

Vraag	Antwoord
1Een van de algemene eisen is het voorleggen van een investeringsbeslissing document. Indien de finale beslissing over het opzetten van een laadplein op een welbepaalde locatie echter nog niet genomen is, maar op zeer korte termijn na het verstrijken van de applicatie-deadline kan verwacht worden, mag er dan een ander type document of overeenkomst dat aantoont dat een beslissing nakende is voorgelegd worden?	Voor het livinglab is het van belang om met voldoende zekerheid te kunnen vaststellen dat een laadplein op 1 oktober 2023 daadwerkelijk operationeel is. Daarbij is het vormvrij om dit overtuigend aan te tonen. Hierbij zijn meerdere typen documenten mogelijk, die door een daartoe rechtsgeldig bevoegd persoon moeten zijn ondertekend.
2In de Generieke Technische eisen staat dat Power Quality geborgd moet zijn volgens NEN-EN 50160. Dit is een standaard waaraan de netbeheerder moet voldoen; het gaat om de kwaliteit van de aangeleverde spanning. De gebruiker heeft geen invloed op EN-50160 eisen. In de beschrijving van de standaard staat dan ook expliciet benoemd dat EN-50160 geen EMC standaard is.	De laadobjecten dienen te voldoen aan de IEC61000 EMC standaarden welke qua vermogen toepasbaar zijn op het object, zowel op het gebied van emissielimieten en compatibiliteit met de grenzen van de spanningskwaliteit van het net. Dit is in het Selectiedocument aangepast.
3In het Selectiedocument staat op p.17: 'de aanmelding dient uiterlijk vóór 14.00u op 23 maart 2023 te zijn ingediend'. Echter, in de Aankondiging van opdracht staat op p.10 bij IV.2.2) Termijn voor ontvangst van inschrijvingen of deelnemingsaanvragen 'Datum 23/03/2023 Plaatselijke tijd: 16:00'. Kunnen wij uitgaan van uiterlijk indienen op 23 maart 2023 om 16.00u?	De tekst in het Selectiedocument vermeldt abusievelijk 23 maart 2023 om 14.00u. De inschrijftermijn in TenderNed is 23 maart 2023 om 16.00u. Uitgegaan moet worden van de inschrijftermijn in TenderNed en is dus 23 maart 2023 om 16.00u.
4In het Selectiedocument p.14 onder 2.3.3. Indicatieve planning geeft u aan dat op 31 maart de selectiebeslissing wordt medegedeeld. Tijdens de informatiebijeenkomst op 7 maart jl. werd ook genoemd dat na de inschrijvingen nog een schriftelijke vragenronde volgt en dat eind april de selectie voor de dialoofase plaatsvindt. Kunt u de planning eenduidig weergeven? En indien er een schriftelijke vragenronde volgt na indiening t.b.v. de selectiefase, kunt u dan aangeven wat voor vragen dit betreft om een zo eerlijk en transparant mogelijk proces te garanderen?	In het Selectiedocument was de planning reeds aangepast naar 7 april 2023. Tijdens de informatiebijeenkomst op 7 maart jl. is gesteld dat de bewijslast vormvrij is en dat dit ruimte biedt voor onduidelijkheid bij inschrijvingen en dat navraag door Rijkswaterstaat (mogelijk) gewenst is. Er is aangegeven dat Rijkswaterstaat zichzelf het recht voorbehoudt om een verificatieronde/-gesprek te houden. Het is geen gegeven feit dat deze gesprekken plaats zullen vinden. Ook is het niet vooraf vast te stellen met welke inschrijver(s) een dergelijk gesprek noodzakelijk is. Dit is afhankelijk van de kwaliteit van de inschrijving met de bijbehorende bewijsstukken.
5In het Selectiedocument p.20 geldt cybersecurity als technische eis. Hoe dient dit volgens u aangetoond te worden?	Dit toont inschrijver aan door middel van een cyber security test rapport, waarin het laadobject functioneel is getest aan de hand van de EV Charging Systems Security Requirements, verkrijgbaar via: https://encs.eu/resource/ev-301-2019-security-requirements-for-procuring-ev-charging-stations/ . Een testplan is ook verkrijgbaar via deze website. Dit kan alleen worden aangeleverd voor operationele laadpleinen. Zolang een laadplein nog niet operationeel is kan dit niet worden aangetoond. Let wel, in de vervolgfase wordt cybersecurity als technische functionele eis gevraagd.
6In het Selectiedocument p.20 staat dat ad hoc betaling met behulp van een in de Unie gangbaar betaalinstrument mogelijk dient te zijn. Inschrijver gaat ervanuit dat u voorsorteeert op de mogelijke AFIR regeling. Echter: uit ervaring blijkt dat heavy duty geen gebruik maken van betaalkaartlezers of contactloos betalen. Kunt u afzien van deze eis?	Deze eis komt inderdaad voort uit de verwachte AFIR en is mede bedoeld om toekomstbestendige laadinfrastructuur te ondersteunen. Het toevoegen van een geschikt betalingssysteem kan wel onderdeel uitmaken van de vergoeding vanuit het livinglab om een plein (semi) publiek toegankelijk te maken (vergelijkbaar met investeringen in bijvoorbeeld hekwerk of slagbomen). Het is niet verplicht dat alle betalingen via betaalkaartlezers of contactloos betalen verlopen.

7	■ In het Selectiedocument p.21 staat dat de laadpalen aan de linkerzijde van het parkeervak moeten staan. Echter vraagt u tevens om reeds gerealiseerde of in ieder geval in september 2023 operationele laadpleinen. Indien laadpalen aan de rechterkant staan, is dit niet te wijzigen en volgens inschrijver geen reden om een inschrijver af te schrijven o.b.v. deze eis. Kunt u instemmen met het verwijderen van deze eis?	Ja, naar aanleiding van de vraag is deze specifieke eis vervallen. Wel is standaardisatie van belang om te komen tot een opschaling. Alle ontwikkelingen wijzen erop dat het links positioneren van een laadpaal de standaard gaat worden.
8	■ In het Selectiedocument p.23 5.1 Selectiecriteria staat in de tabel met selectiecriteria en scoringselementen. Kunt u aangeven welk onderscheid u ziet onder 5.3 Netaansluiting tussen 'Ondergrens tussen 50-100% gelijktijdigheid' en 'Volledige netaansluiting'?	In het Selectiedocument p.23 5.1 Selectiecriteria staat in de tabel met selectiecriteria en scoringselementen het foutieve percentage en dit moet tussen de 50-99% zijn in plaats van tussen de 50-100%.
9	■ In het Selectiedocument p.23 5.1 Selectiecriteria staat in de tabel met selectiecriteria en scoringselementen. Kunt u aangeven waarom u een aansluiting + batterij een hogere score geeft dan alleen een aansluiting? Vindt u het niet logischer dat dit zou moeten afhangen van de specifieke casus, bijvoorbeeld de mate waarin een batterij netcongestie vermindert?	Het livinglab probeert zoveel mogelijk kennisvragen te beantwoorden om te komen tot een functionele, betaalbare en schaalbare inrichting van (semi)-publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor heavy duty logistiek richting 2025 en 2030. Netcongestie is daarbij een belangrijk vraagstuk, waarbij er naar gestreefd wordt op een samenwerking met een plein of pleinen die batterijcapaciteit als mitigerende maatregel heeft of hebben genomen. Het is daarbij heel lastig om onderscheid te maken hoe noodzakelijk de batterij bijdraagt aan het voorkomen van netcongestie nu en in de toekomst.
10	■ In het Selectiedocument p.27 wordt gevraagd om de inzet van slim laden. Inschrijver verduidelijkt graag dat opdrachtnemer in alle gevallen sturend blijft op de wijze van slim laden? Natuurlijk kan data hierover gedeeld worden, maar aanpassing van de wijze van slim laden en laadprofielen door opdrachtnemer opgesteld is niet wenselijk.	Correct, het is aan de inschrijver om het laadplein operationeel te houden en zij gaat over de aansturing. Het gaat voor het livinglab om het ophalen van de kennis. Daarbij kan het interessant zijn om verschillende slim laden protocollen te kunnen testen. Daarbij zou overeen kunnen worden gekomen tussen Rijkswaterstaat en inschrijver dat er een specifiek experiment op de slim laden protocol wordt opgezet, maar alleen dan met instemming van initiatiefnemer.
11	■ In het Selectiedocument p.34 staat dat de Bijlage 'Akkoordverklaring' ingevuld en ondertekend moet worden en toegevoegd aan de aanmelding. In de Bijlagen staat geen Akkoordverklaring. Kan inschrijver ervan uitgaan dat u doelt op Bijlage 1 standaard inschrijfformulier?	Bijlage 1 bevat de volgende tekst "<i>Hierbij verklaart Aanbieder (en tevens penvoeder bij een inschrijving van een Combinatie of een inschrijving met onderaanneming):</i> •<i>Akkoord te gaan met de voorwaarden omschreven in het aanmeld en selectiedocument;</i> •<i>Akkoord te gaan met de voorwaarden van de ARVODI 2018;</i> •<i>Expliciet te voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen m.b.t. de laadpleinen;</i> <i>Dit Standaardformulier dient te worden ondertekend door degene die Aanbieder rechtsgeldig kan en mag vertegenwoordigen. "</i> Uw aanname is correct , bijlage 1 moet gelezen worden als de akkoordverklaring.
12	■ Tijdens de informatiebijeenkomst 7 maart, werd de mogelijkheid open gesteld om verschillende allocaties te zien als één laadplein. Mocht u verschillende laadlocaties beoordelen als zijnde één laadplein hoe waarborgt u dan een eerlijke vergelijking met een enkel laadplein op de selectiecriteria en scoringselementen?	Deze suggestie uit de markt wordt niet overgenomen, zie tevens de beantwoording van vraag 20.
13	■ Tijdens de informatiebijeenkomst 7 maart heeft u aangegeven dat voor de dialoogfase een vergoeding wordt verleend voor de inspanning vanuit inschrijvende partijen. Kunt u al aangeven hoe hoog deze vergoeding zal zijn gegeven de verwachte inspanning in de diverse dialoogrondes en de voorbereiding hierop?	Voor de partijen die doorgaan naar de dialoog- en gunningsfase is er een inspanningsvergoeding van € 5.000,- (incl. BTW) per initiatief beschikbaar voor het voeren van de dialooggesprekken en het maken van een plan van aanpak. Het plan van aanpak moet door Rijkswaterstaat als voldoende worden geaccepteerd.

14	Tijdens de informatiebijeenkomst 7 maart heeft u aangegeven dat budget voor mitigerende zaken (bijv. batterijen) bespreekbaar is. Tegelijkertijd staat in het Selectiedocument p.23 S.3 dat een batterij extra punten tijdens de selectie oplevert. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Het lijkt tegenstrijdig dat budget verkregen kan worden voor een (potentiële) batterij oplossing waarvoor punten verkregen kunnen worden.	Centraal in het livinglab staat het beantwoorden van kennisvragen, onder andere over de effecten van mitigerende maatregelen op het voorkomen van netcongestie. Daarmee kunnen in deze fase van "aanmelden en selectie", extra punten worden verdiend voor pleinen die al een batterij hebben geïnstalleerd. Een eventuele vergoeding vanuit het livinglab is met terugwerkende kracht op eerder gedane investeringen mogelijk (zie ook vraag 26). Rijkswaterstaat ziet hier geen tegenstrijdigheden in. Het reeds hebben van een batterij in de aanmelding en selectiefase kan worden beloond. Indien de batterijvoorziening niet aanwezig is, maar wel gewenst is in de uitvoeringsfase, is dit mogelijk te maken door een vergoeding beschikbaar te stellen.
----	--	--

Tijdens de informatiebijeenkomst 7 maart heeft u aangegeven dat het data delen proces intensief is (daarom ook vergoeding) én dat in overleg bepaald kan worden welke data wel of niet gedeeld wordt. Kunt u uw verwachting scherp maken?	Deze vraag bevat meerdere onderwerpen: Het is nu lastig een aantal uren aan te geven. Verwacht wordt het volgende: tweemaandelijks voortgangsgesprekken per laadplein en daarnaast 4-6 afstemmingsoverleggen per jaar met de andere laadpleinen en TNO. Naast het leveren van kennis zijn dit ook momenten waarop initiatiefnemers zelf kennis opdoen. Bijvoorbeeld wanneer er op een specifiek onderwerp een bijeenkomst wordt georganiseerd. Het al dan niet delen van data, is afhankelijk van de data en organisatie. Van sommige algemene generieke data verwacht Rijkswaterstaat dat deze gewoon gedeeld zal worden (hoge leverzekerheid), echter er zijn mogelijk ook gegevens en data die organisatie specifieke en gevoelige informatie bevatten. Deze kan a) of niet ontsloten worden, of b) niet verwerkt en gedeeld worden, of c) onder specifieke voorwaarden (aggregatie niveau, geheimhouding, niet herleidbaar naar organisatie) worden ontsloten. De dialoogronden zijn hiervoor om vast te stellen wat per laadplein de situatie is.																																												
Is het voor de aanmeldingen toegestaan om onszelf als entiteit aan te melden met de gegevens van een laadplein van een klant van ons?	In de fase van aanmelden en selectie mag dit en hoeft u alleen voor uw eigen organisatie een UEA af te geven. Bij de definitieve contracteringsfase zullen ook van de samenwerkingspartner en/of onderaannemer(s) de UEA moeten worden toegevoegd.																																												
Vraag: Kan de puntentelling van selectiecriteria 2 en 5 worden aangepast om kleinere laadpleinen meer kansen te bieden?	Rijkswaterstaat vindt dit een valide punt en past de telling als volgt aan: <table><tr><th colspan="4">Totaal opgesteld piekvermogen</th></tr><tr><th>Nr.</th><th>Scoringselement</th><th>Uitleg</th><th>Te behalen punten</th></tr><tr><td>1</td><td>50-500 kW</td><td>De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 50 en 500 kW</td><td>50</td></tr><tr><td>2</td><td>500-1.000 kW</td><td>De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 500 en 1.000 kW</td><td>100</td></tr><tr><td>3</td><td>1.000-2.000 kW</td><td>De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 1.000 en 2.000 kW</td><td>150</td></tr><tr><td>4</td><td>> 2.000 kW</td><td>De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen ligt boven de 2.000 kW</td><td>200</td></tr></table> Het aantal parkeerplekken met een laadpunt op 1 september 2023 <table><tr><th>Nr.</th><th>Scoringselement</th><th>Uitleg</th><th>Te behalen punten</th></tr><tr><td>1</td><td>2</td><td>2 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023</td><td>50</td></tr><tr><td>2</td><td>3-5</td><td>3-5 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023</td><td>100</td></tr><tr><td>3</td><td>6-10</td><td>6-10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023</td><td>150</td></tr><tr><td>4</td><td>>10</td><td>Meer dan 10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023</td><td>200</td></tr></table> Daarbij krijgen grotere pleinen meer punten toegekend, maar nu in een lineair verband en waarbij de punten voor kleinere pleinen zijn opgehoogd. De hogere score voor grotere pleinen is met de verwachting dat grotere pleinen naar de toekomst toe effectiever en efficiënter de publiektoegankelijke laadbehoefte kan invullen. De logistieke sector zoekt daarbij naar laadzekerheid en grotere pleinen leveren hogere kans op een laadplek. Tegelijk zijn er, zover bekend bij het projectteam, slecht een beperkt aantal grote publiek toegankelijke laadpleinen in ontwikkeling. Daarmee ziet het projectteam voldoende ruimte voor kleinere laadpleinen om tot een samenwerking in het livinglab te komen. Daarbij is er geen minimale ondergrens van 1 MW voor het opgesteld piekvermogen. Dit stond wel in een eerder projectplan, maar is in de definitieve uitvraag losgelaten.	Totaal opgesteld piekvermogen				Nr.	Scoringselement	Uitleg	Te behalen punten	1	50-500 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 50 en 500 kW	50	2	500-1.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 500 en 1.000 kW	100	3	1.000-2.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 1.000 en 2.000 kW	150	4	> 2.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen ligt boven de 2.000 kW	200	Nr.	Scoringselement	Uitleg	Te behalen punten	1	2	2 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	50	2	3-5	3-5 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	100	3	6-10	6-10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	150	4	>10	Meer dan 10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	200
Totaal opgesteld piekvermogen																																													
Nr.	Scoringselement	Uitleg	Te behalen punten																																										
1	50-500 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 50 en 500 kW	50																																										
2	500-1.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 500 en 1.000 kW	100																																										
3	1.000-2.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen is tussen de 1.000 en 2.000 kW	150																																										
4	> 2.000 kW	De hoeveel elektriciteit uitgedrukt in kW die maximaal tegelijkertijd kan worden verbruikt door de laadpalen ligt boven de 2.000 kW	200																																										
Nr.	Scoringselement	Uitleg	Te behalen punten																																										
1	2	2 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	50																																										
2	3-5	3-5 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	100																																										
3	6-10	6-10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	150																																										
4	>10	Meer dan 10 parkeerplekken met oplaadpunt gereed vanaf 1 september 2023	200																																										
Mogen er bij selectiecriteria 4 “Voldoende gecontracteerde traffic” ook N1 voertuigen worden meegerekend.	Nee, onder trucks worden N2/N3 voertuigen verstaan van 3,5 ton of zwaarder of batterijpakketten van minimaal 100 kWh. De opdracht aan het livinglab is om kennis te vergaren over het laden van N2/N3 voertuigen. Daarmee is het niet uitgesloten in het livinglab dat bij een laadplein ook N1 voertuigen worden geladen. Zeker als dit de businesscase versterkt, maar de N1 voertuigen tellen niet mee voor selectiecriteria 4. Het laden van accupakketten van minimaal 100 kWh wordt wel toegestaan, omdat die een vergelijkbaar laadprofiel kennen als een N2/N3 voertuig en daarmee helpt het in het beantwoorden van de kennisvragen																																												
Mogen meerdere locaties samen als één locatie worden aangeboden?	Nee dat mag niet. Er is één uitzonderingen op deze regel, wanneer locaties op naast elkaar gelegen percelen liggen en er een lokaal energiehub wordt gevormd.																																												
Mag vanuit een privaat laadplein, een publiek toegankelijke laadplek of plekken buiten het hek worden ingericht.	Ja dit mag, mits wel wordt voldaan aan de Nederlandse wet- en regelgeving op dit punt waarbij o.a. er een vergunning voor het leveren van elektriciteit is afgegeven.																																												
Moet het laadplein voldoen aan OSCP of Open ADR om stuursignalen van de regionale netbeheerder (RNB) te kunnen ontvangen en te verwerken?	Niet noodzakelijk, maar als een initiatiefnemer een ander open protocol wil voorstellen, dient dat in overleg met de RNB overeengekomen te worden. Ook het updaten van het protocol naar een nieuwe versie dient in afstemming met de regionale netbeheerder (RNB) en initiatiefnemer te geschieden om daarmee comptabiliteit te waarborgen.																																												
Is er een mogelijkheid voor organisaties die niet gecontracteerd worden om wel aangehaakt te blijven?	Ja, het doel van het livinglab is de gegenereerde kennis publiek toegankelijk te maken en zal daarin actief de markt benaderen. Daarnaast is er een kans dat met de zes gecontracteerde laadpleinen niet alle gewenste data kan worden verkregen. Het projectteam livinglab voorziet dat gerichte experimenten en/of aanvullende opdrachten ingezet moeten worden om extra data te genereren. Daarbij kunnen ook andere marktpartijen worden betrokken.																																												
Voor welke onderdelen kan een financiële vergoeding worden verkregen?	De precieze inzet is mede afhankelijk van de uitkomsten van de dialooggesprekken. In het algemeen kan worden gezegd dat we nu uitgaan van een maximumvergoeding per laadplein van € 750.000,-- (incl. BTW). Dit is deels een inspanningsvergoeding voor gemaakte uren bij het vergaren en leveren van data. Daarbij kunnen ook advieskosten worden opgenomen. Het afstemmen, samenwerken en kennisdelen met de andere laadpleinen zal daarbij onderdeel van de gevraagde inspanning zijn. Daarnaast zijn vergoedingen mogelijk voor investeringen in hardware om kennisvragen te beantwoorden. Daarbij kan worden gedacht aan monitoringsapparatuur, investeringen in mitigerende maatregelen op netcongestie, het (semi) publiek toegankelijk maken van een laadplein of het ontwikkelen van tools om logistieke processen in te richten (reserveringstool). Daarbij is het goed om aan te geven dat TNO een directe opdracht van Rijkswaterstaat heeft voor het verzamelen en valideren van data en het generiek beantwoorden van de kennisvragen. Dit wordt geen verplichting/verantwoordelijkheid van de individuele laadpleinen.																																												
Is er ruimte om tussen laadpleinen nog te schuiven met budgetten als dat significant meer data oplevert?	Hoewel niet het uitgangspunt is deze ruimte er wel. De noodzaak zal moeten blijken in de dialoogfase. Daarbij is het mogelijk voor bepaalde onderdelen een bonus kunnen toekennen. Daarom is voorzien in een laatste onderhandelingsstap tussen Rijkswaterstaat en inschrijver na definitieve inschrijving.																																												
Mogen gemaakte kosten met terugwerkende kracht worden meegenomen?	Ja dat mag, voor zover de gemaakte kosten relevant zijn voor het beantwoorden van de kennisvragen en deze aantoonbaar na 1 oktober 2022 zijn gemaakt.																																												
Zijn er mogelijkheden voor investeringen in het laadplein zelf?	Nee, het livinglab zoekt nadrukkelijk de samenwerking met bestaande laadpleinen of laadpleinen die op 1 oktober 2023 operationeel zijn. De investeringen vanuit het livinglab kunnen wel aanvullend zijn op het laadplein, als daarmee de kennisvragen (beter) kunnen worden beantwoord.																																												
Zijn er mogelijkheden voor een inspanningsvergoeding voor het indienen van een voorstel?	Voor de partijen die doorgaan naar de dialoog en gunningsfase is er een inspanningsvergoeding van € 5.000,-- (incl. btw) per initiatief beschikbaar voor het voeren van de dialoog gesprekken en het maken van een plan van aanpak.																																												