



Gemeente
Amsterdam

AI 2022-0056

3^e Nota van Inlichtingen

Overname Openbare laadinfrastructuur

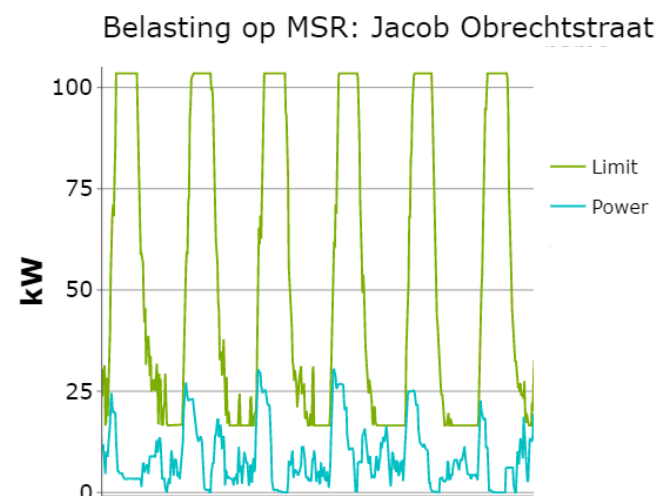
1 Mededelingen aanbestedende dienst

Naar aanleiding van de 2e Nota van Inlichtingen zijn er nog een aantal vragen gesteld die volgens ons relevant zijn voor alle marktpartijen. Aanbesteder heeft daarom besloten deze vragen in een 3^e Nota van Inlichtingen te beantwoorden.

Namens netbeheerder Liander deelt Aanbesteder mee dat er momenteel wordt gewerkt aan ruimere mogelijkheden om aannemers van keuze, binnen de door Liander gestelde voorwaarden, in te zetten op het realiseren van laadlocaties in 1-arbeidsgang (verwachting: in 2023), relevant voor inschrijvers in deze aanbesteding met het oog op vervangingen en verplaatsingen. De werkwijze gaat het mogelijk maken voor aannemers om in te schrijven als aannemer bij Liander voor werkzaamheden aan de netaansluiting, waarbij in principe iedere aannemer die voldoet aan de eisen hiervoor gecertificeerd kan worden.

Daarnaast deelt Aanbesteder nog aanvullende informatie over Flexpower 3 als illustratie van mogelijke slim laden toepassingen. Als nieuwe bijlage zijn bijgevoegd historische profielen in AL Bijlage 25 en een voorbeeld hoe laadpalen geclusterd zouden kunnen worden t.b.v. toepassing van slim laden in AL Bijlage 26, beiden door netbeheerder Liander beschikbaar gesteld.

Uit de analyses die Liander doet, volgt de voorlopige conclusie dat het effect op het aantal geladen kWh minimaal is en in het jaar dat we de proef hebben gedraaid zijn er nauwelijks klachten gekomen over deze palen. De klachten die we wel kregen gingen meestal niet over slim laden, maar over andere verstoringen die niet te maken hebben met slim laden. Rekening houdend met de bezettingsgraad van laadpalen blijft er genoeg ruimte over om in elk geval aan de basisbehoefte te voldoen van het laden. Daar bovenop krijgen de laadpalen extra ruimte om sneller te laden dan de basiscapaciteit op de momenten dat de zon schijnt of het rustig is qua verbruik in de wijk, bijvoorbeeld in de nacht waarin veel laadpalen nu niks staan te doen. De meegestuurde profielen gebruikt in de proef geven een beeld van de situatie wanneer het net fysiek vol is geraakt, bij veel stukken net die nog niet vol zijn zal er meer ruimte beschikbaar zijn. Hiernaast een illustratie van 1 MSR (trafohuisje) van de toegekende capaciteit ('limit') en het daadwerkelijk gevraagd vermogen ('power') op de laadpalen



Korte toelichting bij de profielen: Dit is een export met ruwe data van 7 juli tot 1 september j.l. in JSON-formaat. Een data scientist zou hier goed mee overweg moeten kunnen. Inhoud: de profielen in ampères per fase die Liander in de pilot heeft gestuurd naar de CPO. We hebben in deze proef 10 MSRs (trafohuisjes) die meedoen, elk met een uniek nummer van 7 cijfers lang. Onder deze MSRs hangen altijd 5 laadpalen of meer, gemiddeld 6,6 laadpaal per MSR. Er zit wat variatie in hoeveel welke MSR krijgt om te ontdekken of dit effect heeft op het aantal geladen kWh en het aantal klachten. De voorlopige conclusie is dat het effect op beide beperkt blijft. De situatie die hiermee getest hebben is de situatie waarin de netten vol beginnen te raken. Merk ook op dat hier zowel de basiscapaciteit als de extra toegekende capaciteit in een profiel in Ampères per fase gestuurd is. Liander wil toe naar alleen de extra toegekende capaciteit in kW te versturen. Converteren van Ampères per fase naar kW gaat als volgt: $P[kW] = 3 \times I_{A} / 1000$, waarbij I de Ampères per fase zijn.

Korte toelichting bij de clusterindeling: Dit is een voorbeeld van een indeling waarvoor we zouden kunnen kiezen bij de aanbesteding. Hierbij hebben we de keuze gemaakt om in te delen op basis van MSR (trafohuisje). In dit voorbeeld hebben we laadpleinen buiten beschouwing gelaten en 90% van de laadpalen is ingedeeld. De overige 10% is nu nog niet in te delen door ontbrekende data die binnenkort beschikbaar komt. Het eerste tabblad heeft kolom MSR.nummer om aan te duiden bij welk cluster deze hoort. Op het tweede tabblad vind je een overzicht van hoeveel aantallen clusters er zijn met welke aantallen laadpalen.

2 Contractuele wijzigingen

Concept concessieovereenkomst artikel 4.10

In geval van een update van één van de vereiste protocollen of vaststelling van een nieuwe marktstandaard¹ zorgt de Concessiehouder binnen 12 maanden na de publicatie voor de implementatie van de nieuwe update, conform Programma van Eisen Eis 73.

Wordt gewijzigd in:

In geval van een update van één van de vereiste protocollen of vaststelling van een nieuwe marktstandaard zorgt de Concessiehouder binnen 12 maanden na de releasedatum van de testtool (vanuit de Open Charge Alliance) van de nieuwe protocollen en marktstandaarden voor de implementatie van de nieuwe update, conform Programma van Eisen Eis 73

¹ De Werkgroep Open Protocollen binnen de NAL is maatgevend in de vaststelling / officiële release van een nieuw protocol.

Concept concessieovereenkomst artikel 19.5

Tussen de zin " Het verschil tussen het Laadtarief na indexatie en de lagere prijs die de E-rijder betaalt (Laadtarief op basis van de benzine of dieselprijs), wordt 50/50 tussen Concessiehouder en Concessieverlener verdeeld." en de zin " Indien een geschil bestaat over de indexatie, zullen Partijen in overleg treden over de indexatie."

Wordt de zin toegevoegd:

Het staat concessieverlener vrij om dit uitgangspunt (maximumlaadtarief t.o.v. benzine/diesel) gedurende de concessie los te laten o.b.v. nieuwe beleidsinzichten.

Concept concessieovereenkomst

Wordt toegevoegd:

Artikel 24 Wijzigingsoptie

Indien als gevolg van beleid en wetgeving van de Europese Unie, de rijks-, provinciale-, en gemeentelijke overheid als antwoord op de energiegrondstoffen- en Oekraïne-crisis, en marktontwikkelingen op basis van de geopolitieke situatie, omstandigheden zich voordoen waardoor de risico's tussen de concessiehouder en concessieverlener niet meer evenwichtig zijn verdeeld en het in strijd met de redelijkheid en billijkheid (6:258 lid 1 BW) zou zijn dat contractsbepalingen ongewijzigd in stand blijven, dan treden concessieverlener en concessiehouder in overleg over de gevolgen daarvan overeenkomstig de procedure als aangegeven in artikel 12 van de concessieovereenkomst met in afwijking van artikel 12 lid 3 van de concessieovereenkomst.

Het doel van dit overleg is het komen tot tijdelijke afspraken die leiden tot een hersteld evenwicht in de risico's tussen concessiehouder en concessieverlener en herstelde redelijkheid en billijkheid.

Bovenstaande omstandigheden kunnen zijn:

- *Het laadtarief (omgerekend naar euro/km) overschrijdt de prijs van benzine en/of diesel (omgerekend naar euro/km waarbij de laagste fossiele brandstofprijs leidend is)*
- *Het verschil tussen het laadtarief na indexatie en de lagere prijs die de E-rijder betaalt (laadtarief op basis van de benzine of dieselprijs), kan niet 50/50 tussen concessiehouder en concessieverlener verdeeld worden omdat de bedrijfseconomische business case niet meer rendabel en gezond is voor concessiehouder en/of de financiële impact voor concessieverlener niet te dragen is;*

Concessiehouder en concessieverlener komen de wijziging van de contractsbepalingen slechts, voor een periode tot aan het driemaandelijks indexeringsmoment van de energie-inkoop overeen, zolang de hierboven genoemde omstandigheden gelden.

De wijzigingen van de contractsbepalingen worden in een addendum bij de concessieovereenkomst opgenomen.

Concessieverlener en concessiehouder leggen in het addendum vast dat de evaluatiemomenten elk kwartaal (januari, april, juli, oktober) plaatsvinden overeenkomstig de driemaandelijke indexeringsmomenten voorgeschreven voor de energie-inkoop in artikel 19.5 van de concessieovereenkomst.

Na afloop van ieder kwartaal stellen concessieverlener en concessiehouder aan de hand van de dan geldende marktomstandigheden en het beleid en wetgeving van de Europese Unie, de rijks-, provinciale-, en gemeentelijke overheid of de wijziging van de contractsbepaling nog steeds gerechtvaardigd is. Zo niet, dan kan de eerder gewijzigde contractsbepaling (deels) worden beëindigd.

Programma van Eisen Eis 73

In geval van een update van één van de vereiste protocollen/ vaststelling van een nieuwe marktstandaard zorgt de Concessiehouder binnen 12 maanden na de publicatie voor de implementatie van de nieuwe update.

Wordt gewijzigd in:

In geval van een update van één van de vereiste protocollen/ vaststelling van een nieuwe marktstandaard zorgt de Concessiehouder binnen 12 maanden na de releasedatum van de testtool (vanuit de Open Charge Alliance) van de nieuwe protocollen en marktstandaarden voor de implementatie van de nieuwe update.

3 Vragen en antwoorden

Er zijn in totaal 4 vragen gesteld.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Art.19.5 concessieovereenkomst	Naar aanleiding van de laatste NVI zou ON graag nog een vraag willen stellen die volgens ons alle marktpartijen aangaat. De vraag betreft artikel 19.5 van de concessieovereenkomst: "Randvoorwaarde is dat het Laadtarief (omgerekend naar euro/km ³) nooit de prijs van benzine en/of diesel (omgerekend naar euro/km) mag overschrijden".	Aanbesteder erkent dat er ontwikkelingen plaatsvinden die invloed hebben op de fossiele brandstof- en elektriciteitsprijzen en consequenties hebben voor een gezonde businesscase van de concessiehouder. Dit onder meer als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen, samenhangend met de oorlog in de Oekraïne en door de EU aangekondigd ingrijpen op de energiemarkt.

	Er zijn over deze randvoorwaarde verschillende vragen gesteld in beide Nota's, maar helaas biedt de aanbestedende dienst niet de gevraagde duidelijkheid en aanpassing in de aanbestedingsstukken. Met de huidige energieprijzen en laatste nieuwsitems zouden wij deze randvoorwaarde nog een keer willen aankaarten. Met de volgende rekenmethode betekent deze randvoorwaarde dat de maximale laadprijs op het moment 42 ct/kWh zou zijn. Diesel: 19 km/L ~2 €/L (CBS) met 21% BTW = 1,58 €/L ex btw 1,58 €/L = 8,3 ct/km Elektrisch: 5 km/kWh Elektrisch = 8,3 ct * 5 km = 42 ct/kWh als maximale laadprijs Met de huidige energieprijzen wordt deze maximale laadprijs snel overschreden: Stel een partij schrijft in met de minimale laadprijs (260 €/MWh) met nulwaarde 231. De huidige Q1 2023 ENDEX = 594 €/MWh geeft een laadprijs van 62 ct/kWh, 20 ct/kWh boven de maximale laadprijs. Dit zou betekenen dat de ON per kWh een verlies maakt van 10 ct/kWh (50/50 met de OG), wat gegeven de huidige verwachtingen in Rusland een waarschijnlijk scenario is. Dit zou een verlies betekenen van 0,1(€/kWh) * 1111 (kWh/object/maand) * 2535 (objecten) * 3 (maanden/kwartaal) = 0,84 miljoen euro in het 1e kwartaal.	Zowel aanbesteder als gegadigden hebben onvoldoende grip en zicht op deze ontwikkelingen. Het is onduidelijk hoe de fossiele brandstofprijzen en elektriciteitsprijzen zich tussen nu, de startdatum en de einddatum van de concessieovereenkomst zullen ontwikkelen. Deze ontwikkelingen zijn onder meer sterk afhankelijk van Europees ingrijpen in de energiemarkt en maatregelen op nationaal niveau waarbij met kortingen op accijnzen de prijzen van fossiele brandstoffen worden gedempt. Naar verwachting is deze situatie tijdelijk en duurt deze niet de gehele looptijd van concessieovereenkomst. Als gevolg van deze ontwikkelingen is Aanbesteder daarom niet bereid om de contractsbepalingen en uitgangspunten te wijzigen. Aanbesteder gaat ervan uit dat gegadigden in hun aanbieding zo goed mogelijk rekening houden met de feitelijke situatie op de dag van inschrijving en met de dan bekende vooruitzichten c.q. verwachtingen voor de duur van de concessieovereenkomst. Gezien het bovenstaande heeft aanbesteder wél besloten een wijzigingsoptie toe te voegen in artikel 24 van de concessieovereenkomst en deze luidt als volgt: Indien als gevolg van beleid en wetgeving van de Europese Unie, de rijks-, provinciale-, en gemeentelijke overheid als antwoord op de energie- grondstoffen- en Oekraïne-crisis, en marktontwikkelingen op basis van de geopolitieke situatie, omstandigheden zich voordoen waardoor de risico's tussen de concessiehouder en concessieverlener niet meer evenwichtig zijn verdeeld en het in strijd met de redelijkheid en billijkheid (6:258 lid 1 BW) zou zijn dat
--	---	---

	Waarbij de ENDEX prijzen deze week ook 917 €/MWh zijn geweest. Dit zou een verlies van nog een extra 0,16 ct/kWh betekenen, in totaal een verlies van 2,1 miljoen met een minimale inschrijfprijs. Het feit dat een marktpartij verlies maakt per kWh strookt niet met de doelstelling om Concessiehouder een gezonde business case te kunnen laten halen. Op het moment dat deze randvoorwaarde ingaat betekent het in feite dat de Concessiehouder verlies gaat maken per kWh. Dit heeft grote gevolgen voor de business case, maar ook voor de dienstverlening. Op dit moment zou het voor een Concessiehouder namelijk het beste zijn om zo min mogelijk elektriciteit te verkopen, wat niet strookt met alle doelstellingen van beide partijen om elektrisch vervoer te stimuleren. Inschrijver onderschrijft de doelstelling om elektrisch rijden goedkoper te maken dan fossiel rijden. Inschrijver is het echter niet eens dat de risico's van toekomstige prijsontwikkelingen op Concessiehouder afgewenteld worden. Daarnaast is laadtarief/benzineprijs niet de enige factor die bepaalt of elektrisch rijden goedkoper is dan fossiel rijden. Op het moment dat op basis van laadtarief/benzineprijs elektrisch rijden duurder is dan fossiel rijden dan is het aan de overheid om dit te corrigeren door middel van belastingvoordelen, btw-verlagingen etc. Het kan niet zo zijn dat een marktpartij binnen een contract per kWh geld toe moet gaan leggen. Elke marktpartij die een gezonde business case wil draaien kan dit risico niet lopen, gegeven de huidige volatiliteit op de energiemarkten. Eventuele kosten die hiermee gemoeid	contractsbepalingen ongewijzigd in stand blijven, dan treden concessieverlener en concessiehouder in overleg over de gevolgen daarvan overeenkomstig de procedure als aangegeven in artikel 12 van de concessieovereenkomst met in afwijking van artikel 12 lid 3 van de concessieovereenkomst. Het doel van dit overleg is het komen tot tijdelijke afspraken die leiden tot een hersteld evenwicht in de risico's tussen concessiehouder en concessieverlener en herstelde redelijkheid en billijkheid. Bovenstaande omstandigheden kunnen zijn: - Het laadtarief (omgerekend naar euro/km) overschrijdt de prijs van benzine en/of diesel (omgerekend naar euro/km waarbij de laagste fossiele brandstofprijs leidend is) - Het verschil tussen het laadtarief na indexatie en de lagere prijs die de E-rijder betaalt (laadtarief op basis van de benzine of dieselprijs), kan niet 50/50 tussen concessiehouder en concessieverlener verdeeld worden omdat de bedrijfseconomische business case niet meer rendabel en gezond is voor concessiehouder en/of de financiële impact voor concessieverlener niet te dragen is; Concessiehouder en concessieverlener komen de wijziging van de contractsbepalingen slechts, voor een periode tot aan het driemaandelijks indexeringsmoment van de energie-inkoop overeen, zolang de hierboven genoemde omstandigheden gelden.
--	---	---

	zijn, zijn significant. Bovendien is het risico volstrekt ongewis en onbeheersbaar voor Concessiehouder. Inschrijver is ervan overtuigd dat de marktpartijen die ondanks deze randvoorwaarde inschrijven zich of niet bewust zijn van de impact van deze randvoorwaarde of niet voornemens zijn om zich aan deze randvoorwaarde te houden op basis van de Aanbestedingswet en Gids Proportionaliteit. Artikel 1.10 van de Aanbestedingswet schrijft voor dat een aanbestedende dienst uitsluitend voorwaarden stelt aan de inschrijvers die in een redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de opdracht. Het door de Gemeente Amsterdam geïntroduceerde artikel voldoet niet aan dit criterium, hetgeen al blijkt uit de vele vragen die hierover zijn gesteld. Deze voorwaarde strookt niet met de Gids Proportionaliteit en in het bijzonder voorschrift 3.9A. Risico's zouden bij die partij moeten worden belegd die deze het best kan beheersen of voor wiens risico deze behoren te komen in het maatschappelijke verkeer. Daarbij is het risico door inschrijver niet elders onder te brengen en valt evenmin af te prijzen. Beide redenen zouden een niet gewenste start van de concessie betekenen voor zowel OG als ON. Het is naar ons inziens dan ook beter voor alle betrokken partijen om deze randvoorwaarde uit artikel 19.5 van de overeenkomst te schrappen en wij verzoeken Concessieverlener dan ook met klem om hiertoe over te gaan. Hiermee wordt ook aangesloten bij het uitgangspunt van de aanbestedende dienst dat er sprake moet blijven van een rendabele exploitatie.	De wijzigingen van de contractsbepalingen worden in een addendum bij de concessieovereenkomst opgenomen. Concessieverlener en concessiehouder leggen in het addendum vast dat de evaluatiemomenten elk kwartaal (januari, april, juli, oktober) plaatsvinden overeenkomstig de driemaandelijkse indexeringsmomenten voorgeschreven voor de energie-inkoop in artikel 19.5 van de concessieovereenkomst. Na afloop van ieder kwartaal stellen concessieverlener en concessiehouder aan de hand van de dan geldende marktomstandigheden en het beleid en wetgeving van de Europese Unie, de rijks-, provinciale-, en gemeentelijke overheid of de wijziging van de contractsbepaling nog steeds gerechtvaardigd is. Zo niet, dan kan de eerder gewijzigde contractsbepaling (deels) worden beëindigd. Zie ook paragraaf 2 van deze Nota van Inlichtingen.
--	---	---

2	Artikel 4.10 Concessieovereenkomst + Eis 73 Programma van Eisen	<i>Implementatietermijn nieuwe update</i> Zowel in artikel 4.10 van de Concessieovereenkomst als in Eis 73 van het Programma van Eisen is bepaald dat de concessiehouder in geval van een update van één van de vereiste protocollen / vaststelling van een nieuwe marktstandaard binnen 12 maanden na de publicatie zorgt voor de implementatie van de nieuwe update. Met name het aanvangsmoment van de termijn, maar ook de termijn zelf, stuiten op ernstige bezwaren. Een Concessiehouder is voor het doorvoeren van protocollen en marktstandaarden afhankelijk van o.a. hardware leveranciers om deze protocollen te implementeren, waarbij hun ontwikkeltijd en de technische uitvoerbaarheid een grote rol spelen. Sinds de recente release van OCPP 2.0.1 (april 2020), is nog geen enkele marktpartij in Europa in staat geweest binnen 12 maanden na release van het protocol, de laadpalen van een update te voorzien. Dit toont aan dat de termijn (binnen 12 maanden na publicatie) in eis 73 niet reëel is. Het is voor gegadigde dan ook een onaanvaardbaar groot risico om door middel van het doen van een inschrijving akkoord te gaan met een door de Aanbestedende Dienst voorgeschreven termijn, terwijl zij zelf niet in de hand heeft of deze termijn ook daadwerkelijk gehaald zal kunnen worden. Daarop zijn externe factoren, met name derde partijen, van invloed. Het is niet proportioneel om een dergelijk onbeheersbaar risico bij een opdrachtnemer neer te leggen. Dit dient te worden aangepast. Gegadigde verzoekt de Aanbestedende Dienst dan ook om een termijn van 24 maanden te hanteren en deze termijn in	Aanbesteder gaat niet akkoord met uw voorstel om de implementatietermijn van nieuwe protocollen en hardware updates te verlengen naar 24 maanden. Niet is aangetoond dat hier sprake zou zijn van een onaanvaardbaar risico bij een implementatieperiode van 12 maanden. Aanbesteder handhaaft de implementatietermijn van 12 maanden. Echter om toch benodigde flexibiliteit te bieden zal de implementatietermijn aanvangen op de releasedatum van de testtool (vanuit de Open Charge Alliance) van de nieuwe protocollen en marktstandaarden. Aanbesteder veronderstelt dat op de releasedatum van de testtool alle bugs zijn opgelost en Gegadigde grip heeft op de implementatie van de nieuwe protocollen op de eigen laadpalen. De aanbieder acht daarom de gekozen termijn redelijk. Zie ook paragraaf 2 van deze Nota van Inlichtingen.
---	--	---	---

		te laten gaan op het moment dat de Open Charge Alliance een official release aankondigt, die het mogelijk maakt om een dergelijke update daadwerkelijk door te voeren. Indien er alsnog fouten gevonden worden in het protocol en ongewijzigde implementatie onwenselijk is, zullen partijen in overleg treden.	
3	Artikel 4.10 Concessieovereenkomst + Eis 73 Programma van Eisen	<i>Kosten van vervanging hardware</i> Verder is in artikel 4.10 van de Concessieovereenkomst en in Eis 73 van het Programma van Eisen bepaald dat indien een hardwarematige aanpassing noodzakelijk is voor het up te daten protocol / marktstandaard de kosten voor aanpassing van de hardware 50/50 tussen concessiehouder en concessieverlener worden verdeeld. Ook dit is wat gegadigde betreft een disproportionele voorwaarde. Op het moment van inschrijven valt niet in te schatten welke en hoeveel nieuwe protocollen/updates gedurende de Exploitatietermijn verwacht worden en hoeveel ontwikkeltijd die kosten en/of welke aanpassing aan de hardware van laadpalen nodig is. In het geval dat hiervoor vervanging van Laadpalen nodig zal zijn, gaat dit gepaard met exorbitant hoge kosten. Uitgaande van de gemiddelde kosten van vervangingen (€3500 x 2500 laadpalen) bij een 50/50 verdeling komt dit neer op ruim €4.375.000,00 per vervanging. Gezien de maximale inschrijfprijs (€0,40), zal de aanbesteding, indien dit risico zich een of meerdere malen verwezenlijkt per definitie verlieslatend zijn voor de concessiehouder. Gegadigde is derhalve van mening dat de kosten voor hardware aanpassingen en/of vervanging volledig voor rekening van de Concessiegever moeten zijn.	Aanbesteder gaat niet akkoord met uw voorstel dat de kosten voor hardware aanpassingen en/of vervanging volledig voor rekening van de Concessieverlener moeten zijn. Aanbesteder verwacht van concessiehouder dat deze toekomstbestendige laadpalen plaatst uitgerust met toekomstbestendige hard- en software die installaties van toekomstige updates/wijzigingen mogelijk maken. Aangezien concessiehouder zelf de keuze maakt voor het type laadpaal en ook de laadpalen plaatst is concessiehouder ook de partij die het beste dit risico kan beheersen overeenkomstig voorschrift 3.9 A van de Gids Proportionaliteit. Risico's worden neergelegd bij de partij die deze het beste kan beheersen of beïnvloeden; in dit geval is dat de partij die de laadpalen inkoopt en neerzet. Aanbesteder vindt het echter niet reëel om de verantwoordelijkheid volledig bij de markt neer te leggen omdat een aantal zaken onvoldoende te overzien zijn mede gezien de exploitatietermijn van de concessie. Juist in gevallen dat de ontwikkelingen verder gaan dan wat er redelijkerwijs is te voorzien dan worden de kosten voor aanpassing van de hardware 50/50 tussen concessiehouder en concessieverlener verdeeld.

		Graag vernemen wij of Aanbesteder hiertoe bereid is.	
4	Artikel 19.5 Concessieovereenkomst	In artikel 19.5 is bepaald dat het Laadtarief (omgerekend naar euro/km) nooit de prijs van benzine en/of diesel (omgerekend naar euro/km) mag overschrijden. Ook dit is een disproportionele bepaling. Hoewel de wens om E-rijders niet meer te laten betalen dan benzine en/of dieselrijders een begrijpelijke wens is, is gegadigde van mening dat het onredelijk is, om de concessiehouder voor de helft van het verschil op te laten draaien. De mogelijkheid tot indexatie van de Laadprijs op grond van de benoemde componenten, doet recht aan de daadwerkelijke kosten van de concessiehouder voor het aanbieden van de laaddiensten. Dat de prijs van benzine en/of diesel op een gegeven moment gedurende de looptijd van de overeenkomst daalt, doet niets af aan het feit dat de businesscase onrendabel wordt, indien de Laadprijs naar beneden bijgesteld wordt en de Concessiehouder daarvoor slechts voor de helft gecompenseerd wordt. Ook voor deze bepaling geldt dat dit een risico voor de opdrachtnemer met zich meebrengt waar de opdrachtnemer zelf geen enkele invloed op kan uitoefenen. Alleen al om die reden is het onaanvaardbaar dat Aanbesteder van de inschrijvers verlangt dat hiermee onvoorwaardelijk akkoord wordt gegaan. Bovendien is sprake van een vorm van subsidiëring door de gemeente waarvan de rechtmatigheid voorshands niet vast staat. Graag vernemen wij of Aanbesteder bereid is bovengenoemde voorwaarden alsnog aan te passen.	Zie het antwoord op vraag 1. Zie ook paragraaf 2 van deze Nota van Inlichtingen.

4 Bijlagen

- AL Bijlage 25 Capacity Profiles 2022-09-01
- AL Bijlage 26 Voorbeeld Indeling Clusters