

Nota van Inlichtingen 2

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 aanbesteder

De aanbestedende dienst heeft een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de aangesloten gemeenten in voorbereiding waarbinnen het beheer en onderhoud van het parkeervak, de flessenpaal en de bebording bij een laadpaal wordt verduidelijkt. Anticiperend op deze afspraak wordt Artikel 8.1 van de Concessieovereenkomst als volgt gewijzigd:

‘Ten behoeve van de exploitatie van de Oplaadobjecten zal Concessiegever het recht en de plicht om de laadlocaties en Oplaadobjecten te gebruiken, te onderhouden en te exploiteren, aan Concessiehouder verlenen, welk recht en welke plicht Concessiehouder zal aanvaarden. Het gebruiksrecht en –plicht omvat de totale verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor de Oplaadobjecten en aanrijdbeveiliging, het preventieve en correctieve onderhoud, het aanvragen, verkrijgen en behouden van de benodigde vergunningen, ontheffingen, toestemmingen, de netaansluiting, en voorts alles te doen wat Concessiehouder noodzakelijk en wenselijk acht voor de goede exploitatie hiervan, binnen de voorwaarden gesteld bij of krachtens deze Concessieovereenkomst en bijbehorende bijlagen.’

Beantwoording vragen

Vraag nr.	Label	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1.	Inhoud	Nvl 115	115 "U geeft het volgende antwoord op vraag 115 van Nvl 1: "" IEC 61815-1 (editie 2.0)' wordt vervangen door IEC 61815-1"". Dit is volgens ons nog steeds niet correct. Kunt u bevestigen dat dit IEC 61851-1 moet zijn?"	Dit is inderdaad een typefout. Het moet IEC 61851-1 zijn.
2.	Contract	Selectiviteit - reactie op vraag 80	U geeft aan dat de selectiviteitseis komt te vervallen. Selectiviteit is ook een vereiste vanuit de Netbeheerder, zoals verwoord in de Aansluitspecificaties (PvE eis 2.1.1.). Kan OG bevestigen dat de selectiviteits-eis komt te vervallen en dat ook de netbeheerders en ElaadNL als keuringsinstantie hiermee akkoord zijn?	Waar het om gaat is dat het Oplaadobject geschikt is voor het leveren van vermogen op 17 kW op een Oplaadpunt. De eis aan het Oplaadobject zorgt ervoor dat op het moment dat softwarematige selectiviteit wordt toegestaan vanuit de netbeheerders de elektrisch rijder (die een daarvoor geschikt voertuig wil opladen) daar ook van kan profiteren. Laden op hoger vermogen biedt onder andere kansen voor slim laden. De selectiviteitseis komt voort uit de aansluitspecificaties van de netbeheerder en is geen aparte eis vanuit de Concessiegever. De aansluitspecificaties zijn van kracht. Om tegenstrijdigheid te voorkomen wordt de eis aangepast. Eis 2.1.9 wordt als volgt aangepast: 'Het Oplaadobject dient geschikt te zijn voor zowel enkelfaseladen met 1x16A en 3,7 kW als voor 3 fasen-laden met 3x16A en 11kW. Het Oplaadobject is aanpasbaar zodat het met een beperkte ingreep ook geschikt gemaakt kan worden voor 3 fasen-laden met 3x25A en 17kW. Alle Oplaadpunten zijn conform IEC62196-2 type 2 en dienen afdoende beveiligd te zijn door middel van aansluitautomaten.'
3.	Contract	Indexatie netbeheerderskosten -	Wij hadden graag hadden gezien dat OG het voorbeeld van andere recente concessies volgt,	Wij zijn bereid tot de volgende afkadering:

		reactie op vraag 104 en 40 van Nvl 1	waarbij deze componenten wel geïndexeerd worden. We verzoeken OG om begrip te hebben voor het feit dat een potentiële verhoging een zeer significante impact kan hebben op de business case en niet te voorzien is. In vraag 40 geeft OG aan dat op basis van art. 6.2 van de concessieovereenkomst CV en CH met elkaar in gesprek treden in geval van onvoorzienbare wijzigingen in wet- en regelgeving, en dat niet voorzienbare wijzigingen in netbeheerderskosten hier onder valt. Graag zouden we gespecificeerd zien in dit artikel wat u verstaat onder een 'voorzienbare wijziging in de netbeheerderskosten' met behulp van een acceptabel toenamepercentage ten opzichte van het jaar ervoor. Bijvoorbeeld, in geval van de netbeheerderskosten kan dit artikel luiden: 'Wijzigingen in de periodieke netbeheerderskosten, zoals vastgesteld door de Autoriteit Consument & Markt (ACM), van minder dan (bijvoorbeeld) 10% ten opzichte van voorgaand kalenderjaar komen voor rekening en risico van de concessiehouder. Indien de vaststelling van netbeheerderskosten door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) leidt tot een stijging van de periodieke netbeheerderskosten van meer dan (bijvoorbeeld) 10% ten opzichte van voorgaand kalenderjaar, mag de volledige wijziging in vergelijking met het voorgaande jaar worden doorberekend in het Laadtarief.' Wij verzoeken OG hiermee in te stemmen.	Wijzigingen in de periodieke netbeheerderskosten van een specifieke netbeheerder, zoals vastgesteld door de Autoriteit Consument & Markt (ACM), van minder dan 20% ten opzichte van voorgaand kalenderjaar komen voor rekening en risico van de concessiehouder. Indien de vaststelling van netbeheerderskosten door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) leidt tot een stijging of daling van de periodieke netbeheerderskosten van meer dan 20% ten opzichte van voorgaand kalenderjaar, mag de wijziging bovenop deze 20% in vergelijking met het voorgaande jaar worden doorberekend in het Laadtarief. Concessiehouder dient wanneer deze situatie zich voordoet een voorstel in waarin wordt onderbouwd hoe de onvoorzienbare kosten of kostenbesparingen worden gedekt uit een verhoogd of verlaagd laadtarief. In de berekening wordt in ieder geval meegewogen welk aandeel van de netaansluitingen in het verzorgingsgebied van een netbeheerder liggen en welke kostenwijziging voor deze specifieke netbeheerder door de ACM is vastgesteld. Uitgangspunt is dat het laadtarief wordt aangepast op een wijze die zo min mogelijk doorwerking heeft in de reguliere indexatie. Concessiegever zal het voorstel beoordelen. Bij goedkeuring wordt het voorstel doorgevoerd met de eerstvolgende reguliere indexatie.
4.	Contract	Verlenging contract - Leidraad 2.7	Leest gegadigde correct dat de verlengingsoptie eenzijdig is? D.w.z. OG heeft het recht de overeenkomst eenzijdig te verlengen? Gegadigde	Deze concessieovereenkomst is in principe niet verlengbaar. Echter, er kunnen zich omstandigheden voordoen waardoor een opvolgende aanbesteding niet tijdig gereed is. In dat geval wenst Concessiehouder

			ziet graag dat dat de concessiehouder moet instemmen met een eventuele verlenging, of tenminste moet instemmen met een verlenging als deze langer dan 1 jaar is. Staat OG ervoor open om dit aan te passen?	gebruik te kunnen maken van het vangnet als opgenomen in paragraaf 2.7. In dat geval zal uiteraard in overleg getreden over de voorwaarden. Deze verlenging zal in geen geval langer zijn dan 1 jaar.
5.	Inhoud	PvE Transactierapportage	In het PvE wordt gesproken van OCPI 2.2.1, terwijl de marktstandaard van 2.2 spreekt. Kan AD aangeven waar volgens haar het verschil zit of dat dit hetzelfde is?	De officiële release van OCPI is op het moment 2.2.1. Deze versie kan op de website van de EVroaming foundation gedownload worden: https://evroaming.org/app/uploads/2021/11/OCPI-2.2.1.pdf . Ook bevat deze website informatie over de verbeteringen aan het protocol: https://evroaming.org/app/uploads/2021/11/OCP-v2-2-1-changes-with-reason.pdf
6.	Inhoud	Managementrapportage (PvE Bijlage 1.3 leverfrequentie en kanaal)	Er wordt hier gesproken over onderdeel 2e, maar deze staat in de opsomming "Onderdeel 2: Beheer en onderhoud" niet vernoemd. Kan OG aangeven of er hier iets ontbreekt en of de manier van aanlevering klopt? Er staat namelijk ook dat het plan om storingen terug te dringen en storingstijd te verkorten, 2d moet worden aangeleverd in excel?	PvE I – Managementrapportage, deel 3 – Leverfrequentie en kanaal wordt als volgt gewijzigd: ‘De leverfrequentie van de management rapportage is minimaal elke 12 maanden, voorafgaand aan het periodiek overleg met de Concessiegever. Concessiehouder levert binnen 4 weken na het verstrijken van de periodiek de managementrapportage aan. Onderdeel 1, 2b en 2d van de managementrapportage wordt puntsgewijs in Word, PDF of vergelijkbaar documenttype opgeleverd. Onderdelen 2a en 2c van de managementrapportage worden in Excel of vergelijkbaar documenttype aangeleverd.’
7.	Inhoud	Bijlage 7	Wanneer was het laatste onderhoud voor elke laadpaal en welke onderdelen zijn er per laadpaal in de afgelopen jaren vervangen? We zijn met name geïnteresseerd in 8 onderdelen (Lockmotor, Aardlekschakelaar, Magneetschakelaar, Installatie automaat, Modem, Controller board, RFID lezer en Energie meter). Inschrijver stelt deze vraag omdat er veel onzekerheid is over de technische staat van de Laadobjecten. Meer informatie helpt Inschrijver om een inschatting te maken bij: a. de	Deze informatie is niet bekend.

			technische staat en b. de beschikbaarheid van onderdelen.	
8.	Contract	Inschrijvingsleidraad 2.7	Aanbesteder geeft aan in de antwoorden in NV11 dat zij het 'minimaal' aantal Vervangingen niet kwantitatief kan maken. Inschrijver beschouwt dit als een niet in te prijzen risico en streeft naar een gezonde, en realistische business case. Inschrijver wil daarom voorstellen dat wordt uitgegaan van een redelijk maximaal aantal Vervangingen (5%) en dat daarboven een vergoeding vanuit Concessieverlener in werking treedt. Gaat Aanbesteder hiermee akkoord?	Niet akkoord. Het risico bij vervanging ligt bij Concessiehouder.
9.	Contract	AIV Art. 4 lid 2	Betekent dit dat de Inschrijver voor het gebruik van iedere derde, vooraf toestemming nodig heeft van de provincie? Kan dit gewijzigd worden in inlichten in plaats van het vragen van toestemming?	Deze wijziging is akkoord. Concessiehouder dient Concessiegever in te lichten. Concessiegever behoudt zich wel de mogelijkheid om de inzet van een derde te weigeren. Hier zal zij alleen in geval van zwaarwegende redenen toe overgaan.
10.	Contract	AIV Art. 4 lid 3	Dit betreft werknemers van Concessiehouder zelf. Het is niet wenselijk om vooraf toestemming van de provincie nodig te moeten hebben om eigen medewerkers te vervangen. Kunt u dit veranderen in inlichten in plaats van het vragen van toestemming.	Akkoord.
11.	Juridisch	AIV Art. 5 lid 3	Kan Aanbesteder dit artikellid wederkerig maken alstublieft?	Akkoord.
12.	Juridisch	AIV Art. 5 lid 4	Kan Aanbesteder dit artikellid wederkerig maken alstublieft?	Akkoord.
13.	Contract	AIV Art. 6 lid 1	Onduidelijk wat er bedoeld wordt met het "toetsen". Kan Aanbesteder dit verduidelijken?	Dit betekent dat de Concessiegever de mogelijkheid heeft om in de praktijk te verifiëren of wordt voldaan aan alle eisen en voorwaarden.
14.	Juridisch	AIV Art. 7	Wij verzoeken u om een bepaling op te nemen waarin staat vermeld dat als de niet-tijdige nakoming het gevolg is van overmacht, de	Niet akkoord. Ook al is sprake van overmacht, dan nog stemt Concessiegever niet automatisch in met de voorgestelde handelswijze, maar haar instemming ook niet op onredelijke gronden onthouden.

			provincie haar instemming (lid 2) niet zal onthouden.	
15.	Juridisch	AIV Art. 8 lid 2	Kunt u de eerste zinsnede graag wijzigen in "De provincie heeft het recht om voor rekening van en [na goedkeuring] van de opdrachtnemer herstel of vervanging zelf uit te voeren of door derden te laten uitvoeren....."	Niet akkoord.
16.	Juridisch	AIV Art. 9 lid 5	Er staat: "Indien een derde de provincie aansprakelijk stelt voor handelen of nalaten waarvoor de opdrachtnemer aansprakelijk is op grond van het bepaalde in de wet, deze algemene voorwaarden, de overeenkomst en bijbehorende documenten....." Wie bepaalt of de aansprakelijkheid bij de opdrachtnemer ligt? Zal dat eenzijdig door de provincie worden gedaan? Het is wenselijker om dit door een onafhankelijke derde te laten doen. Kan u hiermee instemmen?	De provincie zal niet op voorhand een onafhankelijke derde aan wijzen voor deze bepaling. De vraag of er discussie is tussen partijen zal sterk afhankelijk zijn van de feiten en omstandigheden van het geval. In geval van geschillen staan de mogelijkheden als bedoeld in artikel 16 van de Algemene Inkoopvoorwaarden ter beschikking van partijen.
17.	Juridisch	AIV Art. 10 lid 2 sub d	Ondanks het antwoord op vraag 53 en 89 in de NVI1 wil Inschrijver dit onderwerp nogmaals aanstippen. Dit artikellid is volgens ons onredelijk bezwarend. Dit geeft de provincie het recht om de overeenkomst te ontbinden indien een bestuurder van Inschrijver vervangen wordt. Wisseling van bestuursleden is een normaal verschijnsel in het bedrijfsleven, en het ontbinden van een overeenkomst als gevolg daarvan is onredelijk bezwarend. Wij vragen u dit artikellid te verwijderen of een nieuwe versie te uploaden waarin de wijziging zoals in NVI1 beschreven is toegevoegd.	Het antwoord en de toelichting als opgenomen in nota van inlichtingen 1 blijft gehandhaafd. Wij zijn wel bereid de toevoeging op het gegeven antwoord te doen dat wij alleen op basis van zwaarwegende redenen (zoals genoemd in het antwoord) over zullen gaan tot het invoeren van de ontbindingsmogelijkheid die dit lid biedt.
18.	Inhoud	Concessieovereenkomst Art 2.4	Kunt u aangeven op basis waarvan de bieding voor de tweede set van Concessiehouder wordt beoordeeld, oftewel op basis waarvan wordt	Dit wordt bepaald aan de hand van de marktconformiteit van de vergoeding.

			bepaald de oplaadobjecten onder te brengen in de concessie?	
19.	Contract	Concessieovereenkomst Art. 2.4	Er staat "De aanbidding van Concessiehouder mag niet meer dan 20% afwijken van de vergoeding die is aangeboden voor de vaste set van ca. 750 Oplaadobjecten." Kan Aanbesteder nader toelichten wat bedoeld wordt met de aangeboden vergoeding?	In bijlage 3 wordt bij inschrijving om een eenheidsprijs per Oplaadobject per jaar voor de instandhouding tot einde concessieperiode gevraagd. Deze eenheidsprijs per Oplaadobject per jaar mag voor de optie maximaal 20% hoger of 20% lager liggen dan het bedrag wat Concessiehouder heeft opgegeven in bijlage 3.
20.	Inhoud	Concessieovereenkomst Art. 3.3	Over welk specifiek advies gaat het hier?	Het betreft een integriteitsonderzoek naar de organisatie van Inschrijver/Concessiehouder en haar bestuurders.
21.	Juridisch	Concessieovereenkomst Art. 3.7	Indien de concessieovereenkomst (om welke reden dan ook) wordt beëindigt, is het onredelijk om de aansprakelijkheid (artikel 9 AIV) in stand te houden. De concessie zal immers worden voortgezet door een derde. Deze derde zal vanaf dat moment dan ook aansprakelijk zijn. Kunt u dit deel van de bepaling verwijderen?	Niet akkoord. Uiteraard is causaliteit van belang bij het bepalen van eventuele aansprakelijkheid bij schade. Deze causaliteit zal minder aannemelijk worden naarmate een derde de concessie langer heeft overgenomen.
22.	Contract	Concessieovereenkomst Art. 5.2	Wat wordt er verstaan onder "het organiseren van dienstverlening om de gebruiker maximaal te informeren over gebruik en beschikbaarheid"?	Dit zijn methoden van de Concessiehouder om te zorgen dat de gebruiker de Oplaadobjecten kan vinden, weet hoe deze gebruikt moeten, of deze beschikbaar zijn en wat de kosten van het gebruik zijn. Hierbij valt te denken aan een webpagina met gebruikersinstructies, bestickering, vermelding van locaties en beschikbaarheid op openbare websites.
23.	Contract	Berekening prijsplafond	De aanname qua EV verbruik vinden wij niet marktconform en heeft een negatief effect in de berekening van het prijsplafond. Kan CV akkoord gaan om dit aan te passen naar 6 km/kWh? Toelichting: de aanname dat elektrische auto's een verbruik hebben van 5 km/ kWh. Deze aanname is gebaseerd op het gemiddelde van alle elektrische auto's. Wanneer men kijkt naar de 4 meestvoorkomende BEV's op de Nederlandse wegen (Tesla model 3, Kia Niro, Hyundai Kona en de VW ID.3), dan is het gewogen	De gekozen waarden zijn reeds representatief voor het verbruik van elektrische auto's en zijn overgenomen uit 'Real-world fuel consumption of passenger cars and light commercial vehicles, average real-world consumption, Dutch weighted fleet - TNO2020 R11664 30 October 2020'. Niet akkoord. De berekeningen geven geen nieuwe inzichten of betere representatie doordat deze onvoldoende uitgewerkt zijn en onvoldoende voorspellende waarde hebben. De gegadigde noemt elektrisch bestelbussen en de huidige vier meest voorkomende elektrische personenauto's. Er is bijvoorbeeld niet onderbouwd welke aandeel van

			gemiddelde 6,27 km/kWh voor alle personeneauto's (ca 7miljoen). Wat betreft bestelbusjes, waar er ongeveer 1 miljoen van zijn: deze hebben een gemiddelde efficiënte van ca. 4/kWh. Er dan een gewogen gemiddelde van 6 km/kWh uit. Bron top 4 EV in NL: https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-rijden/cijfers#elektrische-voertuigen-op-de-nederlandse-wegen-t%2Fm-november-2022. Bron verbruik per type BEV: https://ev-database.nl/cheatsheet/verbruik-elektrische-auto. Elektrische bestelbussen zullen dit gemiddelde wat naar beneden brengen. Wij zijn daarom van mening dat het realistischer is om aan te nemen dat EV's een gemiddeld verbruik van 6 km/kWh hebben.	de laadsessies door bestelauto's plaats gaat vinden gedurende de concessieperiode of hoe het verbruik zich gaat ontwikkelen in de concessieperiode als andere modellen op de markt komen.
24.	Juridisch	Concessieovereenkomst Art. 10.6	Indien de Concessieverlener een controleverklaring van een accountant wenst, lijkt het ons dat deze kosten ook voor rekening van Concessieverlener komen. Het initiatief komt namelijk van Concessieverlener, en Concessiehouder heeft hier geen inspraak in. Kunt u dit bevestigen?	Akkoord.
25.	Contract	Inschrijfleidraad en PvE 1.1.3	In de Inschrijfleidraad staat 19 juli als start overeenkomst en in PvE eis 1.1.3 staat 18 juli als start voor het overnemen van de laadpalen. Kan Aanbesteder dit aanpassen en hier één datum van maken?	19 juli 2023 is de juiste startdatum van de overeenkomst en voor het overnemen van de laadpalen.
26.	Contract	PvE 2.1.1	De Aanbesteder vermeld 'Het netbeheerdersgedeelte van het Oplaadobject dient te zijn goedgekeurd door de netbeheerders. Voor de aansluiting van het	Dat klopt, Hoofdstuk 2 betreft alleen vervangende Oplaadobjecten.

			Oplaadobject met een geïntegreerde netaansluiting in een Oplaadobject, zijn de actuele 'Aansluitspecificaties laadobjecten 3x25A – 3x80A' van toepassing, momenteel is de actuele versie, versie 2.1.' De huidige charge points voldoen niet aan deze eis. Kan de Inschrijver er vanuit gaan dat dit alleen van toepassing is als een geheel charge point vervangen moet worden en niet als er interne onderdelen van bestaande hardware vervangen moeten worden?	
27.	Inhoud	Bijlage 7 en PvE 4.1.9	In NV1 vraag nr 3. wordt gesteld dat in oktober 2022 een technische beschikbaarheid van 99,9% is bereikt. In antwoord op vraag 63 wordt de technische beschikbaarheid gedefinieerd als “De technische beschikbaarheid wordt als volgt berekend: Tijd in bedrijf in maand / Tijd in maand * 100%= Technische beschikbaarheid”. In bedrijf wordt gedefinieerd als “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.” Vraag A. Geldt deze definitie per laadobject en dus niet per Laadpunt? Vraag B. Kan er door de EV rijder geladen worden als het laadobject geen connectie heeft met het back-end systeem van de CPO? Zo ja,	Vraag A: Uit de definiëring volgt dat een Oplaadobject technisch beschikbaar is als het in staat is tot twee voertuigen tegelijkertijd op te laden. Vraag B: Uit de definiëring volgt dat een Oplaadobject zonder dataverbinding kan gelden als een technisch beschikbaar Oplaadobject, voor zover het Oplaadobject gebruikt kan worden voor het opladen van tot twee elektrische voertuigen of daar reeds voor in gebruik is. Er zijn geen storingen van het type die het bieden van de laaddienst blokkeren. Vraag C: De technische beschikbaarheid per Oplaadobject zal per jaar worden bepaald. Artikel 12 van de overeenkomst wordt als volgt aangepast: ‘Voor elk jaar dat Concessiehouder niet voldoet aan het percentage van minimale technische beschikbaarheid conform het Programma van Eisen en (dus) sprake is van een toerekenbare tekortkoming in de nakoming, kan Concessiehouder een boete van maximaal € 10,-- per tiende procentpunt (0,1%) afwijking opleggen aan Concessiehouder voor elk Oplaadobject. De totale jaarlijkse boete voor het niet behalen van het

			geldt dit dan als een technisch beschikbaar laadobject? Vraag C. Het boeteregime (artikel 12) spreekt van een mogelijkheid tot het uitdelen van een boete van 5 euro (max 500 euro/jaar) per laadobject. Betekent dit dat elk afzonderlijke laadobject $\geq 99\%$ beschikbaar moet zijn? Kunt u uitleggen op welke tijdsinterval dit gemeten wordt? Vraag D. Op basis van de beschikbaarheidsdefinitie mag een laadobject in oktober maximaal 44,6 minuten niet in bedrijf zijn. In bijlage 7. Overzicht laadobjecten is te zien dat er in Oktober 408 verkoopbelemmerende storingen zijn aan 288 unieke laadobjecten (1/3 van het portfolio heeft een geregistreerde storing). Bij minstens 16 laadobjecten is in het tekstveld te lezen dat de laadobjecten al langere tijd (tot weken) niet gebruikt kunnen worden voor het laden. Hoe komt u op de gerapporteerde technische beschikbaarheid van 99,9% over oktober 2022 gezien de vele langdurige storingen uit de storingsgegevens uit Bijlage 7?	minimale technische beschikbaarheidspercentage conform het Programma van Eisen is voort gemaximeerd op € 300,-- per jaar per Oplaadobject.' De berekening van het technische beschikbaarheidspercentage (PvE 4.1.9) wordt geherdefinieerd als 'Technisch beschikbaar in jaar / Tijd in jaar * 100%' Wanneer bijvoorbeeld een Oplaadobject in een jaar een technische beschikbaarheid had van 96,5%, kan de Concessiegever ervoor kiezen om een boete op te leggen van maximaal € 250 voor het betreffende Oplaadobject. Dit wordt als volgt berekend: $99\% - 96,5\% = 2,5\%$ $2,5\% = 25$ tiende procentpunten ($2,5\%/0,1\%=25$) $25 \times € 10 = € 250$ Vraag D: De technische beschikbaarheid is gerapporteerd door de huidige concessiehouder. Een plausible verklaring is dat de storingen van korte duur waren of van korte duur de laaddienst onderbroken hebben.
28.	Contract	Bijlage 1 UEA	Bij het openen van Bijlage 1 in de map Aanbestedingsdocumenten krijgen wij een foutmelding, kunt u deze bijlage opnieuw uploaden zodat deze wel te openen is?	Wij krijgen deze foutmelding niet, het bestand is alleen te openen via de pdf-reader Adobe Acrobat.
29.	Inhoud	PVE H2 Vervangend laadobject eis 2.1.1	Deze eis geeft aan dat het vervangend laadobject dient te voldoen aan de Elaad Aansluitspecificaties v2.1. De bestaande laadpaal voldoet uiteraard niet aan deze specificaties. Ook een eventuele interne ombouw kan en zal nooit	Het is ons niet duidelijk wat met een 'ombouw' wordt bedoeld. 2.1.1 geldt alleen voor vervangende Oplaadobjecten.

			hieraan voldoen, aangezien deze behuizing hier niet voor is ontworpen. Vraag is dus hierbij of een ombouw wordt gezien als een vervangend laadobject? Indien ja, dan is een ombouw niet mogelijk en kan je enkel middels het plaatsen van een compleet nieuwe lader (TRC) aan deze eis voldoen.	
30.	Inhoud	PvE 1.1.9	Er vanuit gaande dat er een digitale migratie mogelijk is, kan Aanbesteder bevestigen dat de huidige Concessiehouder, back-office provider en simcard provider samenwerken met de nieuwe Concessiehouder om dit mogelijk te maken?	Ja dat klopt.
31.	Inhoud	PvE 3.2.10	Wanneer een 'nieuw protocol' ISO15118-2 is dienen alle stations een retrofit of vervanging te ondergaan, omdat de huidige stations geen ISO15118 ondersteunen, vanuit een hardware perspectief. Hoe kijkt Aanbesteder hiernaar? Hoe wordt er omgegaan met de kosten als gevolg: worden deze door Concessiehouder gedragen?	Het Oplaadobject zal niet hoeven te worden vervangen met het oog op het toepassen van een ISO15118 protocol.
32.	Inhoud	NVI1 46	U geeft aan dat 2.1.18 vervangen wordt met de volgende teksts: '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.' Is een certificaat hiervoor vanaf het begin vereist of is het toegestaan dat certificatie binnen het termijn van het contract plaatsvindt?	De vraag betreft 2.1.28. De certificatie dient uiterlijk behaald te worden binnen een jaar na de start van de concessie.

33.	Contract	PvE 1.1.11	Kan de aanbestedende dienst 24 uur vervangen door "zo spoedig mogelijk"? Binnen 24 uur na een vervanging helemaal operationeel zijn, zal in sommige gevallen niet haalbaar zijn.	Eis 1.1.11 wijzigt als volgt 'Bij aanpassing of vervanging van een Oplaadobject mag de laaddienst op die locatie maximaal 48 uur buiten gebruik zijn.'
34.	Inhoud	PvE 3.2.10	Kan Aanbesteder bevestigen dat deze eis geldt voor te Vervangen laadobjecten? Kan Aanbesteder aangeven of dit ook geldt wanneer een retrofit op een bestaand Laadobject wordt uitgevoerd?	Niet akkoord. Dit geldt voor alle Oplaadobjecten.
35.	Contract	PvE I - Managementrapportage	Kan Aanbesteder een voorbeeld van de huidige management rapportage beschikbaar stellen?	Nee, deze concessie moet juist een nieuwe norm stellen voor toekomstige concessies.
36.	Inhoud	PvE I - Managementrapportage pagina 15, '6 3. Leverfrequentie en kanaal'	Op pagina 15, '6 3. Leverfrequentie en kanaal' wordt onderdeel '2e' genoemd. Deze komt in 'Onderdeel 2: Beheer en onderhoud' niet voor. Ontbreekt '2e' in de lijst met onderwerpen?	Zie het antwoord op vraag 6.
37.	Contract	Inschrijfleidraad 5.3.1.	U geeft aan dat regelfstand 1 is toegestaan, kunt u dit ook uitdrukken in pt? Bijvoorbeeld 10, 11 of 12 pt is toegestaan?	Deze eis komt te vervallen. Het is aan inschrijver welke regelfstand wordt gehanteerd. Uitgangspunt is dat er een regelfstand wordt gekozen waarmee de inschrijving goed leesbaar is.
38.	Contract	Inschrijfleidraad artikel 2.7	De leverancier (Enovates) van de laadpalen geeft aan dat alle 749 laadstations als onderdeel van deze scope uitgerust zijn met een 2G modem. Vanaf 2025 stoppen Nederlandse providers met het ondersteunen van 2G. Dit betekent dat de laadstations vanaf 2025 niet meer kunnen functioneren en dus niet aan het Programma van Eisen kunnen voldoen. In de Inschrijfleidraad artikel 2.7 noemt u: 'De resterende levensduur van de Oplaadobjecten is naar verwachting tot minimaal 2030. Vanwege de gekozen termijn is het aantal te vervangen Oplaadobjecten binnen deze	Indien de modem in een Oplaadobject dat bij start van de overeenkomst in bedrijf was op een later moment niet langer ondersteund wordt door de in Nederland actieve telecomproviders zijn de kosten voor het vervangen van de modem tot maximaal € 250 excl. btw per Oplaadobject voor rekening van de Concessiehouder. Kosten boven deze € 250 excl. btw per Oplaadobject komen voor rekening van de Concessiegever. De kosten worden gespecificeerd en onderbouwd door de Concessiehouder. De kosten voor rekening van de Concessiegever worden verrekend met de Vergoeding.

			Concessieovereenkomst naar verwachting minimaal.' Bovenstaande 2G problematiek spreekt dit uitgangspunt tegen. Om de laadstations na 2025 werkend te houden, en aan het Programma van Eisen te voldoen, zijn maatregelen nodig. Deze maatregelen hebben een significante financiële impact die volgens ons niet in lijn met deze aanbesteding in te prijzen is. Wij gaan er vanuit dat dit niet bekend was toen deze aanbesteding in de markt werd gezet. Wij vragen u een artikel op te nemen in de Concessieovereenkomst, waarin het financiële gevolg van het niet ondersteunen van 2G vanaf 2025 wordt gedragen door Concessiehouder. Waarbij Concessienemer haar uiterste best doet dit op een zo gemakkelijk, hindervrije manier te doen, en de financiële impact en hinder voor E-rijder zo laag mogelijk is.	
39.	Inhoud	NvI 17 – Migratie	Gezien relevantie voor eventuele migratie, kan opdrachtgever bevestigen dat ondersteuning en beschikbaarheid van noodzakelijke data contractueel is vastgelegd voor 'x-periode' na opdrachtverstrekking?	Dat klopt, de huidige concessiehouder dient medewerking te verlenen.
40.	Inhoud	NvI 15 – betreft: 2.2 Beschikbaarheidsdata per laadpunt	Aabestedende dienst zegt dat 'Laadpunt ID' en 'Status' in ieder geval doorlopend (maximale ouderdom van 30 seconden) gecommuniceerd dient te worden aan de Concessiegever, of een door Concessiegever aangewezen derde. "Met verder opgemerkt: "de Concessiehouder doet een voorstel voor het specifieke aanleveringsprotocol waarbij de statusinformatie zo veel mogelijk consistent is met OCPI 2.1.1, paragraaf 8.4.21 StatusEnum."	1. Hier is op het moment geen partij voor bekend. Indien landelijk of Europees wordt gekozen voor een National/European Access Point dat verder gaat dan een registry en waarvan de data eenvoudig en kosteloos toegankelijk is, is dit de beoogde derde. 2. Dit is niet uitgesloten. Goede toegankelijkheid en een hoge mate van automatisering is richtinggevend.

			1. Kan aanbestedende dienst een voorbeeld geven van aangewezen derde partij? 2. Mag een voorstel specifiek aanleveringsprotocol login details bevatten voor inbegrepen software tooling waar deze gegevens zelfs kunnen worden opgehaald?	
41.	Inhoud	Nvl 108	108 U beantwoordt alleen de vragen a en b, kunt u ook vraag c beantwoorden?	De gegadigde schrijft 'indien Nee'. Vraag leek niet van toepassing omdat we de frequentie sinds juli 2021 hebben gedeeld. Wij begrijpen dat u toch bij een 'ja' ook een antwoord op vraag c wenst. De kosten voor het verwijderen van een Oplaadobject op verzoek van de Concessiegever worden door de Concessiegever gedragen, welke deze kosten zal doorbelasten aan de betreffende Gemeente.
42.	Inhoud	Nvl 21, 55, 57	21 "U antwoordt bij vraag 21 van Nvl 1 lijkt ons tegenstrijdig aan uw antwoorden bij vragen 55 en 57. Kunt u bevestigen dat u antwoorden bij vraag 55 en 57 van toepassing zijn in relatie tot het prijsplafond?"	Het antwoord op vraag 55 en 57 is correct, wanneer het prijsplafond wordt overschreden treden partijen in overleg over een manier om het laadtarief weer onder de plafondprijs te krijgen. Dit wordt daarmee niet alleen gedragen door Concessiehouder.
43.	Inhoud	Nvl 1 vraag 21, 55, 57	U geeft bij uw antwoord op vraag 21 Nvl 1 in relatie tot het prijsplafond het volgende aan "Deze zijn in dat geval voor rekening en risico van de Concessiehouder". Bij Nvl1 vraag 55 geef u aan "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".	Het antwoord op vraag 21 wijzigt als volgt: 'Zie het antwoord op vraag 55'. a) Niet akkoord.

			Deze twee antwoorden matchen naar onze mening niet. Daarnaast geeft u bij Nvl 1 vraag 55 aan "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". Wij delen de mening van OG dat er een bepaald exploitatierisico past bij de rol van een Concessiehouder en begrijpen de doelstelling die u nastreeft met het prijsplafond. Het door u geïntroduceerde prijsplafond introduceert echter een nieuw risico, dat de concessiehouder niet kan beïnvloeden. Als de laadprijs zodanig is dat deze de prijs omgerekend naar fossiele brandstof overschrijdt, verwacht de aanbestedende dienst een voorstel van de concessiehouder om het laadtarief onder het prijsplafond te brengen. Dit is ons inziens een onhaalbare kaart en dit risico zou ons inziens naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet bij de concessiehouder neergelegd kunnen / moeten worden. De indexeringsmethode die in deze aanbesteding wordt gehanteerd is naar onze mening een goede wijze om het laadtarief marktconform te houden, een marktconforme laadprijs heeft naar onze mening geen relatie met de Euro95 prijs. a.) Kunt u instemmen met het loslaten van een prijsplafond of hele duidelijke compenserende	
--	--	--	--	--

			maatregelen aangeven, waardoor het voor de ON mogelijk wordt dit risico in te calculeren?	
44.	Inhoud	Programma van Eisen: punt 2.1.22	In uw Programma van Eisen lezen wij onder punt 2.1.22: “meting en registratie dienen plaats te vinden in overeenstemming met de Metrologiewet”. De Metrologiewet biedt enkel een kader voor het metend deel van de laadpalen, echter biedt het geen kader voor laadpalen in zijn geheel. Daardoor is het voor inschrijvers helaas niet transparant hoe zij aan dat voorschrift moeten voldoen. Wij verzoeken u vriendelijk transparant te maken hoe inschrijvers aan het PvE annex de Metrologiewet kunnen voldoen. Bij voorbaat onze dank voor uw toelichting/verwijzing naar nadere informatie.	Logischerwijs is de Metrologiewet alleen relevant voor de onderdelen in een Opladobject waar het op toeziet.
45.	Contract	Indexatie energiebelasting - reactie op vraag 40 NvI 1	Het is correct dat inschrijvers rekening kunnen houden met de fiscale korting op de energiebelasting voor publieke laadpalen. Echter, we kunnen niet voorzien of het reguliere energiebelastingstarief zal stijgen of dalen, terwijl dergelijke wijzigingen bij het vervallen van de fiscale korting wel degelijk een grote impact kunnen hebben op de business case en niet te voorzien zijn. Kunt u het risico hierop beperken door aan te geven dat bij een stijging van meer dan bijvoorbeeld 10% op jaarbasis deze stijging onvoorzien is en mag worden doorberekend in het laadtarief?	Aanbesteder is bereid tot de volgende inperking van dit risico voor de Concessiehouder. De voorziene beëindiging van het verlaagde tarief van de energiebelasting op elektriciteit geleverd aan oplaadinstallaties is voor rekening en risico van de Concessiehouder, alsmede een eventuele verdere stijging van maximaal 40%, gemeten over de gehele concessieperiode. Wanneer de energiebelasting groter is dan deze maximale stijging, mag de stijging boven dit maximum, na acceptatie door de Concessiegever op basis van een onderbouwing van Concessiehouder, worden doorberekend in het laadtarief.