

Nota van Inlichtingen 1

Europees openbare aanbestedingsprocedure

Concessie beheer en exploitatie Oplaadobjecten 2023-2029

Kenmerk PNH: 1936473

MRA-E 2023-1



In samenwerking met



namens

Gemeenten uit de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht

Mededeling aanbesteders

De Concessiegever heeft geconstateerd dat er per abuis te ommisies in de aanbestedingsdocumenten zijn opgenomen. Deze worden als volgt hersteld:

- De eerste zin van artikel 10.4 van de Concept Concessieovereenkomst wijzigt als volgt:
'Het maximale laadtarief zal periodiek worden bepaald.'
- De eerste zin van eis 3.1.2 uit het Programma van Eisen wijzigt als volgt:
'Het maximale laadtarief wordt berekend volgens de indexatieformule in artikel 10.4 van de Concessieovereenkomst.'

Beantwoording vragen

Vraag nr.	Label	Onderwerp	Vraag	Antwoord												
1.	Proces	Indienen vragen in Excel format	Beste Aanbesteder, kijkende naar de korte tijdslijnen en de kerstvakantie net voor de deadline voor indiening van de eerste Nota van Inlichtingen (NvI) vragen, kan u akkoord gaan met het indienen van de vragen voor NvI middels een Excel formulier?	Er zijn geen vragen ontvangen via een excel formulier.												
2.	Inhoud	Bijlage 7 - daling in afzet	In Bijlage 7 is te zien dat de afzet tussen oktober 2022 en november 2022 een flinke daling heeft. Wat is de oorzaak van deze daling?	Hier is geen oorzaak voor bekend.												
3.	Contract	Beschikbaarheid 99%	In 4.1.9 van het Programma van Eisen wordt een technische beschikbaarheid van 99% geëist. Kan Aanbesteder bevestigen dat alle laadpalen in de huidige concessie voldoen aan deze beschikbaarheidseis? Dit is van belang voor de aanneme dat vervangingen van laadpalen niet nodig zijn gedurende looptijd van de Concessie. Indien deze bevestiging niet gegeven kan worden, verzoeken wij om aanpassing van 4.1.9., zodanig dat de eis past bij de actuele performance. Het is namelijk niet realistisch om te verlangen dat oude laadpalen in de toekomst beter gaan functioneren. Het handhaven van de huidige performance is al uitdagend genoeg.	De Oplaadobjecten hadden in de afgelopen 6 maanden de volgende technische beschikbaarheid: <table><tr><td>Juni 2022</td><td>99,45%</td></tr><tr><td>Juli 2022</td><td>97,3%</td></tr><tr><td>Augustus 2022</td><td>99,1%</td></tr><tr><td>September 2022</td><td>99,4%</td></tr><tr><td>Oktober 2022</td><td>99,9%</td></tr><tr><td>November 2022</td><td>99,6%</td></tr></table> De Oplaadobjecten kunnen daarmee in de huidige staat inderdaad voldoen aan de gestelde eis.	Juni 2022	99,45%	Juli 2022	97,3%	Augustus 2022	99,1%	September 2022	99,4%	Oktober 2022	99,9%	November 2022	99,6%
Juni 2022	99,45%															
Juli 2022	97,3%															
Augustus 2022	99,1%															
September 2022	99,4%															
Oktober 2022	99,9%															
November 2022	99,6%															
4.	Inhoud	Kwaliteitscriterium K1	Kan Inschrijver concluderen dat beschrijven hoe invulling wordt gegeven aan de reeds gestelde	Dat is correct. Alleen aanvullende maatregelen boven op de eisen uit het programma van eisen komen in aanmerking voor een positieve beoordeling.												

			eisen in het PvE niet wordt beoordeeld in kwaliteitscriterium K1?	
5.	Inhoud	Kwaliteitscriterium K1	Kan Aanbesteder toelichten welk detailniveau zij bedoelt als het gaat om de dataleveringen in kwaliteitscriterium K1?	Het passende detailniveau wordt bepaald door het beoogde gebruik. <u>Transactierapportages</u> worden gebruikt ten behoeve van het volgen en plannen van het laadnetwerk door de Concessiegever en gemeenten. Uitzondering zijn de <i>tariff</i> velden, die voor contractmanagement door de Concessiegever worden gebruikt. <u>Statische en beschikbaarheidsdata t.b.v. de e-rijder</u> zal worden gebruikt om open datasets ter beschikking te stellen waarmee marktpartijen diensten kunnen ontwikkelen om e-rijders beter te informeren. <u>Technische registratie</u> vormt de basisadministratie waaraan andere datasets worden gekoppeld en moet een bijdrage leveren aan de overdraagbaarheid bij start- en einde van exploitatieperioden. <u>Storingsinformatie</u> zal worden gebruikt om gemeenten en e-rijders te informeren over storingen en onderhoud. Veel e-rijders en gemeenten benaderen hiervoor MRA-Elektrisch (ondanks dat de verantwoordelijkheid voor het verhelpen en communiceren over storingen bij de Concessiehouder ligt). Daarnaast wordt de informatie gebruikt ten behoeve van contractmanagement door MRA-E.
6.	Inhoud	Kwaliteitscriterium K1	Wanneer voelt Concessieverlener zich ontzorgd?	Wanneer de beoogde resultaten tijdig bereikt worden zonder najagen door Concessiegever, bij proactieve communicatie over voortgang, wanneer door de Concessiehouder heldere voorstellen worden gedaan voor invulling van vereisten, wanneer de Concessiehouder meedenkt over het beoogde gebruik en de best passende invulling, wanneer de Concessiehouder zich flexibel opstelt ten aanzien van voortschrijdende inzichten, evaluaties en de daaruit volgende benodigde aanpassingen.
7.	Inhoud	Doorlopend rapporteren betekenis	In Bijlage 1 van het PvE staat aangegeven dat de management rapportage minimaal eens per 12 maanden wordt opgeleverd. Is deze termijn ook wat Aanbesteder in K1 Plan van aanpak bedoelt met 'de wijze waarop doorlopend wordt gerapporteerd'; is doorlopend hierin elke 12 maanden?	Nee, doorlopend betreft een frequentie die hoger is dan eenmaal per 12 maanden. Hoe hoog is aan inschrijver om af te wegen.

8.	Contract	Eis 1.1.10	Wat is de definitie van 'niet in bedrijf'?	Niet in bedrijf betekent dat een Laadpunt of beide Laadpunten niet gebruikt kunnen worden voor het opladen van een elektrisch voertuig.
9.	Juridisch	PvE 1.1.12	Inschrijver wil Aanbesteder er graag op wijzen dat het privacy technisch niet mogelijk is om te communiceren met gebruikers en/of omwonenden. Kan Aanbesteder aangeven hoe zij de praktische invulling van deze eis ziet?	Deze praktische voorbeelden zijn reeds genoemd in PvE 1.1.12.
10.	Juridisch	PvE 3.1.1.	Kan Aanbesteder specificeren wat zij bedoelt met 'bij voorkeur worden initiatieven voor lokale opwek gestimuleerd'? Waartoe is Inschrijver verplicht?	De Inschrijver is hier niet toe verplicht.
11.	Inhoud	PvE 3.1.7	Kan Aanbesteder specificeren welke websites en apps dit betreft?	Dit kunnen wij niet omdat er op dit moment geen publieke website of app voor is. Hier zijn alleen commerciële websites en databronnen voor. Het doel van de eis is dat de laadpalen goed vindbaar zijn.
12.	Inhoud	PvE 3.2.8	Wat bedoelt Aanbesteder met 'Het protocol en de implementatie ervan moeten gedocumenteerd en aanpasbaar zijn?'	Dat geregistreerd staat welk versie van het protocol op een Opladobject is geïmplementeerd en hoe het protocol geïmplementeerd is, dat de hardware en firmware van het Opladobject aanpassingen van het protocol toelaten.
13.	Contract	PvE 3.2.10	Eis 3.2.8. stelt dat OCPP 1.6 minimaal geëist is, in eis 3.2.10 lijkt het of een hogere versie na publicatie op de laadpalen geïmplementeerd moet worden. Dit is ons inziens op deze laadpalen niet mogelijk, waardoor volledige vervanging nodig is van de hele scope aan laadpalen. Kan Aanbesteder verduidelijken dat OCPP 1.6 voor de rest van de concessieduur voldoende is?	Onderaan 3.2.10 schrijven we 'Voor zover deze wijzigingen noodzakelijk zijn voor het blijvend voldoen aan de overige bepalingen in het Programma van Eisen.' Normaal gesproken kan OCPP 1.6 volstaan voor de rest van de concessieduur. Als bijvoorbeeld aflopende uptime alleen nog kan worden verholpen door een update naar een nieuwere versie van OCPP, dan is dit wel vereist.
14.	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 2.7 - Vervangingen	Aanbesteder schrijft dat het aantal te verwachten Vervangingen minimaal is. Kan Aanbesteder toelichten hoe zij dit zeker weet? En kan Aanbesteder dit kwantitatief in een percentage uitdrukken? Dit is voor Inschrijver van belang voor de business case.	Nee dit kunnen wij niet, daarbij is een eventuele vervanging een risico dat bij een concessieovereenkomst hoort bij de Concessiehouder. Wij hebben wel de verwachting dat het aantal vervangingen beperkt zal zijn, gezien de vrij recente data van waarop de Opladobjecten zijn geplaatst.

15.	Proces	Nota van Inlichtingen	Kijkende naar de tijdslijnen van de Aanbesteding (publicatie net voor de kerstvakantie) en de datum van de eerste Nota van Inlichtingen deadline, gaat Inschrijver er vanuit dat er in de tweede Nota van Inlichtingen ronde ook vragen mogen worden gesteld die los staan van de eerste Nota van Inlichtingen. Kan Aanbesteder dit bevestigen?	Dat is correct.
16.	Inhoud	Gebruiksaanwijzingen laadpalen	Kan Aanbesteder de operationele gebruiksaanwijzing en installatiedocumenten delen voor de diverse typen stations in scope?	Deze documenten worden beschikbaar gesteld na gunning.
17.	Inhoud	Back-end laadpalen	Op welk backend zijn de de laadpalen thans aangesloten? En op welk OCPP veiligheidsprofiel o.b.v. OCA OCPP1.6J whitepaper draait dit back-end?	Informatie met betrekking tot de backend wordt als bedrijfsgevoelig aangemerkt en niet gedeeld. Het OCPP veiligheidsprofiel is niet bekend.
18.	Uitvoering	Meer inzicht in storingen afhandeling	Om een goede inschatting te maken van de storingen en huidige staat van de laadpalen zou het Inschrijver helpen om in meer detail zicht te krijgen op de afhandeling van de storingen. Inzicht in: hoe vaak de monteur diende uit te rijden, voor welke laadpaal, in hoeverre de storing werd opgelost. Kan Aanbesteder hier inzicht in geven?	Er zijn geen aanvullende gegevens beschikbaar, anders dan de informatie over onderhoud die reeds is gedeeld in bijlage 7.
19.	Uitvoering	Planning overname laadpalen	De planning zoals weergegeven in de Inschrijvingsleidraad en zoals beschreven in eis 4.2.4.is de verwachting 70 laadpalen per week over te nemen. Inschrijver heeft zorgen bij de haalbaarheid hiervan, kijkende naar de afspraken die tussen oude en nieuwe Concessiehouder gemaakt dienen te worden, de schaarste in de markt van operationeel medewerkers, de zomerperiode waarin de overnameperiode voor een substantieel deel valt en het feit dat de laadpalen geen slimme meter hebben waardoor	Wij herkennen uw zorgen, maar verwachten tegelijkertijd dat er de nieuwe Concessiehouder voldoende belang en tijd heeft om een spoedige overdracht te organiseren. Wij zijn wel bereid de deadline enigszins op te rekken, tot uiterlijk 31 december 2023.

			elke laadpaal fysiek bezocht dient te worden voor overname. Het lijkt Inschrijver realistisch en haalbaar om de uiterlijke overnamedatum aan te passen naar 19-3-2024. Kan Aanbesteder hiermee instemmen?	
20.	Inhoud	Elektrisch rijden t.o.v. rijden op benzine	Waarom mag elektrisch rijden niet duurder zijn dan rijden op benzine of diesel, wanneer de marktprijzen van deze brandstoffen daar aanleiding toe geven?	Een belangrijke doelstelling van de MRA-E is het aantrekkelijk maken en houden van elektrisch rijden. Een prijsprikkel is hierin een belangrijke tool.
21.	Contract	Bijlage 4 10.8 en 10.9	Het prijsplafond kan er toe leiden dat de Concessiehouder zijn kosten voor inkoop energie niet volledig kan doorberekenen aan EV-rijders. Aan wie kunnen deze kosten in dat geval in rekening gebracht worden?	Deze zijn in dat geval voor rekening en risico van de Concessiehouder
22.	Contract	Bijlage 3	U hebt ervoor gekozen om geen limiet te stellen aan de maximale eenheidsprijs die geboden kan worden. Hiermee opent u een race to the bottom (of beter gezegd: een race to heaven). Op welke wijze gaat u Inschrijver beschermen tegen partijen die de tender kopen door een kunstmatige hoge eenheidsprijs bieden?	Door het weglaten van een maximumvergoeding wordt aangesloten bij de normale praktijk van aanbesteden in algemene zin. Hoewel er bij aanbestedingen van laadinfrastructuur in sommige gevallen wordt gewerkt met een maximumvergoeding, is er in dit geval voor gekozen om de vorming van de vergoeding over te laten aan de normale marktwerking. De Concessiegever schat in dat zowel de markt als de set aan eisen en voorwaarden die op de deze Concessie van toepassing zijn inmiddels volwassen genoeg zijn om op deze manier te kunnen aanbesteden.
23.	Contract	Bijlage 4 10.2	De betalingstermijnen komen niet overeen met kalenderjaren. De gekozen percentages wijken af van een percentage dat logischerwijze hoort bij een proportionele verdeling over de looptijd van de overeenkomst. Waarom hebt u gekozen voor dit afwijkende schema?	Dit heeft te maken met de budgettering en cashflow van projectbureau MRA-E.
24.	Contract	Bijlage 4 10.4	U definieert 2 componenten, namelijk Energie en Lonen. Welke kosten horen bij welke component? Te denken valt aan kosten EB en	Zie de antwoorden op vraag 39 en 105.

			ODE. Maar ook aan kosten voor reparatie en vervanging van laadpalen, waaronder inbegrepen afschrijvingskosten.																																																																																																																																													
25.	Inhoud	Bijlage 4 10.4	Wij willen graag vooraf vaststellen dat we de formule, en de Endex waarnaar wordt verwezen, op dezelfde wijze interpreteren. Daarom vragen wij om per 1 januari 2023 voor te rekenen en aan te geven wat het laadtarief zou zijn geweest, op basis van de formulier in artikel 10.4. Op die wijze voorkomen we een mogelijke discussie met grote financiële gevolgen in de toekomst.	Hierbij een voorbeeldberekening voor wat het maximum laadtarief in het 4^e kwartaal van 2022 zou zijn volgens de formule in de concept concessieovereenkomst: <table><tr><th></th><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>E</th><th>F</th></tr><tr><td>1</td><td></td><td>Periode</td><td>ENDEX BASE Y+1</td><td>CBS CAO-lonen</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td></td><td>2019-1</td><td>€ 0,0513</td><td>113,5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td></td><td>2019-2</td><td>€ 0,0511</td><td>114,1</td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td></td><td>2019-3</td><td>€ 0,0510</td><td>115,1</td><td></td><td></td></tr><tr><td>5</td><td></td><td>2019-4</td><td>€ 0,0470</td><td>115,5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>6</td><td></td><td>2020-1</td><td>€ 0,0407</td><td>116,9</td><td></td><td></td></tr><tr><td>7</td><td></td><td>2020-2</td><td>€ 0,0375</td><td>117,3</td><td></td><td></td></tr><tr><td>8</td><td></td><td>2020-3</td><td>€ 0,0405</td><td>118,5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>9</td><td></td><td>2020-4</td><td>€ 0,0423</td><td>118,7</td><td></td><td></td></tr><tr><td>10</td><td></td><td>2021-1</td><td>€ 0,0504</td><td>119,6</td><td></td><td></td></tr><tr><td>11</td><td></td><td>2021-2</td><td>€ 0,0615</td><td>119,9</td><td></td><td></td></tr><tr><td>12</td><td></td><td>2021-3</td><td>€ 0,0862</td><td>120,8</td><td></td><td></td></tr><tr><td>13</td><td></td><td>2021-4</td><td>€ 0,1561</td><td>121,0</td><td></td><td></td></tr><tr><td>14</td><td></td><td>2022-1</td><td>€ 0,1420</td><td>122,7</td><td></td><td></td></tr><tr><td>15</td><td></td><td>2022-2</td><td>€ 0,1924</td><td>123,5</td><td></td><td></td></tr><tr><td>16</td><td></td><td>2022-3</td><td>€ 0,3835</td><td>124,9</td><td></td><td></td></tr><tr><td>17</td><td></td><td></td><td></td><td>Maximum laadtarief 2022 Q4</td><td>€ 0,4502</td><td>excl. btw</td></tr><tr><td>18</td><td></td><td>E17</td><td colspan="4">=0,11+(GEMIDDELDE(C13:C16)-GEMIDDELDE(\$C\$2:\$C\$5))</td></tr><tr><td>19</td><td></td><td></td><td colspan="4">+0,16*(GEMIDDELDE(D13:D16)/GEMIDDELDE(\$D\$2:\$D\$5))</td></tr></table>		A	B	C	D	E	F	1		Periode	ENDEX BASE Y+1	CBS CAO-lonen			2		2019-1	€ 0,0513	113,5			3		2019-2	€ 0,0511	114,1			4		2019-3	€ 0,0510	115,1			5		2019-4	€ 0,0470	115,5			6		2020-1	€ 0,0407	116,9			7		2020-2	€ 0,0375	117,3			8		2020-3	€ 0,0405	118,5			9		2020-4	€ 0,0423	118,7			10		2021-1	€ 0,0504	119,6			11		2021-2	€ 0,0615	119,9			12		2021-3	€ 0,0862	120,8			13		2021-4	€ 0,1561	121,0			14		2022-1	€ 0,1420	122,7			15		2022-2	€ 0,1924	123,5			16		2022-3	€ 0,3835	124,9			17				Maximum laadtarief 2022 Q4	€ 0,4502	excl. btw	18		E17	=0,11+(GEMIDDELDE(C13:C16)-GEMIDDELDE(\$C\$2:\$C\$5))				19			+0,16*(GEMIDDELDE(D13:D16)/GEMIDDELDE(\$D\$2:\$D\$5))			
	A	B	C	D	E	F																																																																																																																																										
1		Periode	ENDEX BASE Y+1	CBS CAO-lonen																																																																																																																																												
2		2019-1	€ 0,0513	113,5																																																																																																																																												
3		2019-2	€ 0,0511	114,1																																																																																																																																												
4		2019-3	€ 0,0510	115,1																																																																																																																																												
5		2019-4	€ 0,0470	115,5																																																																																																																																												
6		2020-1	€ 0,0407	116,9																																																																																																																																												
7		2020-2	€ 0,0375	117,3																																																																																																																																												
8		2020-3	€ 0,0405	118,5																																																																																																																																												
9		2020-4	€ 0,0423	118,7																																																																																																																																												
10		2021-1	€ 0,0504	119,6																																																																																																																																												
11		2021-2	€ 0,0615	119,9																																																																																																																																												
12		2021-3	€ 0,0862	120,8																																																																																																																																												
13		2021-4	€ 0,1561	121,0																																																																																																																																												
14		2022-1	€ 0,1420	122,7																																																																																																																																												
15		2022-2	€ 0,1924	123,5																																																																																																																																												
16		2022-3	€ 0,3835	124,9																																																																																																																																												
17				Maximum laadtarief 2022 Q4	€ 0,4502	excl. btw																																																																																																																																										
18		E17	=0,11+(GEMIDDELDE(C13:C16)-GEMIDDELDE(\$C\$2:\$C\$5))																																																																																																																																													
19			+0,16*(GEMIDDELDE(D13:D16)/GEMIDDELDE(\$D\$2:\$D\$5))																																																																																																																																													
26.	Proces	Leidraad 1.5	De werkzaamheden lagen i.v.m. de kerstvakantie 2 weken stil. We lopen daarom vertraging op. We verzoeken OG daarom de deadline met 2 weken te verschuiven	Niet akkoord.																																																																																																																																												
27.	Contract	Leidraad 5.4.2.	Wat bedoelt OG met irreele of manipulatieve prijzen?	Een irreele inschrijving is een inschrijving waarvan bij voorbaat vast staat dat deze niet waargemaakt kan worden. Van een manipulatieve																																																																																																																																												

				inschrijving is sprake als de inschrijver met een inschrijving die voldoet aan de eisen, een niet beoogd resultaat bewerkstelligt. Dat kan bijvoorbeeld doordat een vergelijking met de andere inschrijvingen onmogelijk wordt gemaakt en daardoor de mededinging wordt belemmerd of wanneer bij voorbaat komt vast te staan dat de inschrijver de opdracht niet voor de aangeboden prijs kan uitvoeren en de kosten op een andere manier bij de aanbestedende dienst wil neerleggen.
28.	Proces	Leidraad 5.3.1 - Kwaliteitsplan	Ter illustratie van hetgeen we in het plan van aanpak beschrijven, namelijk de te gebruiken systemen en koppelingen, zouden we graag enkele screenshots meesturen. We verzoeken OG daarom om toe te staan dat er naast de 5 A4 drie screenshots meegestuurd mogen worden. I.v.m. de grote hoeveelheid detail in de afbeeldingen is het niet mogelijk dit als afbeelding binnen de 5A4. Kan OG hiermee akkoord gaan?	Aanbesteder is bereid het maximaal aantal pagina's dat mag worden ingediend als onderdeel van het kwaliteitscriterium aan te passen naar 7 pagina's A4. Op deze 7 pagina's dienen eventueel ook screenshots of andere afbeelden te worden opgenomen. Het is niet toegestaan om naast deze 7 pagina's nog extra informatie of beeldmateriaal toe te voegen.
29.	Contract	Prijsformulier	Gegadigde ervaart verwarring: gaat het hier om een vergoeding per jaar of een totaal vergoeding. Uit deze passage lijkt het te gaan om een vergoeding per jaar, echter in de concept concessieovereenkomst wordt gesproken over het betalen van de vergoeding in 4 termijnen uitgespreid over 4 jaar. Dit doet vermoeden dat het gaat om één vergoeding voor de gehele exploitatietermijn. Kan OG dit verhelderen en consistent uitvragen in zowel het prijsformulier als in de conceptovereenkomst?	In het prijsformulier wordt gevraagd om een vergoeding per jaar. Deze vergoeding maal de looptijd leidt tot de totale vergoeding. Deze totale vergoeding moet vervolgens in vier termijnen worden uitgekeerd.
30.	Contract	Concessieovereenkomst 2.4	Betreft de optionele scope van 225 laadobjecten: OG stelt dat de aanbidding zowel marktconform moet zijn en niet meer van 20% mag afwijken. Gegadigde verwacht dat marktconform buiten de 20% valt, aangezien de exploitatietermijn	De in de Concessieovereenkomst genoemde afwijking van 20% heeft betrekking op de Vergoeding per Oplaadobject per jaar, als gevraagd in het prijsformulier. Wanneer de optie wordt gelicht, is de exploitatietermijn aanzienlijk korter, echter is de aanvullende Vergoeding voor deze optie te berekenen

			aanzienlijk korter is. Is OG bereid om deze 20% te verruimen?	aan de hand van deze Vergoeding per Opladobject per jaar. Er zal gerekend worden met het aantal nog resterende contractjaren.
31.	Contract	Concessieovereenkomst 3.5	In het kader van de ontbinding krachtens dit artikel doet de omstandigheid zich voor aan de kant van opdrachtnemer (ON). Het is echter OG die, zonder enige inspraak van ON, de overeenkomst kan ontbinden waarbij ON tevens aansprakelijk is voor alle schade. De insteek van dit artikel acht ON bijzonder ingrijpend en disproportioneel. ON stelt voor dat partijen aansluiten bij de wettelijke regeling zoals opgenomen in art. 6:258 BW en stelt derhalve voor dat dit artikel 3.5 komt te vervallen. Indien u daartoe niet bereid bent, verzoeken wij u te motiveren waarom u van mening bent dat dit artikel wel proportioneel is. Mocht OG niet bereid zijn artikel 3.5 te laten vervallen, dan verzoeken wij OG verder om het artikel aan te passen waarbij: i) in ieder geval het woord "ook" komt te vervallen. Door gebruik van het woord "ook" is het recht om te ontbinden onbeperkt, immers het woord "ook" geeft blijk van een niet-limitatieve opsomming; en ii) het recht op schadevergoeding komt te vervallen. OG heeft reeds een vergoeding per opladobject betaald en de onderliggende investeringen gedaan. Bij gebrek aan verdere mogelijkheid om deze kosten terug te verdienen is ON van mening dat dit (wederom) niet proportioneel is. Indien u daartoe niet bereid bent, verzoeken wij u te motiveren waarom u van mening bent dat deze voorwaarden wel proportioneel zijn.	Artikel 3.5 komt te vervallen.

32.	Contract	Concessieovereenkomst 4.6	OG stelt dat bij vragen partijen elkaar nog dezelfde dag inlichten. ON kan zich diverse situaties voorstellen waarin dat onhaalbaar is, bijvoorbeeld: i) vragen die om 23.59 binnen komen; of ii) vragen die in het weekend/feestdagen worden gesteld. Staat OG er voor open om deze termijn aan te passen naar 'uiterlijk de volgende werkdag'?	Akkoord.
33.	Contract	Concessieovereenkomst 4.6	Het is ON niet duidelijk wel soort vragen OG voor ogen heeft. Zijn dit vragen van de pers, vragen van de pers op social media, vragen op social media of alle voorgaande opties? Daarnaast kan ON niet plaatsen wat OG bedoelt met "op social media etc." nu social media al een verzamelbegrip is. ON vraagt OG dit artikel te verduidelijken.	Het betreft alle openbare uitingen ten aanzien van deze Concessie, ongeacht het medium. Naast social media dus ook kranten, websites etc.
34.	Contract	Concessieovereenkomst 5.5	Indien het om een geplande verplaatsing gaat, gebeurt dit in één arbeidsgang en is deze eis realistisch. Echter hoe de eis nu is gedefinieerd is deze onrealistisch en niet marktconform. Deze eis kan geïnterpreteerd worden als volgt: wanneer een lader een storing bevat die niet meer te repareren valt, zal de lader binnen 24 uur na de melding vervangen en in werking moeten zijn. Installateurs kunnen niet met dergelijke deadlines werken, zeker niet in de weekenden. Gegadigde verzoekt OG het woord 'geplande' toe te voegen of dit artikel te laten vervallen.	Artikel 5.5 van de Concessieovereenkomst gaat, anders dan u in de eerste zin van uw vraag stelt, niet over verplaatsingen, maar om vervangingen. Wij zijn bereid deze voorwaarde als volgt aan te passen: 'Artikel 5.5: Het staat de Concessiehouder vrij om een Oplaadobject te vervangen door een vervangend Oplaadobject. De eigendom van het oude, vervangen Oplaadobject vervalt in dat geval aan de Concessiehouder. De Concessiehouder installeert bij een geplande vervanging binnen 24 uur na het verwijderen van een Oplaadobject een vervangend Oplaadobject. Concessiehouder garandeert dat het Oplaadobject op de dag van in bedrijfstelling middels een SAT gecontroleerd wordt op juiste werking (zie ook artikel 13 Concessieovereenkomst).' In eis 4.1.5 van het PvE wordt onderaan de volgende zin ingevoegd: 'Indien de Concessiehouder constateert dat een Oplaadobject niet in bedrijf gesteld kan worden door middel van onderhoud en dus dient te

				worden vervangen, installeert de Concessiehouder binnen 15 werkdagen een vervangend Oplaadobject.'
35.	Contract	Concessieovereenkomst 5.6	OG stelt dat indien concessieverlener een oplaadobject wil verplaatsen, de kosten voor concessieverlener zijn. Hoe worden deze kosten overeengekomen? We verzoeken om hiervoor een post op te nemen in het prijsformulier.	Partijen zullen in overleg treden over de hoogte van de vergoeding in geval van een verplaatsing. Er wordt geen post op het prijsformulier opgenomen, de verwachten is dat partijen hier in redelijkheid uit zullen komen.
36.	Contract	Concessieovereenkomst 7.5	OG stelt hier dat er minimaal één parkeerplek per oplaadobject beschikbaar wordt gesteld voor EV. Dit betekent ook dat OG gedurende de concessie mag besluiten om een parkeerplek weg te halen. Dit creëert een substantieel omzetrisico. Gegadigde stelt voor om dit minimum op 2 parkeerplekken te zetten. Indien OG hier niet mee akkoord gaat, verzoeken we om het aantal laadpalen waarbij slechts één parkeerplek beschikbaar is te maximeren.	Omdat het meestal niet in het belang is van de e-rijder, gemeente en laadpaalexploitant komt het beperkt voor dat één parkeerplek wordt gereserveerd. Op het moment betreft over het volledige MRA-E laadnetwerk 6,2% van laadpalen, in de specifieke set betreft dit twee Oplaadobjecten. MRA-Elektrisch heeft langlopende contracten met de gemeenten waarbinnen gemeenten beargumenteerd van de verplichting om twee parkeervakken aan te wijzen voor opladen van een EV af kunnen zien. In deze afspraken zit ook de verplichting om bij een bezettingsgraad hoger dan 40% van dat ene parkeervak alsnog ook het tweede laadpunt aan te wijzen voor het opladen van een EV.
37.	Contract	Concessieovereenkomst 7.5 & 8.1	In artikel 7.5 stelt OG dat de gemeente verantwoordelijk is voor het realiseren en onderhouden van de parkeervakken incl. verkeersborden. In artikel 8.1 lijkt deze verantwoordelijkheid bij ON te liggen. Zou OG deze tegenstrijdigheid weg kunnen nemen.	Deze verantwoordelijkheid is gescheiden en dit is geen tegenstrijdigheid. Artikel 7.5 betreft de verantwoordelijkheid voor het aanwijzen van de parkeervakken voor het opladen van elektrisch voertuigen door middel van een verkeersbesluit. Artikel 8.1 betreft de verantwoordelijkheid voor de parkeervakken en verkeersborden waarmee het verkeersbesluit zichtbaar wordt gemaakt op straat.
38.	Juridisch	Concessieovereenkomst 8.1	Het gebruiksrecht en -plicht omvat de totale verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor o.a. de netaansluiting. Aangezien de verantwoordelijkheid van de netaansluiting ligt	Inderdaad kan Concessiehouder niet verantwoordelijk worden gehouden voor de netaansluiting. Het aanvragen van de netaansluiting is echter niet de enige verplichting ten aanzien van de netaansluiting. In de

			bij de netbeheerder stelt gegadigde voor het woord netaansluiting te vervangen voor 'het aanvragen van de netaansluiting'. Indien OG hier niet mee akkoord gaat, zou u kunnen toelichten waarom u de verantwoordelijk en aansprakelijkheid van de netaansluiting bij de CPO legt, terwijl de netbeheerder bij wet verantwoordelijk is voor de netaansluiting?	Concessieovereenkomst wordt in de plaats van de netaansluiting opgenomen: Het aanvragen van de netaansluiting, het coördineren van het realisatieproces van de netaansluiting en het vergoeden van aansluitkosten.
39.	Contract	Concessieovereenkomst 10.4	Kan OG toelichten hoe de €0.11 als basis energietarief tot stand is gekomen? Welke kosten zijn allemaal meegenomen in deze €0.11?	Het basistarief plus de ENDEX+1 vormen gezamenlijk een representatie van het aandeel van de kosten verbonden aan de energie-inkoop en energie-verkoop, waaronder energiebelasting.
40.	Contract	Concessieovereenkomst 10.4	OG kiest ervoor om jaarlijkse netbeheiderskosten en energiebelasting niet te indexeren. Veranderingen in deze componenten zijn substantieel en niet goed te voorspellen. Dit risico moeten we inprijzen en dat resulteert in een lagere inschrijfprijs. Wij verzoeken daarom om deze componenten mee te nemen in de indexatieformule.	Wij wijzen u op artikel 6.2 van de Concessieovereenkomst, waarin is opgenomen dat partijen, in geval van niet voorzienbare wijzigingen in wet- en regelgeving, in overleg treden over de consequenties. Dit geldt bijvoorbeeld voor wijzigingen in netbeheiderskosten die niet voorzienbaar zijn. Dit artikel is specifiek niet van toepassing voor de verlaagde energiebelasting, hiervoor is reeds een einddatum bekend en hier dient inschrijver rekening mee te houden. Daarnaast biedt de huidige indexatieformule de Concessiehouder al veel meer mogelijkheden om inkooprisico's te beheren dan voorgaande aanbestedingen voor de exploitatie van publieke laadpalen in Nederland.
41.	Contract	Concessieovereenkomst 12.1	OG schrijft: '... kan concessieverlener een boete van €5,- per dag opleggen aan Concessiehouder voor elk oplaadobject.' Gaaf het hier om alle 750 oplaadobjecten of enkel om de oplaadobjecten die niet beschikbaar zijn?	Dit betreft enkel de Oplaadobjecten die niet voldoen aan de geëiste beschikbaarheid.
42.	Contract	Concessieovereenkomst 12.2	Gegadigde leest in Bijlage PvE1 dat de managementrapportage binnen 4 weken na het contractoverleg met OG moet worden aangeleverd. Kan OG bevestigen dat deze 4	De aanname dat de managementrapportage binnen vier weken na het contractoverleg moet worden aangeleverd is onjuist.

			weken ook de termijn is waarbinnen er in geen geval een boete wordt opgelegd. Met andere woorden: er wordt geen boete opgelegd zolang de managementrapportage binnen 4 weken (20 werkdagen) na het periodieke voortgangsoverleg wordt aangeleverd?	In het PvE is opgenomen dat er minimaal eenmaal per 12 maanden een managementrapportage overlegd dient te worden. Concessiehouder heeft hiervoor vier weken na het verstrijken van de betreffende 12 maanden. Wanneer deze vier weken zijn verstreken, en er nog geen volledige rapportage is aangeleverd, gaat de boete als opgenomen in artikel 12.2 in.
43.	Juridisch	Concessieovereenkomst 15.4	OG stelt dat zij de vernietiging inroept, echter het artikel waar naar verwezen wordt ziet op een vernietiging naar aanleiding van een gerechtelijke uitspraak. Kan OG dit artikel herzien zodat het aansluit op artikel 15.3?	Akkoord, de eerste zin wordt als volgt vervangen in de definitieve Concessieovereenkomst: Indien de Concessieovereenkomst, als bedoeld in het vorige lid, wordt vernietigd, dient Concessiegever er zorg voor te dragen, dat....
44.	Contract	Concessieovereenkomst 10.4	De gerefereerde website (ICE) laat geen kwartaalprijzen en geen historische prijzen (meer) zien. Enkel maandproducten. Kan OG akkoord gaan met vergelijkbare bron (zoals Refinitiv - Intercontinental Exchange Endex Electricity Netherlands Y+1) ? En kan OG zodoende het 'L0-endex' getal delen?	Wij herkennen dat de ICE-website niet langer de benodigde data publiceert. Voor het berekenen van de 'L0-endex' en de 'L1-endex' dienen de maandproducten gemiddeld te worden. Zie ook de voorbeeldberekening bij vraag 25. Daarbij mogen vergelijkbare bronnen gebruikt worden. De L0-endex is € 0,0501. Zie ook de voorbeeldberekening bij vraag 25.
45.	Contract	Concessieovereenkomst 10.4	In lijn met vorige vraag, kan OG ten behoeve van transparantie het 'L0-lonen' getal delen? (waarbij index 2010=100)	Zie de voorbeeldberekening in bij vraag 25.
46.	Inhoud	PvE 2.1.28	De security requirements zijn van toepassing op infrastructuur die communiceert via OCPP 2.0 of hoger. Er is geen (test)documentatie/tooling beschikbaar om deze requirements te implementeren op een OCPP 1.6 netwerk. Kan OG hier in voorzien?	2.1.28 komt te vervallen. De gebruikelijke security vereisten binnen OCPP 1.6 blijven van kracht. Ter vervanging stellen we specifiekere eisen aan de informatiebeveiliging van het managementsysteem. De tekst van eis 2.1.28 wordt: 'Om gebruikersgegevens te beschermen en bijvoorbeeld hacken van een laadtransactie te voorkomen, dient het managementsysteem waarin gebruikersinformatie wordt beheerd te voldoen aan de ISO27001 informatiebeveiligingsstandaard of gelijkwaardig.'

47.	Inhoud	PvE 3.2.10	kan OG bevestigen dat een upgrade naar OCPP2.0 of hoger buiten scope valt van deze opdracht?	Het is onwaarschijnlijk dat een upgrade naar OCPP 2.0 nodig is om aan het programma van eisen te blijven voldoen. We kunnen dit echter niet uitsluiten. Wij wijzen op de afsluitende zin in 3.2.10.
48.	Inhoud	PvE 3.1.7.	Hoe wil OG dit gerapporteerd zien? Gegadigde wil voorstellen om een screenshot te sturen waaruit duidelijk wordt dat onze laadobjecten te vinden zijn op Oplaadpalen.nl . Gaat OG hiermee akkoord?	Een screenshot van de kaart op deze website biedt onvoldoende detail om kunnen te verifiëren dat alle laadpalen getoond te worden. Een dergelijke rapportagevorm zou dan ondersteund moeten worden met een procesbeschrijving van hoe wordt bewaakt dat de laadpaalinformatie vindbaar is, of een tabel waarin getoond wordt dat dit per laadpaal geverifieerd is.
49.	Inhoud	PvE 4.1.7.	OG vereist dat concessiehouder in geval van storing de laadpaal als 'buiten bedrijf' meldt. Een storing hoeft echter niet te betekenen dat er niet geladen kan worden (bv een kapot led-lichtje). We verzoeken OG daarom 'in geval van storing' te wijzigen naar 'in geval een laadobject buiten werking is'.	Akkoord.
50.	Inhoud	PvE 5.1	Meterwaarden: gaat het hier om de waarden van verkoopmeters of inkoopmeters?	Dit gaat om de waarden van de inkoopmeters.
51.	Contract	PvE Bijlage 1	Rapportageonderdelen 2a, 2b en 2c dienen te zijn voorzien van een derdeverklaring van een onafhankelijke partij. Gegadigde ziet dit als onrealistische eis. Gegadigde heeft reeds Kwaliteitscertificaten ISO9001 en 14001, welke al periodiek worden geaudit. De toegevoegde waar van een extra periodieke verificatie/audit van de rapportages weegt wat ons betreft niet op tegen de hoge kosten die een dergelijke verificatie/audit met zich meebrengt. Ter illustratie: voor onderdeel 2c zou dit betekenen dat er een extern bedrijf naast onze monteur moet staan om te verifiëren dat hij/zij de tijdsduur van de storing correct logt. We verzoeken OG daarom deze eis te laten	Wij stellen geen kwaliteitscertificaten als eis. Als u deze wel heeft kunnen die ingezet worden om eenvoudiger een derdenverklaring te verkrijgen. Een derde kan dan steunen op de zekerheid die zo'n certificaat al biedt. Een derdenverklaring is een laagdrempeligere verklaring dan een accountantsverklaring en bovendien hoeft de verklaring maar eens per jaar te worden afgegeven. Wij herkennen niet dat een derde alleen een verklaring van juistheid wil afgeven als met elke individuele storingsregistratie wordt meegekeken. Met behulp van bijvoorbeeld steekproeven of het aantonen van robuuste processen kan ook de juistheid bevestigd worden. De verificatie heeft tot doel de zekerheid over de getoonde cijfers te verhogen.

			vervallen. Zo niet, kan OG toelichten welk doel zij beoogt te behalen met het verplicht stellen van een verificatie op deze rapportages?	
52.	Contract	PvE bijlage 1	Het is gegadigde onduidelijk wat OG bedoelt met 'frequentie'. Bedoelt OG hiermee de frequentie dat zij de data aangeleverd wil krijgen of de frequentie dat het gemonitord moet worden door concessiehouder. Dus bijvoorbeeld: OG geeft bij storingsinformatie de frequentie 'dagelijks'. Betekent dit dat OG deze data dagelijks wil ontvangen of dat deze data per dag beschikbaar is en bijvoorbeeld iedere maand/kwartaal moet worden aangeleverd?	Wij nemen aan dat de gegadigde verwijst naar PVE I – Managementrapportage. In deel 3 is beschreven dat het de <u>lever</u> frequentie betreft. Er staat separaat beschreven binnen welke termijn na het verstrijken van de periodiek moet worden aangeleverd.
53.	Juridisch	Algemene voorwaarden	Het (deels) wijzigen van de bedrijfsvoering of activiteiten die redelijkerwijs geen invloed hebben op de dienstverlening zouden OG niet de mogelijk mogen geven om de overeenkomst te ontbinden. In dat verband stellen wij voor de tekst te vervangen door de volgende tekst: "de bedrijfsvoering van de opdrachtnemer (deels) is stilgelegd, hij zijn activiteiten (deels) heeft gestaakt of overgedragen - een en ander voor zover dat redelijkwijs van invloed is op enige verplichting uit de overeenkomst - of hij in liquidatie verkeert;"	Concessiegever gaat niet akkoord met uw voorstel. Concessiehouder zal in een dergelijke geval de Concessiegever moeten informeren over de gewijzigde situatie (zie artikel 10 lid 3 AIV). Daardoor wordt Concessiegever in staat gesteld om te beoordelen of en zo hoe de gewijzigde situatie van invloed is op verplichtingen uit de Concessieovereenkomst. Gevolgen van een dergelijke situatie kunnen zijn dat de continuïteit van de dienstverlening in gevaar komt en/of de identiteit van de Concessiehouder zodanig wijzigt dat het aanbestedingsrechtelijk zal moeten worden uitgelegd als een wezenlijke wijziging.
54.	Juridisch	Algemene voorwaarden 10.2 sub d	In Nota van Inlichtingen van eerdere concessies heeft OG aangegeven dat: "De provincie kan wel bevestigen dat het artikel zo wordt uitgelegd dat ontbinding van de overeenkomst alleen mogelijk is indien de zeggenschap van de onderneming van opdrachtnemer zodanig wijzigt dat de continuïteit van de onderneming in gevaar komt en/of de identiteit van de opdrachtnemer zodanig wijzigt dat het aanbestedingsrechtelijk	Akkoord

			zal moeten worden uitgelegd als een wezenlijke wijziging." Kan OG dit voor de huidige concessie nogmaals bevestigen?	
55.	Contract	Concessieovereenkomst 10.9-10.12	Het genoemde Prijsplafond geeft een onvoorzienbaar risico in de businesscase. Het afgelopen jaar heeft de volatiliteit van energieprijzen geïllustreerd, met alle financiële gevolgen van dien. Een dergelijke situatie wil inschrijver absoluut in de toekomst voorkomen. We staan volledig achter het doel dat elektrisch rijden betaalbaar moet zijn voor e-rijders. Echter zien wij het instellen van een prijsplafond hiervoor niet als het juiste middel. We verzoeken OG daarom het prijsplafond te schrappen en op te nemen in de overeenkomst dat OG en concessiehouders met elkaar in gesprek gaan in het geval er een situatie ontstaat waarbij elektrisch rijden duurder wordt dan rijden op conventionele brandstoffen.	Akkoord. Artikel 10.11 en 10.12 worden vervangen door onderstaande artikel 10.11: 10.11 Indien het Prijsplafond wordt overschreden doet de Concessiehouder een voorstel aan Concessiegever voor een aanvullende afspraak om het laadtarief onder het prijsplafond te brengen. Partijen gaan over het voorstel in gesprek. Een definitieve afspraak wordt schriftelijk overeengekomen tussen de Partijen.
56.	Inhoud	PvE 2.1.5 p4	U geeft aan "Het Opladobject heeft een schuine bovenkant, zodat er geen spullen op gezet kunnen worden". De huidige laadpalen (goedgekeurd door ElaadNL) zijn schuin, maar in veel gevallen is er iets op te zetten. Kunt u dit gedeelte van de eis laten vervallen of smarter beschrijven?	Deze zin in PvE 2.1.5 wordt vervangen door de volgende zin 'Het Opladobject heeft een schuine bovenkant, zodat het plaatsen van spullen op het Opladobject wordt ontmoedigd.'

57.	Inhoud	Concept overeenkomst 10.8	"U geeft aan ""Partijen zijn overeengekomen om een prijsplafond te hanteren ten aanzien van het Tarief nieuw ("Prijsplafond") teneinde de transitie naar elektrische mobiliteit niet in de weg te staan. Het uitgangspunt daarbij is dat voor de eindgebruiker elektrisch rijden wat betreft energiekosten minder kost dan rijden op benzine. OG stelt een prijsplafond voor op basis van de prijzen van benzine. OG vraagt de ON daarmee om een risico in te schatten op basis van speculatie over de oliemarkt en wet- en regelgeving omtrent benzine en dieselprijzen. Dit is voor de ON een risico dat niet past bij de aard van deze laadconcessie, maar ook niet bij de werkzaamheden van de ON welke enkel gericht zijn op het elektrisch laden. Daarnaast zorgt deze eis voor het creëren van groot voordeel voor de ON die wel actief op de oliemarkt handelen, waardoor er geen level playing field meer is voor alle ON. Zie onderstaand voorbeeld van huidige marktprijzen en benzine prijzen. In het scenario dat de energieprijzen stijgen waardoor het noodzakelijk is het laadtarief boven de 63.5 cent / kW te hanteren, dan is dat onder het huidige prijsplafond niet mogelijk waardoor de ON zich in de vingers snijdt. We zien nu al actuele prijzen van bijv. 0,69 cent per KWh in de markt. a.) ON stelt voor deze passage te verwijderen, aangezien het risico van laadprijzen niet gelinked zou moeten worden aan de benzineprijzen, gaat u hiermee akkoord?	Wij zijn op zoek naar een concessiehouder die door middel van het uitvoeren van de concessie wil bijdragen aan het succes van elektrisch rijden en bereid is daarvoor een bepaalde mate van risico's te accepteren. Door aanpassing van artikel 10.11 en 10.12 conform de beantwoording van vraag 55 verwachten wij dat een gegadigde en concessiehouder de risico's voldoende kan inschatten en zodoende een plek kan geven in de business case of op een andere manier kan beheersen. Het is voor de concessiegever niet wenselijk of haalbaar om rekening te houden met in welke mate een bedrijf tegenvallende resultaten kan compenseren met resultaten van bedrijfsonderdelen in andere sectoren.
-----	--------	------------------------------	---	---

			b.) Indien OG niet akkoord kan gaan, dan verzoeken wij u om een gedetailleerde uitleg waarom u van mening bent dat dit risico wel bij ON hoort en vanaf welke criteria 's de ON wordt gecompenseerd en in welke mate?	
58.	Inhoud	Bijlage 3 - Prijsformulier / Inschrijfleidraad 5.4.2	"Er is geen limiet aan de maximale eenheidsprijs die ON kan bieden. Prijs weegt voor 70% mee. U geeft wel bij 5.4.2. van de inschrijfleidraad het volgende aan ""Inschrijver mag en zal bij het opstellen van zijn Inschrijving geen oneigenlijk gebruik maken van de gunningssystematiek en mag en zal voorts geen irreële of manipulatieve prijzen – per item/eenheid of in totaal – indienen"". a.) Kan OG aangeven wanneer het irreële of manipulatieve prijzen zijn? b.) Bovenstaande omschrijving zorgt naar onze mening dat er een grote kans is dat deze tender gekocht kan worden, wat is uw mening hierover? c.) Kan u omschrijven op welke manier u zorgt dat er een level playing field is t.b.v. van de inschrijfprijs?	a) Zie het antwoord op vraag 27. b) Het onderscheidend vermogen op kwaliteitscriteria is, o.a. gezien de aard en omvang van deze concessie, de ontwikkelingen in de markt en het type Oplaadobjecten naar verwachting beperkt. Er zijn daarom naar mening van Aanbesteder, met uitzondering van het gevraagde kwaliteitscriterium, geen beter geschikte criteria dan prijs. c) Het is aan iedere inschrijver om haar inschrijfprijs te bepalen. Zolang er geen sprake is van irreële of manipulatieve prijzen, is er volgens Aanbesteder geen sprake van het schenden van het level playing field. d) Wij erkennen dat de huidige concessiehouder een voordeel heeft. Nu komt het bij aanbestedingsprocedure regelmatig voor dat een zittende opdrachtnemer een bepaald voordeel heeft en dit hoeft niet direct een schending van het level playing field te betekenen. Echter, Aanbesteder is bereid de volgende tegemoetkoming te doen: - Het beschikbaar stellen van een eenmalige vergoeding van kosten voor de overdracht van Oplaadobjecten van maximaal € 100,- per Oplaadobject. Om aanspraak te maken op een vergoeding dient de Concessiehouder vooraf een begroting in te dienen van de kosten die gemoeid zijn met het overdrachtsproces, bijvoorbeeld voor het

			d.) Naar onze mening heeft de huidige concessiehouder een significant voordeel, waardoor er een hogere eenheidsprijs geboden zou kunnen worden (o.a. bij gunning vanaf dag 1 volledige omzet, bij de overige ON zal dit geleidelijk toenemen / geen investeringen in het vervangen van sloten of het omzetten/verwisselen van simkaarten). Kunt u aangeven hoe u ervoor zorgt dat alle ON gelijke kansen hebben?"	vervangen van sloten en/of het verwisselen van simkaarten en de inzet van monteurs voor het uitvoeren van deze handeling. Na goedkeuring op de begroting door de Concessiegever wordt het overdrachtsproces doorlopen. Na afloop dient de Concessiehouder de daadwerkelijk gemaakte kosten, door middel van een transparante kosten-/urenspecificatie en eventuele inkoopfacturen, inzichtelijk te maken en ter goedkeuring voor te leggen aan de Concessiegever. - Het in rekening brengen van een eenmalige korting op de Vergoeding per Oplaadobject voor een nog niet overgedragen Oplaadobject. Om de korting te bepalen wordt per Oplaadobject de volgende formule gebruikt: $\frac{(365 - \text{periode tot overdracht})}{365} \times (\text{Vergoeding per Oplaadobject})$ De periode tot overdracht is het aantal dagen vanaf de start van de Concessieovereenkomst tot de datum van inbedrijfstelling van het betreffende Oplaadobject. Wanneer een inbedrijfstelling na 31 december 2023 plaatsvindt, wordt voor de periode vanaf 31 december 2023 geen korting meer toegekend. De Vergoeding per Oplaadobject is de Vergoeding per jaar per Oplaadobject als vermeld op het Prijsformulier. De totale korting betreft de optelsom van de uitkomsten van bovenstaande formule voor alle over te dragen Oplaadobjecten.
59.	Inhoud	PvE 3.2.8	"U geeft aan ""Het protocol en de implementatie ervan moeten gedocumenteerd en aanpasbaar zijn"". Kunt u dit nader toelichten en concreet maken?"	Zie het antwoord op vraag 12.
60.	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 2.7	"U geeft aan "Vanwege de gekozen termijn is het aantal te vervangen Oplaadobjecten binnen deze Concessieovereenkomst naar verwachting minimaal". a.) Welke rechten kan de ON hieraan ontleiden?	a) geen rechten, zie ook het antwoord op vraag 14. b) dit risico ligt bij de Concessiehouder. c) Nee, zie ook het antwoord op vraag 14. d) Nee. Het risico op vervanging hoort in een concessieovereenkomst als deze bij de Concessiehouder te liggen. Aanbesteder heeft een grote hoeveelheid aan onderhoudsdata en informatie over de huidige Oplaadobjecten, inclusief type en plaatsingsdatum beschikbaar gesteld.

			b.) Waar ligt het risico mochten de laadobjecten bijv. masaal kapot gaan in 2027? c.) Kunt u de term minimaal concretiseren door een aantal te benoemen, waardoor de ON een beter beeld heeft waarvan uit gegaan moet worden? d.) Kunt u bevestigen dat als de aantallen te vervangen oplaadobjecten niet binnen de kaders van ""naar verwachting minimaal vallen"", de ON dit kan bespreken met de OG waarbij er naar een passende oplossing voor beide partijen zal worden gekeken? e.) Welke kosten worden de OG vergoed? f.) Wij gaan er vanuit dat dit de volledige kosten zijn die de ON maakt (incl. materiaal + loon + SG&A+toeslagen), is dit correct? Indien niet correct kunt u concreet aangeven welke kosten er wel vergoed worden opgesplit in materiaal + loon + SG&A+toeslagen? g.) Kunt u ook aangeven hoeveel laadobjecten er in de afgelopen 2 jaar verplaatst en herplaatst zijn?"	De verwachting is dat hiermee een voldoende risico-inschatting voor vervanging te maken is. e) geen f) nee, dit is niet correct. Er worden geen kosten vergoed bij vervangingen. g) Zie antwoord op vraag 69.
61.	Inhoud	Bijlage 7 - Overzicht Oplaadobjecten KPIs	"In de bijlage met het overzicht van oplaadobjecten staan alleen de historische kWh-gegevens van de laadpalen die tot de initiële scope behoren (zie tabblad KPIs). a.) Zou ook de historische kWh-gegevens van de palen die tot de optionele scope behoren willen toesturen?"	De gemiddelde kWh afzet per maand van deze Oplaadobjecten betrof 1.193 kWh in de periode december 2012 t/m december 2022.

				<table><tr><th>Rijlabels</th><th>Gemiddelde van SumKwh</th></tr><tr><td>2021-12</td><td>1062</td></tr><tr><td>2022-01</td><td>1106</td></tr><tr><td>2022-02</td><td>1051</td></tr><tr><td>2022-03</td><td>1212</td></tr><tr><td>2022-04</td><td>1229</td></tr><tr><td>2022-05</td><td>1116</td></tr><tr><td>2022-06</td><td>1049</td></tr><tr><td>2022-07</td><td>1060</td></tr><tr><td>2022-08</td><td>1060</td></tr><tr><td>2022-09</td><td>1223</td></tr><tr><td>2022-10</td><td>1314</td></tr><tr><td>2022-11</td><td>1447</td></tr><tr><td>2022-12</td><td>1589</td></tr><tr><td>Eindtotaal</td><td>1193</td></tr></table> Details worden gedeeld na gunning.	Rijlabels	Gemiddelde van SumKwh	2021-12	1062	2022-01	1106	2022-02	1051	2022-03	1212	2022-04	1229	2022-05	1116	2022-06	1049	2022-07	1060	2022-08	1060	2022-09	1223	2022-10	1314	2022-11	1447	2022-12	1589	Eindtotaal	1193
Rijlabels	Gemiddelde van SumKwh																																	
2021-12	1062																																	
2022-01	1106																																	
2022-02	1051																																	
2022-03	1212																																	
2022-04	1229																																	
2022-05	1116																																	
2022-06	1049																																	
2022-07	1060																																	
2022-08	1060																																	
2022-09	1223																																	
2022-10	1314																																	
2022-11	1447																																	
2022-12	1589																																	
Eindtotaal	1193																																	
62.	Inhoud	PvE 3.1.6	"Op basis van de meterwaardes kan het geleverde vermogen gemeten worden, maar bij mogelijke afwijkingen valt niet met zekerheid te zeggen of er auto aan het laden is die geschikt is voor fase 1, 2 of 3 laden. Deze informatie wordt niet meegestuurd en is geen onderdeel van OCPI, oftewel voor de ON onmogelijk om te meten/weten. a.) Kunt u toelichten hoe ON de afwijkingen die niet ontvangen worden zal moeten gaan rapporteren? b.) Hoe de eis nu gesteld is kan de ON alleen een deel van de eis uitvoeren (het meten van het laadvermogen) en met welke fase dit gebeurt. Is	a) Het volstaat als de Concessiehouder volgt of er periodiek laadsessies plaatsvinden die wel het minimale vermogen leveren. Daarmee kan in de meeste gevallen worden bepaald dat het minimale vermogen geleverd kan worden wanneer een voertuig vermogen vraagt op basis van 3 fase 16A. b) Wanneer er geen laadsessie in de periodiek is gevonden die aan het minimale vermogen voldoet zal vervolgens een verdieping gemaakt moeten worden om te bepalen welk vermogen op de individuele fases geleverd kan worden.																														

			het daarom akkoord dat wij alleen de geleverde laadvermogensrapporteren? "	
63.	Inhoud	PvE 4.1.9	"U geeft aan ""De technische beschikbaarheid van het Oplaadobject is ten minste 99% per maand"". a.) Kunt u toelichten wat er verstaan wordt onder ""de technische beschikbaarheid"" van het oplaadobject? b.) Kunt u ook toelichten hoe en op basis van welke data deze technische beschikbaarheid concreet berekend dient te worden? "	a) Het Oplaadobject is in bedrijf, dat wil zeggen er worden laaddiensten aangeboden. Het Oplaadobjecten kan gebruikt worden voor het opladen van tot twee elektrische voertuigen of is daar reeds voor in gebruik. Er zijn geen storingen van het type die het bieden van de laaddienst blokkeren. b) Dit betreft de data uit het managementsysteem van de Concessiehouder waarmee wordt gevolg of het Oplaadobject in bedrijf is. De technische beschikbaarheid wordt als volgt berekend: Tijd in bedrijf in maand / Tijd in maand * 100%= Technische beschikbaarheid
64.	Inhoud	Bijlage 4 Concept Concessieovereenkomst 10.2	"U geeft aan ""Betaling van de Vergoeding geschiedt in 4 (vier) gelijke delen volgens het onderstaande schema: 25% van de Vergoeding Uiterlijk 1 december 2023 25% van de Vergoeding Uiterlijk 1 december 2024 25% van de Vergoeding Uiterlijk 1 december 2025 25% van de Vergoeding Uiterlijk 1 december 2026"" De ON kan pas 19 juli 2023 beginnen met het overnemen van de palen, valt de timing van het betalen van een kwart van de totale concessievergoeding (1 dec 2023) zeer ongelukkig en nadelig uit voor de ON. Wij stellen voor de concessievergoeding in 6 delen te betalen en in gaande op 1 juli 2024, kunt u hiermee instemmen?	Nee, hiermee stemmen wij niet in. Zie ook het antwoord op vraag 23.

65.	Inhoud	Bijlage 8 - Social return Artikel 1	"U geeft aan ""Opdrachtnemer dient als social return minimaal 3% van de opdrachtsom1 (exclusief omzetbelasting) aan te wenden voor social return"". Het is gebruikelijk de SROI te bepalen aan een bedrag per paal per jaar, kunt u hiermee instemmen?"	Nee, er wordt geen vast bedrag voor invulling van social return overeengekomen. Wanneer de afdracht hoger is, stijgt ook de social return verplichting.
66.	Inhoud	Algemeen	Planning: Tussen de publicatie van de 2e Nvl en het indienen van de Inschrijving, zitten slechts 9 werkdagen. Zou de aanbestedende dienst ervoor open staan om de datum van Inschrijving met twee weken te verlengen naar 2 maart 2023?	Niet akkoord.
67.	Inhoud	Algemeen	Is de concessieverlener zich ervan bewust dat de HBE prijs zeer volatiel is (afgelopen jaar in 2 maanden tijd is de prijs met ongeveer 30% gezakt) en dat daarmee grote onzekerheid/risico komt op de business case van de inschrijver? De inschrijver is van mening dat de rol en de taken van de concessiehouder niet zijn om te speculeren op de HBE prijs, maar om een goede dienstverlening naar de EV rijder te bewerkstelligen. De HBEs afkomstig uit EV gelden voor minder dan 1% van de totale HBE markt en hebben daarmee zeer beperkte invloed op de prijs. Inschrijvers die ook actief zijn in de fossiele-/biobrandstoffen markt hebben hiermee een voordeel aangezien deze wel een groter deel uitmaken van het vraag en aanbod op de HBE markt. Hierdoor hebben deze inschrijvers dus meer invloed op de prijsvorming van de HBEs. De inschrijver verzoekt de concessieverlener om de verdiensten van de HBE te mogen indexeren in de laadprijs om zo een level playing field te creëren voor alle inschrijvers en te voorkomen dat partijen met activiteiten in de	Wij achten dit een exploitatierisico dat past bij de rol van een Concessiehouder. Wij achten het niet reëel dat een bedrijf poogt de HBE prijsvorming te beïnvloeden teneinde een voordeel te behalen bij de inschrijving op de aanbesteding of de uitvoering van deze concessie.

			fossiele/biobrandstoffen industrie een voordeel hebben of dat partijen die speculeren op de HBE prijzen een lagere prijsstelling bewerkstelligen bij aanvang van de tender.	
68.	Inhoud	Algemeen	Staat OG open voor voorstellen anders dan volledige vervanging van cilindersloten?	Ja. Het beoogde doel van eis 1.1.9 is dat de Concessiehouder bij in bedrijfstelling de volledige verantwoordelijkheid en toegang tot het Oplaadobject overneemt. De Concessiehouder kan daar een andere methode voor voorstellen.
69.	Inhoud	Algemeen	Kan de OG in kader van het creëren van een level playing field data verstrekken hoeveel laadpalen en laadvakken er verwijderd zijn tijdens de voorgaande concessie periode.	De Concessiehouder registreert sinds juli 2021 zelf het verwijderen van laadpalen. Sinds die tijd zijn er twee laadpalen verwijderd uit de betreffende set laadpalen (nu de scope). Er zijn geen parkeervakken verwijderd anders dan de parkeervakken horende bij de hierboven genoemde laadpalen.
70.	Inhoud	Algemeen	Kan de OG in kader van het creëren van een level playing field data verstrekken over hoeveel verplaatsingen in de afgelopen jaren tijdens de concessie periode hebben plaatsgevonden?	De Concessiehouder registreert sinds juli 2021 zelf het verwijderen van Oplaadobjecten. Sinds die tijd zijn er geen Oplaadobjecten verwijderd. Er zijn sinds die tijd wel 11 Oplaadobjecten om diverse redenen vervangen of er is een vervangingsproces opgestart. We rapporteren de volgende redenen voor vervanging: 5 x aanrijding 2 x vandalisme 1 x ernstig foutief gebruik 3 x technisch mankement
71.	Inhoud	Algemeen	Kan de OG alle historische afgenomen NEN3140 inspectierapporten overleggen in kader van het creëren van een level playing field?	Nee, deze hebben wij niet tot onze beschikking.
72.	Inhoud	Algemeen	Kan OG in een matrix aangeven per type en model laadpaal, in hoe verre deze voldoet aan alle technische eisen uit het PVE en aan welke eisen uit het PVE momenteel niet wordt voldaan.	De Oplaadobjecten voldoen aan het PvE. Indien onverhoopt een Oplaadobject toch niet aan het PvE voldoet bepalen de Partijen gezamenlijk de consequenties daarvan en een eventuele opvolging.
73.	Inhoud	"4.1.9 & 4.1.10"	Welke oorzaken van buitenaf onderscheidt OG, kunt u dit nader toelichten?	Dit betreffen aanrijdingen en vandalisme.

74.	Inhoud	PvE 4.1.2	Het is zeer ongebruikelijk deze werkzaamheden door de ON uit te laten voeren. a.) Stemt de gemeente ermee in om deze werkzaamheden mee te nemen met de reguliere onderhoudswerkzaamheden van de gemeente? "	Gemeenten in het MRA-E werkgebied zijn goed bekend met deze rolverdeling en zien dit niet als ongebruikelijk.
75.	Inhoud	PvE 2.2.4	Zover wij kunnen concluderen zijn alle over te nemen laadpalen aangesloten op een 3x25A netaansluiting. Kunt u bevestigen dat er geen 3x35A netaansluitingen in deze uitvraag (inclusief de scope) voorkomen?"	Dat klopt.
76.	Inhoud	PvE 2.1.23	"Zover wij momenteel kunnen inschatten lijkt het erop dat niet bij alle over te nemen laadpalen aan de gestelde eis kan voldoen (denkend aan technische zaken). a.) Hoe gaan we hiermee om als de bestaande laadpaal technisch niet in staat is om aan deze eis te voldoen? "	Hoofdstuk 2 betreft de eisen aan vervangende Oplaadobjecten. Wanneer een Oplaadobject wel in bedrijf is, maar toch niet aan het PvE voldoet bepalen de Partijen gezamenlijk de consequenties daarvan en een eventuele opvolging. De Concessiegever besluit tot een eventuele opvolging en draagt eventuele kosten die daaruit voortkomen. Onvoldoende technische beschikbaarheid geldt daarbij als de voornaamste reden tot opvolging.
77.	Inhoud	PvE 2.1.22	Kunt u aangeven hoe er wordt omgegaan met laders die niet over MID gecertificeerde meter(s) beschikken?	Hoofdstuk 2 betreft de eisen aan vervangende Oplaadobjecten. Wanneer een Oplaadobject wel in bedrijf is, maar op het moment van overname toch niet aan het PvE voldoet bepalen de Partijen gezamenlijk de consequenties daarvan en een eventuele opvolging. De Concessiegever besluit tot een eventuele opvolging en draagt eventuele kosten die daaruit voortkomen. Onvoldoende technische beschikbaarheid geldt daarbij als de voornaamste reden tot opvolging.
78.	Inhoud	PvE 2.1.20	"U geeft aan ""Er wordt een open (hard- en software) interface gebruikt tussen componenten en systemen waardoor uitwisselbaarheid tussen toekomstige componenten en systemen gegarandeerd is"".	Hoofdstuk 2 betreft de eisen aan vervangende Oplaadobjecten.

			Mag dit geborgd worden door verklaring van de leverancier dat deze tot einde concessieovereenkomst garant staat voor de beschikbaarheid van reservedelen?"	
79.	Inhoud	PvE 2.1.15	"Wij vragen OG om de VDE-AR-E 2623-2- 2 te laten vervallen. Deze standaard is bedoelt voor de Duitse markt en niet voor de Nederlandse markt."	Akkoord.
80.	Inhoud	PvE "2.1.9 2.1.10"	"De eisen omschreven bij 2.1.9 en 2.1.10 zijn naar onze mening in conflict met elkaar, omdat een laadpunt niet max 17kW kan leveren én t.o.v. de netaansluiting selectief zijn beveiligd. Ons voorstel om max output per laadpunt: 11kW te hanteren. Bent u hiermee akkoord? Indien u niet akkoord bent, kunt u eisen 2.1.9 en 2.1.10 nader toelichten en aangeven hoe wij dit moeten interpreteren in relatie tot elkaar? "	De zin 'Deze beveiliging is selectief met de beveiliging in de netaansluiting.' in 2.1.10 komt te vervallen.
81.	Inhoud	PvE 1.1.10	Kunt u concreet aangeven welke definitie de OG hanteert voor "in bedrijf" ten behoeve van de overname?	Niet in bedrijf betekent dat een Laadpunt of beide Laadpunten niet gebruikt kunnen worden voor het opladen van een elektrisch voertuig.
82.	Inhoud	PvE 1.1.12	"Kunt u bevestigen dat de inhoud van eis 1.1.12 specifiek geldt tijdens de overnameperiode en dat de inhoud niet opgaat tijdens enig moment van de concessieovereenkomst?"	Dat klopt.
83.	Inhoud	PvE 1.1.7	"Eis 1.1.7 spreekt over een plan van aanpak voor overname. a.) In hoeverre mogen onderdelen van dit plan overlappen met het plan van aanpak (K1) voor de kwaliteitsbeoordeling en hoe is aanbestedende	a.) Het plan van aanpak voor overname is een contractuele bepaling die alleen door de Concessiehouder opgesteld zal worden. In het kwaliteitscriterium wordt niet gevraagd naar een plan ten aanzien van overname. Wanneer u hier wel invulling aan geeft, zult u hiervoor geen punten ontvangen. b.) de elementen waaraan wordt verwacht dat invulling wordt gegeven staan omschreven in paragraaf 5.3.1 van de Inschrijfleidraad.

			dienst voornemens om het onderscheidend vermogen tussen verschillende plannen te beoordelen? b.) Kunt u nader toelichten wat u wel/niet verwacht in het Plan van Aanpak (K1), zoals omschreven bij 5.3 Subgunningscriterium Kwaliteit?"	
84.	Inhoud	PvE 1.1.9	"U geeft aan: ""De SIM-kaart en het cilinderslot van het Oplaadobject wordt bij de in bedrijfstelling vervangen door de Concessiehouder"". Naar onze mening geeft dit de huidige concessiehouder een significant voordeel t.o.v. andere Inschrijvers! Mede omdat de scope zo beperkt is, zijn de kosten van migratie/vervangen sloten relatief groot (PVE eis 1.1.9). De huidige concessiehouder hoeft deze kosten niet te maken. Daarnaast is de prijs/kwaliteits verhouding 70/30, waardoor het moeten meenemen van migratie/vervangingskosten zwaar meewegen t.o.v. de huidige concessiehouder die dit niet hoeft. Deze eis maakt het creeëren van een level playing field onmogelijk? Wij vragen u deze eis dusdanig aan te passen dat er een level playing field ontstaat. "	Zie het antwoord op vraag 68.
85.	Inhoud	Algemeen	"Kijkend naar de laatste marktontwikkelingen betreffende slimladen, verwachten wij dat er een grote kans is dat dit verplicht zal gaan worden. Op dit moment is >95% van de meters dom. Om slim laden mogelijk te maken en kan worden	a) Wij verwachten niet dat slim laden op bestaande laadpalen verplicht gaat worden en wensen dit te voorkomen. b) en c) Indien slimme meters verplicht worden gesteld op bestaande laadpalen verwachten wij dat de regelgever die dit verplicht stelt de

			gevalideerd door de netbeheerder zijn slimme meters noodzakelijk. a.) Kunt u aangeven hoe tegen deze ontwikkelingen aankijkt? b.) Kunt u aangeven wat u standpunt is, mocht dit gaan spelen binnen de contractperiode (verplichte slimme meters)? c.) Welke partij zal de kosten voor zijn rekening nemen, mocht deze situatie zich voordoen? d.) Is OG bereid om (een deel) van de kosten te dragen om deze meters slim te maken, indien de ON ervoor kiest dit tijdens dit contract te gaan doen (zonder dat dit verplicht is)? e.) Is de netbeheerder bereid om mee te werken aan het plaatsen van slimme meters?"	kosten draagt. Mocht de regelgever dit weigeren dan vinden wij dat uiteindelijk de Concessiegever de kosten moet dragen. d) Dit kunnen wij niet bij voorbaat zeggen. Een keuze hierin is onder andere verbonden aan de maatschappelijke baten en kosten van een dergelijke ingreep. Het is voor de hand liggender om slim laden profielen te activeren op de vele laadpalen die hier reeds geschikt voor zijn. e) Dat is ons niet bekend.
86.	Inhoud	PvE t/m 21 pag 16	"U geeft aan: ""De Concessiegever heeft ervaren dat aanlevering van de transactierapportages door concessiehouders verschillend wordt ingevuld waardoor onderstaande verdere specificatie nodig wordt geacht."" a.) De verdere specificaties geven ons nog niet een heel duidelijk en helder beeld van hetgeen nu exact verwacht wordt van de ON. Is het mogelijk om de implementatiefase gezamenlijk een format vast te stellen? b.) Indien niet, kunt u dan meer duidelijkheid geven over de informatie die u verwacht te ontvangen en de wijze waarop u die wenst te ontvangen. Als voorbeeld mag/moet de rapportage verstrekking automatisch versus handmatig? "	a) Ja dat is mogelijk, de tabel uit het PvE vormt daarbij het uitgangspunt. b) De aanlevering dient automatisch te verlopen.

87.	Inhoud	PvE 3.1.2	"U geeft aan ""Het tarief dat de E-rijder boven op de kWh laadprijs betaalt voor het uitvoeren van een ad-hoc laadsessie bedraagt maximaal € 0,41 excl. btw per laadsessie. Dit tarief wordt niet geïndexeerd."" Wij vragen om wel indexactie toe te staan, kunt u hiermee instemmen?"	Omdat bij toenemende omvang van de markt schaalvoordelen ontstaan achten wij indexatie niet nodig. Een verlaging in de kostprijs van ad hoc laadsessies is waarschijnlijker.
88.	Inhoud	PvE 3.1.2	"U geeft aan ""Het tarief dat de E-rijder boven op de kWh laadprijs betaalt voor het uitvoeren van een ad-hoc laadsessie bedraagt maximaal € 0,41 excl. btw per laadsessie."" a.) Kunt u aangegeven hoe dit tarief is bepaald? b.) Kunt u aangeven uit welke componenten dit tarief is opgebouwd (wat is hierin wel/niet in meegenomen)? "	a) Een inventarisatie van actuele ad hoc laadkosten liet zien dat dit meestal onder de € 0,50 incl. btw ligt. Maximaal € 0,50 is daarmee marktconform. b) Het betreffen alle componenten die nodig zijn om een laadsessie zonder abonnement of laadpas mogelijk te maken. Het betreft daarmee alle componenten anders dan het laadtarief (3.1.2).
89.	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2018 voor leveringen en diensten art 10 lid 2 sub c en d	In artikel 10 van de algemene inkoopvoorwaarden staat dat de Provincie het recht heeft de overeenkomst tussen partijen te ontbinden, in het geval dat de activiteiten (deels) zijn overgedragen danwel de zeggenschap wijzigt. Wij verzoeken de aanbestedende dienst om deze bepalingen in sub c en d van artikel 10.2 buiten toepassing te laten. Inschrijver maakt onderdeel uit van een grote, internationale onderneming waar regelmatig interne wijzigingen plaatsvinden in de vennootschappelijke structuur en in het bestuur van die vennootschappen, zeker gedurende een langere tijdsduur zoals de tijdsduur van deze concessie. Het gaat veelal om wijzigingen die niet van materiële invloed zijn op nakoming van	Zie het antwoord op vraag 53.

			concessieovereenkomsten zoals het onderhavige. Een bepaling als de onderhavige in artikel 10 is dan ook disproportioneel en inschrijver verzoekt de aanbestedende dienst om deze bepaling buiten toepassing te laten.	
90.	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2018 voor leveringen en diensten art 5.2	Inschrijver verzoekt de aanbestedende dienst inzake de geheimhoudingsplicht een uitzondering voor tbv de concessie door concessiehouder / inschrijver 'on a need to know basis' in te schakelen derden te maken.	Niet akkoord.
91.	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2018 voor leveringen en diensten art 4.1	Inschrijver verzoekt dit artikel in overeenstemming te brengen met het uitgangspunt in artikel 4.2: dat dit mogelijk is in geval hiermee voorafgaand schriftelijk is ingestemd door de provincie.	Niet akkoord. Het uitbesteden van een deel van werkzaamheden (artikel 4.2) kan nodig/ gewenst zijn en is, na toestemming, daarom akkoord. Het volledig uitbesteden van de werkzaamheden (artikel 4.1) is niet toegestaan.
92.	Juridisch	Overeenkomst art 10.12	In artikel 10.12 wordt als voorwaarde voor het aangaan van een gesprek over het bereiken van een hernieuwd economisch evenwicht genoemd dat er geen structureel levensvatbare businesscase is. Inschrijver verzoekt aanbestedende dienst om de graadmeter te wijzigen naar een gezonde businesscase, omdat dit zal leiden tot een redelijker uitgangspunt.	Niet akkoord. Hiermee wordt de ruimte om af te wijken van de gemaakte prijsafspraken te veel vergroot. Slechts in uitzonderlijke omstandigheden, zoals geen structureel levensvatbare businesscase is Concessiegever bereid hierover in gesprek te gaan.
93.	Juridisch	Concessieovereenkomst art 2.2	Ingevolge artikel 2.2 zal in geval van onderlinge tegenstrijdigheden tussen de Concessieovereenkomst en de Nota van Inlichtingen, de Concessieovereenkomst voorrang heeft. Bent u bereid deze rangorde om te draaien, zodat Inschrijver/Concessiehouder op de inhoud van de Nvl kan vertrouwen en eventuele omissies in het corrigeren van de concept concessieovereenkomst n.a.v. de Nvl zonder gevolgen zullen zijn?	Niet akkoord. Indien er vanuit de nota van inlichtingen aanpassingen nodig zijn in de Concessieovereenkomst, zullen deze voor ondertekening worden doorgevoerd en voorafgaand aan de beoogd Concessiehouder worden voorgelegd.

94.	Inhoud	Inschrijvingsleidraad 3.4 lid 2	De gestanddoeningstermijn is vastgesteld op 60 dagen waarbij de gestanddoeningstermijn in het geval van een kort geding 30 dagen na uitspraak in kort geding eindigt. Wij verzoeken de aanbestedende dienst deze termijn van 30 dagen te wijzigen naar 8 dagen. Deze termijn van 8 dagen is zeer gebruikelijk bij aanbestedingen.	Niet akkoord. Het is op basis van bestaande interne procedures niet met zekerheid te zeggen dat een termijn van 8 dagen voldoende is.
95.	Inhoud	PvE 3.2.10	"De eisen die u oplegt in het PvE bullit 3.2.10 geeft volgens ons aan dat de ON altijd moeten voldoen aan nieuwe protocollen voor zowel de huidige installed base als eventueel nieuwe laadpalen. Deze eis is niet haalbaar en onrealistisch, aangezien ON niet vooruit kan kijken t/m 2030 en daarnaast de hardware hierin mogelijk limiterend is. Daarom vragen wij u deze eis te beperken tot de limieten van de hardware. "	Niet akkoord. Het is noodzakelijk dat over de duur van het contract de Oplaadobjecten in bedrijf blijven. Om de reikwijdte van deze eis te beperken is reeds de zin 'Voor zover deze wijzigingen noodzakelijk zijn voor het blijvend voldoen aan de overige bepalingen in het Programma van Eisen.' Opgenomen. Werken met de laatste protocollen, software of firmware is geen doel op zich.
96.	Inhoud	Algemeen	"Het kan voorkomen dat de over te nemen laadobjecten of een aantal laadobjecten niet voldoen aan de gestelde eisen uit het PvE. a.) Kunt u aangeven wat er gebeurt indien de over te nemen laadobjecten (een aantal) niet voldoen aan de eisen van het PvE? b.) Zorgt OG ervoor dat deze laadobjecten aan het PvE voldoen dan wel de kosten draagt voor een vervangend object? c.) Indien nee, kunt u expliciet en concreet aangeven wat u in dit senario van de ON verwacht? d.) Hoe wordt omgegaan met laadpalen die overgenomen zijn, maar waar later van blijkt dat ze niet exact aan de eisen uit het PvE voldoen door eigenschappen die ze al voor de overname hadden? "	a) Eis 1.1.10. vormt het startpunt. Wanneer een Oplaadobject op het moment van overname wel in bedrijf is, maar toch niet aan het PvE voldoet bepalen de Partijen gezamenlijk de consequenties daarvan en een eventuele opvolging. De Concessiegever besluit tot een eventuele opvolging en draagt eventuele kosten die daar uit voortkomen. Onvoldoende technische beschikbaarheid geldt daarbij als de voornaamste reden tot opvolging. b) zie a. c) zie a. d) zie a.

97.	Inhoud	Algemeen	"a.) Kunt u aangeven als er bij een laadpaal, maar één parkeervak is afgekruist wie er bepaald wanneer een tweede wordt afgekruist? b.) Wie is verantwoordelijk voor deze werkzaamheden? c.) Zijn deze kosten voor de OG? "	Zie het antwoord op vraag 36.
98.	Inhoud	Algemeen	Kunt u inzichtelijk maken hoeveel parkeervakken er zijn afgekruist bij de verschillende over te nemen laadpalen?	Zie het antwoord op vraag 36.
99.	Inhoud	Algemeen	Kunt u aangeven wat u beleid is t.b.v. het afkruizen van parkeervakken?	Zie het antwoord op vraag 36.
100.	Inhoud	Algemeen	"Om een goed beeld te krijgen van de werkzaamheden en workload vragen wij u om de ON een duidelijk beeld te verschaffen van welke rol de huidige ON nu vervult in relatie tot: a.) Frequentie contact / overleggen gemeente? b.) Zijn de overleggen per gemeente afzonderlijk of vinden deze gecombineerd plaats (welke combinaties en/of aantal combinaties)? c.) Welke type vragen worden er vanuit de gemeente bij de ON neergelegd? d.) Is het mogelijk dat de ON nagunning werkafspraken hier overmaakt, die eventueel afwijken van de huidige werkwijze? "	a) De Concessiehouder heeft normaal gesproken alleen direct contact met gemeenten over verplaatsingen, vervanging en verwijderingen. Dit verloopt volledig online binnen de workflow in het MRA-E portaal. b) Zie a. c) Bij aanhoudende of complexe storingen op Oplaadobjecten kunnen Concessiegever en Concessiehouder bepalen dat het effectiever is als voor dat specifieke geval de Concessiehouder en gemeente direct contact onderhouden. d) Een voorstel kan worden ingediend. De Concessiegever beslist.
101.	Inhoud	PvE 1.1.1	"U geeft aan: ""Concessiehouder neemt de Oplaadobjecten uiterlijk op 19 november 2024 over. Vanaf dat moment zijn de laaddiensten op alle Oplaadobjecten in bedrijf en worden deze aangeboden door de Concessiehouder"".	Dit betreft inderdaad een omissie, 2023 is het juiste jaartal. Zie ook het antwoord op vraag 19.

			Kunt u bevestigen dat 19 november 2024 niet correct is en dat dit 19 november 2023 moet zijn? Indien 19 november 2023 niet correct is kunt u aangeven wat de juiste datum is? "	
102.	Inhoud	PvE 4.1.8	"U geeft aan: "Reiniging van het Oplaadobject vindt plaats door Concessiehouder binnen 5 werkdagen na melding van bijvoorbeeld graffiti of overige verontreiniging". Kunt u aangeven hoe vaak dit in 2022 en 2021 is voorgekomen, zodat de ON hier een goede inschatting van kan maken? "	Nee dit kunnen wij niet.
103.	Proces	Inschrijvingsleidraad 5.1	"U geeft aan: ""In totaal zijn er 100 punten te behalen, verdeeld over de subgunningscriteria Kwaliteit en Prijs, respectievelijk 30 en 70. Wij zijn van mening dat deze prijs, kwaliteits verhouding de ON onvoldoende kans geeft om zich kwalitatief gezien te onderscheiden via het plan van aanpak en de daadwerkelijke opdrachttuitvoering. De huidige concessieverlener hoeft o.a. geen migratiekosten te maken, waardoor een hoge weging van gunning op prijs significant in het voordeel is van de huidige concessieverlener. Tevens zien wij mogelijkheden om de kwaliteit voor de EV-rijder en de gemeente te verbeteren, maar dat kan momenteel met de verdeling 70/30 onvoldoende tot zijn recht komen. Zou u de subgunningscriteria Kwaliteit en Prijs willen aanpassen naar de verhouding 50/50? "	Niet akkoord. Zie ook de antwoorden op vraag 58.

104.	Contract	"Concept overeenkomst" 10.4	"Kunt u aangeven in welk onderdeel de kosten voor netaansluitingen en de energiebelasting zitten? Kunt u aangeven hoe de kosten voor netaansluitingen en energiebelasting geïndexeerd mogen worden?"	Deze zitten in het onderdeel LONEN (CBS cao-lonen). Het is niet de intentie van de Concessiegever om alle exploitatierisico's weg te nemen. Er is een einddatum bekend voor de verlaagde energiebelasting. Ook zijn er verwachtingen dat in de toekomst de netbeheerderkosten gaan stijgen. Wij verwachten dat de concessiehouder deze risico's inschat en waar nodig incalculeert in de business case. De huidige indexatieformule biedt concessiehouders al veel meer mogelijkheden om inkooprisico's te beheren dan voorgaande aanbestedingen voor de exploitatie van publieke laadpalen in Nederland.
105.	Contract	"Concept overeenkomst" 10.4	"Het basis lonentarief € 0,16 / kWh excl. btw. a.) Kunt u aangegeven hoe dit tarief is bepaald? b.) Kunt u aangeven uit welke componenten dit tarief is opgebouwd (wat is hierin wel/niet in meegenomen)?"	a.) Dit is niet relevant. b.) Het loontarief vormt gezamenlijk een representatie van het aandeel van de kosten verbonden aan het beheren, onderhouden en exploiteren van publieke laadpalen, exclusief de kosten verbonden aan de energie inkoop en -verkoop, waaronder energiebelasting. Zie het antwoord op vraag 39.
106.	Contract	"Concept overeenkomst" 10.4	"Het basis energietarief is € 0,11 / kWh excl. btw. a.) Kunt u aangegeven hoe dit tarief is bepaald? b.) Kunt u aangeven uit welke componenten dit tarief is opgebouwd (wat is hierin wel/niet in meegenomen)?"	Zie het antwoord op vraag 39.
107.	Inhoud	"Concept overeenkomst" 10.4	"U geeft het volgende aan: ""Gemiddelde marktwaarde van elektriciteitsproduct CAL ENDEX BASE one year ahead o.b.v. het jaar 2019 per kWh en Gemiddelde marktwaarde van elektriciteitsproduct CAL ENDEX BASE one year ahead o.b.v. de vier (4) meest recent gepubliceerde kwartalen per kWh""	Dat klopt. Door een gemiddelde over een jaar te berekenen worden extreme fluctuaties in het laadtarief voor de eindgebruiker voorkomen, terwijl de Concessiehouder wel in staat wordt gesteld over de langere termijn een gezonde businesscase te bereiken. Zeker bij het gebrek aan prijstransparantie maken extreme prijsfluctuaties elektrisch rijden minder aantrekkelijk. Wij erkennen dat het minder eenvoudig is voor een Concessiehouder om hier een inkoopstrategie op te bepalen, maar achten een Concessiehouder daar wel toe in staat.

			Dit lijkt erop dat er gekozen wordt voor een kwartaalijks indexatie, maar wel op basis van een jaarlijks gemiddelde van ICE Endex! a.) Bent u er mee akkoord om de gemiddelde ICE Endex ook op kwartaal basis te laten plaatsvinden? Zo nee, kunt u toelichten waarom deze termijnen niet gelijk zijn? Het is namelijk niet mogelijk om een inkoopstrategie toe te passen op de huidige methode die de indexatie volgt.	
108.	Inhoud	Algemeen	"Het op verzoek van de Concessiegever t.b.v. verwijderen van een laadpaal, waarbij er geen sprake is van herplaatsen. a.) Kunt u bevestigen dat dit verzoek in deze concessie is uitgesloten? b.) Indien nee, kunt u aangeven met welke frequentie dit voor kan komen? c.) Indien nee, kunt u tevens bevestigen dat deze kosten volledig door de concessiegever zullen worden gedragen?"	a) Nee, een gemeenten kan de Concessiehouder verzoeken om een Oplaadobject te verwijderen. b) Wij weten de toekomstige frequentie niet. De Concessiehouder registreert sinds juli 2021 zelf het verwijderen van laadpalen. Sinds die tijd zijn er twee laadpalen verwijderd uit de betreffende set laadpalen (nu de scope).
109.	Inhoud	"Concept overeenkomst 13 & PvE 1.1.3	"In artikel 13 van de Concept overeenkomst geeft u aan dat er maximaal 50 oplaadobjecten per week aan de Concessiehouder worden overgedragen. In het PvE, 1.1.3 blz 2 geeft u het volgende aan: ""neemt de Concessiehouder wekelijks tot 70 Oplaadobjecten van de voormalig concessiehouder over"" a.) Kunt u aangeven waarom de over te nemen oplaadobjecten zijn gemaximeerd tot 50 a 70 per week? b.) Indien de inschrijver de mogelijkheid heeft om meer dan het maximale aantal	a) het aantal over te nemen oplaadobjecten is gemaximeerd vanwege afspraken met de latende concessiehouder. Het juiste maximum is 70 oplaadobjecten b) het is aan inschrijver om te bepalen wat wel en niet in het plan van aanpak wordt verwerkt. Echter, het criterium is niet gericht op het proces rond overname en er kunnen derhalve geen punten aan het overnameproces worden toegekend. c) nee, het aantal van 70 oplaadobjecten is in principe het maximum. Een hoger aantal is slechts mogelijk wanneer hierover nadere afspraken gemaakt kunnen worden met de latende concessiehouder. Dit zal eventueel pas na de gunning worden besproken.

			oplaadobjecten per week over te nemen is kan hij dit verwerken in het plan van aanpak? c. Kunt u bevestigen dat een snellere overname oplaadobjecten toegestaan is en het maximaal aantal van 70 oplaadobjecten per week slechts een graadmeter is?"	
110.	Inhoud	Algemeen	Hoe gaat concessieverlener om met wijziging in regelingen omtrent HBE's, energiebelasting en andere overheidsingrijpen? Als voorbeeld: voor dit jaar was de verwachting / mogelijkheid dat de conversie factor van HBE's van 4 naar 3.2 zou gaan. Echter heeft de overheid besloten dit jaar toch een conversie factor van 4 te hanteren. Hierdoor kunnen wij een hogere concessievergoeding bieden. In het geval dat de conversiefactor komende jaren toch daalt (bijv. naar factor 3,2), dan zullen onze HBE inkomsten dalen. Ons voorstel is dat we in gesprek gaan om de misgelopen winst van de te betalen concessievergoeding af kunnen halen. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Baten en lasten die hier voortkomen maken onderdeel uit van het exploitatierisico van de Concessiehouder.
111.	Inhoud	PvE 5.1	"Ieder 5 minuten data aanleveren op klok synchrone kwartieren is niet mogelijk. In uw voorbeeld staan ook geen klok synchrone waarden, klopt dat? Vermoedelijk wordt bedoelt kloksynchrone 5 minuuts data. a.) Kunt u nader toelichten wat u wenst en welke doelstelling u nastreeft? b.) Kunt u tevens de eis herformuleren of verduidelijken?"	a) Het registreren van meterwaarden kan innovaties zoals slim laden faciliteren. b) De zin 'De meterwaarden worden geregistreerd op klok-synchrone kwartieren. 'uit de toelichting vervalt.
112.	Inhoud	PvE 5.1	Bij aanleveren meetdata wordt de CDR_ID gevraagd, indien er geen laadsessie plaatsvindt is er geen CDR_ID beschikbaar. Ons voorstel is om	Dit lijkt een goed voorstel. De meterwaarden hoeven alleen op verzoek geleverd te worden en indien zo'n verzoek aan de Concessiehouder wordt gedaan kan de methode worden besproken.

			ipv CDR_ID de EVSE_ID te gebruiken, kunt u hiermee instemmen?	
113.	Inhoud	PvE 3.2	"Gelden alle eisen uit 3.2 Interoperabiliteit, OCPI en OCPP ook voor over te nemen hardware? Kunt u aangegeven hoe er wordt omgegaan indien de over te nemen hardware niet aan de eisen gesteld onder 3.2 kan voldoen?"	Ja. Eis 1.1.10. vormt het startpunt. Wanneer op het moment van de overname een Oplaadobject wel in bedrijf is, maar toch niet aan het PvE voldoet bepalen de Partijen gezamenlijk de consequenties daarvan en een eventuele opvolging. De Concessiegever besluit tot een eventuele opvolging en draagt eventuele kosten die daaruit voortkomen. Onvoldoende technische beschikbaarheid geldt daarbij als de voornaamste reden tot opvolging.
114.	Uitvoering	PvE 2.1.17	"U geeft ""Het Oplaadobject geeft actief statuswijzigingen aan het managementsysteem door die kritisch zijn voor de veiligheid en voor de continuïteit van de levering van hoogwaardige laaddiensten (zoals scheefstand en temperatuur). Scheefstand wordt door de meeste leverbare laadpalen niet meer ondersteunt, kunt u deze eis laten vervallen? Indien uw antwoord niet akkoord is, kunt u aangeven waarom deze eis gehandhaaft blijft en of de over te nemen laadpalen beschikken over een scheefstandmeter?"	Scheefstand betreft een voorbeeld, door de gekozen formulering begrijpen we dat dit niet eenduidig is. De zin wordt als volgt ingekort: 'Het Oplaadobject geeft actief statuswijzigingen aan het managementsysteem door die kritisch zijn voor de veiligheid en voor de continuïteit van de levering van hoogwaardige laaddiensten.'
115.	Uitvoering	PvE 2.1.11	"U geeft aan ""Het Oplaadobject dient voorzien te zijn van twee Oplaadpunten en geschikt voor laden in mode 3 conform IEC 61815-1 (editie 2.0)"". Moet IEC 61815-1 (editie 2.0), niet IEC 61851 zijn? Kunt u ook aangeven of editie 2.0 van toepassing is?"	'IEC 61815-1 (editie 2.0)' wordt vervangen door IEC 61815-1.

