

Nota van Inlichtingen 2 - EA Leveren, plaatsen en exploiteren publieke oplaadinfrastructuur MRA-Elektrisch

dd 27-10-2023

Vragen en antwoorden

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Blz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Geïnteresseerde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	Bijlage PvE III - Eisen aan Data	1,7	3	Data Privacy	De Concessiegever vereist in Bijlage PvE III Eisen aan Data - artikel 1.7 OCPI Specificaties 2.2.1 dat de Concessiehouder ongehashte rapportage over _ID (CDR's) levert. We begrijpen dat binnen de wetgeving voor gegevensprivacy Charge Point Operator en E-Mobility Service Provider worden beschouwd als Data Controller voor de persoonlijke gegevens van de respectieve EV-laadklanten. De eViolin-werkgroep dataprivacy heeft een witboek opgesteld waarin staat dat (e)MSP en (e)CPO in het e-mobility ecosysteem worden aangemerkt als voor de verwerking verantwoordelijken. De gerapporteerde gegevens zoals _ID en RFID-nummers kunnen worden beschouwd als persoonsgegevens en maken het mogelijk om gepseudonimiseerde gebruikersprofielen aan te maken. De verantwoordelijke voor de verwerking zou als zodanig moeten vaststellen voor welk doel en op welke rechtsgrondslag de concessiegever deze gegevens zou verwerken en waarschijnlijk zouden er vanuit het oogpunt van gegevensprivacy clauses van verantwoordelijke tot verantwoordelijke aan het contract moeten worden toegevoegd. Kan de concessiegever bevestigen voor welk doel dergelijke gepseudonimiseerde persoonsgegevens moeten worden gerapporteerd en of clauses over de verwerkingsverantwoordelijke aan het contract kunnen worden toegevoegd? Kan de concessiegever bevestigen of het doel van de rapportage kan worden bereikt zonder het verstrekken van deze gepseudonimiseerde persoonsgegevens?	Wij erkennen dat de Concessiehouder aangemerkt moet worden als verwerker van de persoonsgegevens en dat de Concessiegever hierin geen partij is. Uitgangspunt van Concessiegever is dat er geen persoonsgegevens tussen Concessiehouder en Concessiegever uitgewisseld worden en dat deze ook niet nodig zijn om de vereiste rapportage te vullen. Op het moment dat in de toekomst zou blijken dat er toch aanvullende clauses nodig zijn in het kader van de AVG, zullen deze op dat moment in onderling overleg worden bepaald en toegevoegd worden aan de Raamovereenkomst.
2	Bijlage 1 - (Concept) Raamovereenkomst Publiek Laden	8,2	8	Eigendom en gebruiksrechten	In artikel 8.2 van de Raamovereenkomst definieert de Concessiegever dat de Concessiegever het recht heeft om gegevens te gebruiken, binnen de grenzen van de privacywetgeving. We begrijpen dat binnen de wetgeving op het gebied van gegevensprivacy Charge Point Operator en E-Mobility Service Provider worden beschouwd als Data Controller over de persoonsgegevens van de respectieve EV Charging klanten. Kan de Concessiegever bevestigen dat hij dezelfde opvatting heeft en of dit kan worden weerspiegeld in het contract?	Ja, deze opvatting delen wij. Ons inziens is dit reeds voldoende in de Raamovereenkomst verwerkt, door de notie dat gebruik van gegevens slechts binnen de grenzen van de privacywetgeving mogelijk is.
3	Inschrijvingsleidraad	5:3.3	39	Standaard propositie	Wordt het toegestaan dat een bepaalde slim laden propositie standaard wordt aangeboden voor iedere gebruiker, met de mogelijkheid tot opt-out?	Dit is een eis. Zie PvE eis 4.1.6.
4	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.6	9	Variabel laaddiensttarief	Wat betekent "mag"? Het "hoeft" dus niet?	Nee, het woord mag is onjuist. Hier dient het woord 'dient' te worden gelezen.

5	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.6	9	Variabel laaddiensttarief	Wat wil MRA-E t.a.v. het variabel laaddienttarief met een tijdsblok van maximaal 6 uur bereiken? Kunnen tarieven ook in grotere blokken wijzigen, bijv. een nachtblok van 22u00-6u00 omdat er dan nauwelijks netcongestie is?	Er wordt een restrictie gesteld in de vorm van een tijdsblok om daadwerkelijk te kunnen spreken van een 'variabel laaddiensttarief'. Echter, het door u voorgestelde tijdsblok betreft 8 uur, maar dient wel een duidelijk doel. Deze eis wordt daarom aangepast naar een tijdsblok van maximaal 8 uur.
6	Concept raamovereenkomst	11	11	Variabel laaddiensttarief	Onder welke voorwaarden is het mogelijk dat het variabel laaddiensttarief een piektarief kent dat hoger is dan het Laaddiensttarief per kWh cfr. artikel 11? Voorbeeld: stel dat het Laaddiensttarief per kWh 0,35 € bedraagt, mag er dan een piektarief worden aangeboden van 0,37?	Een piektarief dat ligt boven het Laaddiensttarief is niet bij voorbaat uitgesloten, maar zou bijvoorbeeld logischerwijs kunnen volgen uit bijvoorbeeld het daadwerkelijk volgen van de ENDEX. Het is aan Concessiehouder om hier een voorstel voor te doen. Dit voorstel zal worden besproken tussen partijen en mag pas na toestemming van de Concessiegever, conform eis 3.1.5 van het programma van eisen.
7	Concept raamovereenkomst	11	11	Variabel laaddiensttarief	Onder welke voorwaarden is het mogelijk dat het variabel laaddiensttarief op piekmomenten hoger is dan een Laaddiensttarief waarvan de installatievergoeding het maximum van 0,12 €/kWh overschrijdt?	Dit is op voorhand niet te zeggen, maar afhankelijk van het voorstel van de Concessiehouder.
8	Inschrijvingsleidraad	2.5.5	17	Indexering variabele tarieven	Hoe wil MRA-E indexering toepassen op een mogelijk aangeboden variabel laaddiensttarief? Kan de kandidaat een formule voorstellen?	Dit zou onderdeel zijn van het voorstel van Concessiehouder. Zie ook het antwoord op vraag 6.
9	Bijlage 4 - Programma van Eisen	4.2.7, 4.2.8	18	Ondergrens van 6 Ampère (4,14 kW)	De minimum ondergrens van 6 Ampère (4,14 kW) is niet noodzakelijk de optimale ondergrens om de doelstellingen uit gunningscriterium 3 (slim laden) te bereiken. Voorbeeld: als er tijdelijk weinig hernieuwbare productie is die moet worden opgevangen door fossiele piekcentrales wordt het mogen best zo veel mogelijk beperkt. Onder welke voorwaarden kan de Aanbestedende dienst toestaan dat het laadvermogen tijdens een laadsessie tijdelijk 0 kW mag bedragen (bijv. als de Gebruiker hier expliciet mee instemt EN als aan de eis van 30 kWh binnen zes (6 uur) cfr. eis 4.1.5 wordt voldaan).	Concessiegever kan toestaan dat het laadvermogen tijdens een laadsessie tijdelijk 0 kW mag bedragen. Over de voorwaarden treden we na gunning graag in overleg.
10	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.4	9	Laaddiensttarief kan niet wijzigen	Waarom mag het laaddiensttarief niet wijzigen tijdens een laadsessie? Waarom is het authenticatiemoment leidend voor het tarief? Wat zijn de leidende principes voor deze keuze? De keuze strookt mogelijk niet met de doelstellingen van gunningscriterium 3 (Slim laden), waarbij een variabel tarief een gebruiker bijvoorbeeld kan belonen i.f.v. het moment dat geladen wordt.	Transparantie richting de e-rijder is een belangrijk doel van de MRA-E en deze Raamovereenkomst. Het wijzigen van het reguliere Laaddiensttarief tijdens een laadsessie is daarom niet toegestaan. Wij erkennen dat dit anders is bij een variabele Laaddiensttarief, waar het juist wel mogelijk moet zijn om tussentijdse wijzigingen in prijs door te voeren. Eis 3.1.4 ziet daarom alleen op de situatie bij het reguliere Laaddiensttarief en de indexatie daarvan, die in voorkomende gevallen tijdens een laadsessie zou kunnen plaatsvinden. Dit is als gevolg van eis 3.1.4 niet toegestaan.
11	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.4	9	Laaddiensttarief kan niet wijzigen	In onze ervaring beginnen de meeste laadsessies in woonwijken rond 18.00 of 19.00 (d.w.z. tijdens de piekuren), maar eindigen midden in de nacht wanneer energie goedkoop is en het elektriciteitsnet niet overbelast. Waarom zou het hoge laadtarief van 18.00 leidend moeten zijn gedurende de nacht, ten koste van de EV rijder? Kan de aanbestedende dienst akkoord gaan met een wijziging van de eis als volgt: "3.1.4 - Het laaddiensttarief kan tijdens een laadsessie niet wijzigen. Het authenticatiemoment is dan leidend voor de hoogte van het tarief per kWh gedurende de hele laadsessie, *behalve als dit in het voordeel van de EV rijder is.*"	Zie het antwoord op vraag 10.

12	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.5	9	Laaddiensttarief kan niet wijzigen	Hoe dient artikel 3.1.5 geïnterpreteerd te worden t.o.v. artikel 3.1.4? Is het mogelijk dat een laaddiensttarief toch kan wijzigen tijdens een en dezelfde laadsessie?	Zie het antwoord op vraag 10.
13	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.1.6	9	Variabel laaddiensttarief	Wat is de reden van een tijdsblok van 6 uur? Dit tijdsbestek strookt niet per sé met het tijdsblok dat netcongestie beperkt is, en/of hernieuwbare productie voordelig is (doelstellingen gunningscriterium 3 (slim laden)). Onder welke voorwaarden kan dit tijdsblok langer zijn, bijvoorbeeld tijdens de nacht (bijv. van 22u00-6u00)?	Zie het antwoord op vraag 5.
14	Inschrijvingsleidraad	5.3.1	37	Ruimtelijke inpassing	Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat IP rechten uitsluitend van de inschrijver blijven wanneer een nieuw ontwerp voor een laadpaal wordt ontwikkeld in samenwerking met de gemeenten?	Voor Concessiegever is van belang dat de Gemeente de eigenaar blijft van het Opladobject en dat, na afloop van deze Raamovereenkomst en de Exploitatieperiode, de Gemeente het Opladobject kan verwijderen, zelf kan exploiteren of via een toekomstige overeenkomst in exploitatie kan geven bij een derde partij. De Gemeente of derde partij moet daarbij in staat zijn om onder meer naar eigen inzicht beheer en onderhoud aan het Opladobject uit te voeren en om eventueel kleine aanpassingen aan de buitenzijde door te voeren, zoals bestickering. Wanneer bij de start van het proces voor een nieuw ontwerp blijkt dat één van de partijen nadere afspraken wenst te maken rond intellectueel eigendom, zullen deze op dat moment in onderling overleg worden opgesteld met inachtneming van het hierboven benoemde uitgangspunt.
15	Bijlage 4 - Programma van Eisen	4.1.6	16	opt-out	Als gebruikers zich afmelden voor slim laden, begrijpen we het dan goed dat ze automatisch ook afmelden voor netbewust laden? In dat geval is de lagere prijs voor slim laden mogelijk onvoldoende prikkel in vergelijking met een hoger laadvermogen (bijvoorbeeld 4 kW vs. 11 kW). Daarnaast zou dit automatisch de beschikbare stroom van slim laden gebruikers naar andere gebruikers omleiden, waardoor mogelijk nog meer gebruikers ervoor kiezen om zich af te melden. Als slim laden de standaard moet worden, kan de aanbestedende dienst een toeslag (ten minste +10% in €/kWh, te bepalen door de Verlener) bovenop het normale tarief opnemen, zodat de minst wenselijke optie aanzienlijk meer kost? De exacte waarde van dit tarief kan elk jaar worden aangepast op basis van actuele data.	Wanneer Gebruiker zich met de opt-out mogelijk afmelden voor slim laden, doen ze dat automatisch ook voor netbewust laden. Zoals beschreven in eis 4.1.6. wordt in afstemming tussen de Concessiehouder en Concessiegever bepaald wat de meerprijs van de opt-out mogelijkheid is voor de Gebruiker (boven op het Laaddiensttarief) bij het afmelden voor slim laden.
16	Leidraad	5.3.1	37	Ruimtelijke inpassing	Staat OG het toe om in het kader van een breder keuzeaanbod van laders en daarmee ontwerp mogelijkheden, verschillende laadpaalleveranciers in te zetten voor deze concessie?	Hier legt Concessiegever geen restrictie op, het is aan Inschrijver om een proces voor te stellen waarmee gekomen kan worden tot een nieuw ontwerp.
17		5.3.1	37	Ruimtelijke inpassing	De beoordelingscriteria lijken nu te impliceren dat om het maximaal aantal punten te halen, inschrijvers een proces moeten voorstellen om een geheel nieuwe laadpaal te ontwerpen. Na verschillende gesprekken met laadpaalleveranciers komt terug dat het ingaan van een nieuw ontwerpproces zo goed als niet haalbaar is. Enerzijds omdat een dergelijk proces minimaal 1,5 jaar in beslag neemt. Anderzijds omdat de kosten van een dergelijk ontwerpproces inclusief certificering dusdanig hoog zijn, dat dit nooit past binnen de business case van deze concessie. Daarnaast is een kleinere meter van de netbeheerder een absolute voorwaarde voor het verkleinen van de laadpaal en daarmee voor het starten van een geheel nieuw ontwerp. Gegadigde verzoekt OG daarom om meer vrijheid te laten in de wijze waarop gegadigde invulling geeft aan de doelstelling van dit kwaliteitsplan. Concreet is het verzoek om onder het kopje 'Onderdelen plan van aanpak' en het kopje 'Beoordeling' de tekst "een nieuw ontwerp" te vervangen door "Verbetervoorstellen voor de ruimtelijke inpassing"	Het is aan Inschrijver om, gegeven de uitgangspunten van het criterium, een ambitie te formuleren en een proces om hier invulling aan te geven voor te stellen. Hierbij beoordeelt Aanbestedende dienst ook de mate waarin sprake is van SMART geformuleerde maatregelen en aangeboden garanties. Het gevolg daarvan is dat er niet automatisch een goede score wordt behaald bij zeer hoge ambities, maar dat ook minder grote ambities die wel zeer SMART zijn geformuleerd en veel waarborgen kennen een goede score kunnen behalen. Onder de noemer van nieuw ontwerp kan daarom ook worden verstaan een verbetering van het huidige ontwerp, waardoor er een bijdrage geleverd wordt aan de doelstelling van het gunningscriterium.

18	Leidraad	5.3.2.	38	prijstransparantie	Ziet de OG prijstransparantie ook als onderdeel van 'optimaal gebruiksgemak' zoals beschreven in doelstelling van de leidraad? En worden hier punten aan toegekend?	Ja, prijstransparantie vormt een onderdeel van optimaal gebruiksgemak. De aanpak voor ieder kwalitatief gunningscriterium wordt integraal beoordeeld, de gevraagde deelonderwerpen zijn niet onderverdeeld in een bepaald puntenaantal. Het is daarom vooraf niet mogelijk om een specifieke hoeveelheid punten te koppelen aan dit element.
19	Nvl 1	Nvl 1		vraag 42	OG geeft aan dat bij wijzigingen in de HBE regeling concessiehouder en OG met elkaar in overleg treden. Gegadigde neemt aan dat uw intentie van dit overleg is dat de business case van de concessiehouder niet wezenlijk verslechterd. Kan OG dit bevestigen? Kan OG daarnaast verduidelijking geven of de aanpassing van de multiplier reden is om in dergelijk overleg te treden?	Ja, onze intentie is dat de business case niet wezenlijk verslechterd. Wanneer de multiplier dusdanig wordt aangepast dat de business case wezenlijk wijzigt, dan treden partijen in overleg over de consequenties.
20		2,3	15	Installateurs	OG heeft als doelstelling een efficiënte opschaling van het laadnetwerk. Staat OG het toe om in het kader hiervan met meerdere installateurs te werken, als dit de realisatiesnelheid verhoogt?	Vanuit Concessiegever zijn er geen restricties op het aantal in te zetten installateurs.
21	Bijlage PvE I Realisatie- en communicatieproces	1,2,3	2	Aanbodgestuurd – Bedrijventerreinen en Overig	Indien het benoemde percentage van 5% overschreden wordt, wordt er dan bijgestuurd, of in overleg een vergoeding naar rato besproken?	Concessiegever borgt dat het percentage van 5% niet wordt overschreden.
22	Bijlage PvE I Realisatie- en communicatieproces	1,2,3	2	Bedrijventerreinen	Kan OG bevestigen dat er hiermee strikt positionering van laadpalen op publiek terrein wordt bedoeld, binnen de bedrijventerreinen.	Dat is juist.
23	Bijlage PvE I Realisatie- en communicatieproces	1.3	3	Verdeelmechanisme	Wordt er bij het verdelen rekening gehouden met topografische verdeling en daarbij behorende groepering van opdrachten, ten doelen de uitvoering te optimaliseren?	Nee. De verdeling is geautomatiseerd en vindt per nadere opdracht plaats. Een nadere opdracht kan wel meerdere Oplaadobjecten bevatten, bijvoorbeeld in geval van een laadplein. Bijvoorbeeld meerdere Oplaadobjecten in eenzelfde woonwijk worden niet als één nadere opdracht gezien en daarom verdeeld via het verdeelmechanisme.
24	Bijlage 4 Programma van Eisen	2,3	7	Trekontlasting	Wegens de recent verplicht gestelde CAM aansluiting binnen Liander gebied, is een trekontlastingsklem niet langer gebruikt, dit zit namelijk in de aansluitstekker ingebouwt. In Stedin gebied geldt het nog wel.	Genoteerd.
25	Concept Concessieovereenkomst	6,2	7	Wijzigingen	In het artikel staat dat Concessiehouder en Concessieverlener met elkaar in gesprek treden in geval van onvoorziene wijzigingen. Vanaf 1 januari gaat de openbaar bod procedure in. Hierdoor verandert de kostenverantwoordelijkheid tussen de netbeheerder en de CPO aangaande de installatiewerkzaamheden. Concreet betekent dit dat CPOs meer gaan betalen. Het is echter nog onduidelijk hoe veel meer. Na gesprekken met onze installateur is de toename tussen de 100,- en de 1000,- per realisatie. Dit is aanzienlijk en op dit moment nog een te ruime range om mee te nemen in de business case. Wij zijn daarom van mening dat deze wijziging niet als voorzien kan worden gezien. Kunt u dit bevestigen?	Nee, dit bevestigen wij niet.

26	Nvl 1			vraag 117	OG stelt in haar antwoord dat alle partijen in de IT-keten ISO27001 gecertificeerd moet zijn. Wordt hier alleen de beheersystemen bedoeld die geconnect zijn met de laadpalen zelf of ook alle partijen met wie gegadigde een API connectie heeft, zoals de HvA, NDW, of het realisatieportaal van de MRA-E zelf? Gegadigde kan onmogelijk garanderen dat al deze partijen ISO27001 gecertificeerd zijn.	Hier worden alleen de partijen mee bedoeld die verbonden zijn met de laadpalen en/of het backend systeem van de gegadigde en niet alle partijen met wie gegadigde een API connectie heeft. Wel acht Concessiegever het belangrijk dat de API-connecties met externe partijen veilig zijn, en vraagt daarom van Concessiehouder een inspanningsverplichting om die API-connecties te testen op veiligheid middels de pentesten zoals bedoeld in eis 6.3.
27	Concept Concessieovereenkomst	3,4	4	Terugname	In artikel 3.4 staat dat wanneer een Oplaadobject niet uiterlijk binnen 6 maanden na afloop van de Plaatsingsperiode is gerealiseerd deze Oplaadobjecten door de Concessiegever worden teruggenomen. Kan OG aangeven of de Oplaadobjecten vervolgens worden doorgeleverd aan de Concessionenemer? Of worden deze door Concessionenemer teruggenomen?	Hiermee wordt bedoeld dat de Concessiehouder de nadere opdracht dient terug te geven aan de Concessiegever en dus niet het volledige plaatsingsproces doorloopt. De Concessiegever zal, mits er op de betreffende locatie nog steeds behoefte is aan een Oplaadobject, de nadere opdracht hiervoor verstrekken in een opvolgende raamovereenkomst.
28	Concept Concessieovereenkomst	6,2	7	Wijzigingen	In het geval partijen geen overeenstemming bereiken heeft OG het recht om de overeenkomst te beëindigen. Daarnaast is er de mogelijkheid om een bindend advies procedure te starten. Beëindigen is een bijzonder zwaar middel voor ON tevens geeft het OG een onredelijke machtspositie een de onderhandeling. Staat OG er voor open om in dergelijke gevallen altijd voor de bindend advies procedure te kiezen? Zo niet, kan OG gemotiveerd aangeven waarom OG beëindigen als redelijke optie ziet?	Deze bepaling wordt als volgt aangepast: De laatste zin van artikel 6.2, te weten "Mochten Partijen niet Partijen worden verdeeld", komt te vervallen. In geval van geschillen wordt gebruik gemaakt van artikel 16 AIV 2023.
29	Inschrijvingsleidraad	5.3	36	Beoordeling	Mogen Gegadigden verwijzen naar maatregelen? Voorbeeld: in plan 1 beschrijft Gegadigde een maatregel. Mag Gegadigde in plan 2 verwijzen naar de uitleg van de maatregel in plan 1? Of moet ieder plan zelfstandig leesbaar zijn?	Ja, verwijzen is toegestaan mits dit volstrekt helder en eenduidig gebeurt.
30	Programma van eisen	3.1.4	9	Laadprijs niet wijzigen	Kan Aanbestedende Dienst aangeven wat zij exact bedoelen met eis 3.1.4? Interpreteert Gegadigde het correct dat de laadtarief niet tijdens een laadsessie mag wijzigen door bijv. indexatie. Voorbeeld: De laadprijs stijgt per 1 april. Een e-rijder start op 31 maart met laden om 18:00 (en stopt de volgende dag op 1 april om 08:00) en ontvangt de gehele laadsessie de prijzen van voor de indexatie?	Ja, het door u genoemde voorbeeld is juist. Zie in dit verband ook het antwoord op vraag 10.
31	NVL1	nvt	nvt	Over te nemen laadpalen	Aanbestedende Dienst schrijft over de over te nemen laadpalen: " Wanneer er daadwerkelijk bestaande Oplaadobjecten in deze Raamovereenkomst worden ondergebracht, zullen de voorwaarden nader besproken worden. " Gegadigde wilt graag weten in hoeverre zij retrofits en/of vervangingen moet opnemen in de business case. Of kan Gegadigde op basis van het antwoord, ervan uitgaan dat er separate afspraken worden gemaakt (o.a. over de kosten van evt. vervangingen en/of retrofits), zodra de Concessieverlener de laadpalen daadwerkelijk in het contract onderbrengt?	Omdat deze scope optioneel is, is ervoor gekozen om specifieke informatie over dit areaal niet te delen. Immers is niet zeker of en zo ja op welk moment gebruik wordt gemaakt van deze scope. Het gevolg hiervan is dat Inschrijver hier geen rekening mee kan houden bij het doen van haar inschrijving. Vandaar dat is gekozen om in onderling overleg te treden over de voorwaarden, zodra Concessiegever voornemens is om deze optie te lichten. Zie hiervoor ook artikel 2.7 van de Raamovereenkomst.
32	Planning	1.6	11	Planning	Is het mogelijk om de antwoorden van Nota van Inlichtingen 2 eerder te ontvangen dan 1 november? 3 weken van te voren is erg kort om eventuele wijzigingen door te voeren.	Wij hebben de gestelde vragen zo snel als mogelijk beantwoord.

33	NVI1	vraag 136 NVI 1			Aanbestedende Dienst heeft het over de 'huidige CPO'. Kan de Aanbestedende Dienst toelichten wat de huidige rol is van de huidige CPO is in relatie tot dit antwoord? En van welke technische betrouwbaarheidspercentage mag Gegadigde uitgaan gedurende looptijd van de concessie?	De CPO wordt in deze Raamovereenkomst vanaf stap 6 betrokken. In stap 7 vindt locatieadvies plaats. Uitgangspunt is echter dat het Opladobject op de aangewezen plek wordt gerealiseerd. Slechts technische onmogelijkheid is een reden om hier alsnog vanaf te zien en op zoek te gaan naar een nieuwe locatie. De MRA-E is verantwoordelijk voor de technische toets op de mogelijkheid tot realisatie. Verreweg de meeste locaties kennen geen technische beperkingen en kunnen worden gerealiseerd.
34	Programma van eisen	3.1.8		Laaddienst	Aanbestedende Dienst schrijft "de prijsopbouw van de kosten (opgesplitst in het Laaddiensttarief en de kosten van de laaddienstverlener)". Een laaddienstverlener is vrij in het bepalen van de prijs die toegepast wordt bovenop het laaddiensttarief en kan deze op elk moment wijzigen zonder de CPO daarvan op de hoogte te stellen. Gegadigde acht het daarom niet mogelijk om de e-rijder een accuraat beeld te geven van deze splitsing. Gegadigde kan wel periodiek onderzoek doen naar de tarieven die laaddienstverleners aan e-rijders rekenen (conform eis 3.1.g). Kan deze eis zodanig aangepast worden zodat Gegadigde alleen het Laaddiensttarief moet laten zien?	Concessiegever wijzigt eis 3.1.8. als volgt: Concessiehouder zorgt voor inzicht bij de Gebruiker in het aantal geladen kWh en het Laaddiensttarief. Concessiehouder doet tevens wat binnen haar macht ligt voor het verbeteren van de informatievoorziening en prijstransparantie aan Gebruiker in de samenwerking met Laaddienstverleners. Bijvoorbeeld door het opnemen van bepalingen in roamingovereenkomsten over het uitwisselen van actuele en accurate gegevens. Dit kan zich uiten enerzijds door het versturen van een sms of verstrekken van inzicht via een app binnen een uur na het beëindigen van de laadsessie. Anderzijds kan dit door helder overzicht op de rekening van de Gebruiker.
35	NVI1	2.4	7	MRA-portaal	Gegadigde heeft een aantal vragen m.b.t. de integratie van het MRA-portaal en de bijbehorende API. Deze vragen helpen bij het calculeren van de mogelijke integratie kosten: - Is het mogelijk om de api structuur te ontsluiten naar de Concessiehouder via OpenAPI? - Is de documentatie van de api's beschikbaar in het Engels? - Hoe is de setup van het landschap voor het mra-e portaal (ontwikkelt, test, acceptatie en productie)? - Is alle api documentatie volledig up to date? - Zijn er reeds koppelingen naar andere systemen met behulp van de api's? - Is er tooling om Metadata van de api te delen? - Is er functionele documentatie over het back end systeem welk gebruikt wordt in MRA-E?	Is het mogelijk om de api structuur te ontsluiten naar de Concessiehouder via OpenAPI? Nee. Wel is er een beschrijving van de API structuur beschikbaar, waarmee Concessiehouder dan een eigen code kan schrijven. Ter illustratie delen we de API beschrijving van de MRA-E laadkaart (https://www.sherpadoc.org/1/#https%3A%2F%2Flaadkaart.mrae.nl%2Flaadkaart%2F%205%3DLaadkaart) Is de documentatie van de api's beschikbaar in het Engels? Nee Hoe is de setup van het landschap voor het MRA-E portaal? Er zijn drie omgevingen: dev/test, acceptatie en productie. De dev/test is voor intern gebruik. De acceptatie-omgeving kan gebruikt worden door externe partijen om te testen voor nieuwe implementaties en bij aanpassingen aan de API. Zijn er reeds koppelingen naar andere systemen met behulp van de api's? Ja, en ook voor intern gebruik is de API gekoppeld met andere systemen Is alle api documentatie volledig up to date? Ja, daarnaast is Concessiegever altijd beschikbaar voor het beantwoorden van vragen Is er tooling om Metadata van de api te delen? Deze is beschikbaar op de volgende manier (voorbeeld van API laadkaarten): https://laadkaart.mrae.nl/laadkaart/_docs Is er functionele documentatie over het back end systeem welke gebruikt wordt in MRA-E? Hier is geen publieke informatie over. Er zijn handleidingen voor intern gebruik en in overleg kan na gunning toegang tot het MRA-E portaal worden verleend.
36	Offerteaanvraag	11.1	11	Indexatie	De indexatie formule (4Q's de Y+1 prijs) bepaalt een prijs die niet gekoppeld is aan de leveringsperiode. Dit zorgt voor een grote mismatch tussen de prijzen, wat ervoor zorgt dat er een behoorlijke risicopremie gerekend moet worden. Dit komt de prijs voor de e-rijder niet ten goede. Dit kan voorkomen worden door een jaar- of kwartaal vooruit indexatie te bepalen met betrekking tot de leveringsperiode. Is Aanbestedende Dienst bereid dit te wijzigen?	Nee hiertoe zijn we niet bereid.

