inhoud van de opdracht. Voorstel om het aansprakelijkheidsbedrag en/of het aantal maal naar beneden bij te stellen	Dit is niet akkoord.
83	Vraag 65 en 117 nvi 1	Voor ons is nog steeds niet duidelijk wat de impact op de hoeveelheid te plaatsen laadpalen is bij herziening. Hierdoor zou het aantal laadpalen tijdens de looptijd van het contract veel minder kunnen zijn waardoor de businesscase niet gehaald wordt. Kan u hierover meer duidelijkheid geven?	De herzieningsclausule is bedoeld voor de toetreding van gemeenten (zie ook vraag 9). Zie ook vraag 63
84	Paragraaf 5.1 ad 1	'Gemeenten, provincie en Enexis beoordelen de uitrolstrategie en dienen hier mee in te stemmen en akkoord op te geven' en 'het staat partijen, waaronder nadrukkelijk gemeenten, vrij om een locatie niet te accepteren. Vraag: hoe verhouden deze opmerkingen zich tot elkaar?	In eerste instantie zal een vertegenwoordiging van gemeenten, de provincies Brabant en Limburg en Enexis een algemene beoordeling uitvoeren op basis van de gestelde eisen en wensen. Hierbij wordt getoetst aan de doelstellingen en niet gekeken naar de locaties op GPS-niveau. Gemeenten dienen uiteraard in te stemmen met de locatie op GPS-niveau. We dagen inschrijver nadrukkelijk uit om gemeenten mee te nemen in de voorbereiding, zodat de goedkeuring voorspoedig zal verlopen. Om het wijzigen van locaties tot een minimum te beperken, zal opdrachtgever de Uitrolstrategie aan alle gemeenten sturen en vragen binnen twee weken een reactie te geven. Opdrachtgever kan niet garanderen dat alle gemeenten hierop (tijdig) reageren. Het staat gemeenten echter te allen tijde vrij om alsnog een locatie om moverende redenen niet te accepteren.

85	Paragraaf 5.1 ad 1	‘Inschrijver dient een uitrolstrategie- en planning op te stellen’. Vraag: De uitrolstrategie dient uiterlijk binnen 6 maanden te worden opgeleverd. Is het mogelijk of denkbaar om dit op te knippen en te kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de Uitrolstrategie per gebied op een ander moment wordt aangeleverd.	Ja, dit is akkoord onder de voorwaarde dat de volledige Uitrolstrategie uiterlijk binnen 6 maanden aangeleverd dient te zijn. We stimuleren een dergelijke aanpak, omdat dit kan leiden tot een versnelling in de uitvoering. Wel vragen we hierbij rekening te houden met de beoordelingscapaciteit van gemeenten, provincies en Enexis.
86	Paragraaf 5.3 ad 3 en ad 4	Deze locaties zijn vooraf niet bekend. Moeten deze opgenomen worden in de Uitrolstrategie.	Ja, alle laadpalen moeten opgenomen worden in de Uitrolstrategie en plankaart. Locaties die zich later aandienen, dienen in de eerstvolgende periodieke update van de kaart verwerkt te worden.