

**1^e Nota van Inlichtingen Europese openbare aanbesteding
Publieke laadinfrastructuur Noord-Brabant & Limburg**

Casenummer: C2313075

Datum:

07-02-2024

Casenummer:

C2313075

Deze Nota van Inlichtingen volgt op basis van de inschrijvingsleidraad. gepubliceerd onder C2313075 van 15 januari 2024. Deze Nota van Inlichtingen geldt als aanvulling op de aanbestedingsdocumenten.

Van alle verzoeken om nadere informatie, worden de vragen en antwoorden geanonimiseerd aan alle inschrijvers door een Nota van Inlichtingen verstrekt.



Vraag nr.	Betreft	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Contract	Inschrijfleidraad: Verwarring indexatie frequentie	Aanbesteder schrijft op pagina 23 dat de indexatie per kwartaal plaatsvindt. Op pagina 24 staat 'het eerst mogelijke moment om te indexeren is Q4 2024 waarna iedere maand geïndexeerd zal worden'. Dit lijkt te duiden op maandelijkse indexatie. Kan Aanbesteder aangeven wat de juiste frequentie is?	De frequentie van aanpassen van de inkoopprijs van energie is 1x per kwartaal. Per abuis staat op pagina 24 'waarna iedere maand geïndexeerd kan worden'. Hier moet worden gelezen 'het eerst mogelijke moment om te indexeren is Q4 2024 waarna ieder kwartaal geïndexeerd zal worden'
2	Inhoud	Inschrijfleidraad: Deelname vijf gemeentes	Aanbesteder schrijft op pagina 4 dat vijf gemeenten in februari hun keuze bekendmaken om deel te nemen aan de aanbesteding; wat betekent dit voor het totaal aantal te realiseren laadpalen?	De gemeenten Best en Weert hebben inmiddels de deelname formeel bevestigd. Gemeenten Boekel, Reusel-De Mierden en Rucphen wordt nog op gewacht. Dit heeft geen invloed op de aantal te plaatsen laadpalen. Deze blijven gelijk. Indien deze gemeenten besluiten om niet deel te nemen hebben zij net als de gemeenten die reeds hebben aangegeven niet deel te nemen (Altena, Breda, Cranendonck, Dongen, Halderberge, Loon op Zand, Waalre en Woensdrecht) wel de mogelijkheid om later alsnog deel te nemen. Het instapmoment is reeds beschreven in paragraaf 1.1.2 van de inschrijvingsleidraad.
3	Inhoud	PvE: CS10 - Authenticatie en autorisatie	Wat is strikt in deze zin van de eis? Kunt u daar wat voorbeelden van geven?	Een degelijk en veilig ingerichte manier voor authenticatie en autorisatie op de verschillende systemen, zoals laadpaal, backoffice, app, websites etc.

4	Inhoud	PvE: CS14 - SCSP's	Wat verwacht u van een System control security panel? Is dit een groep afgevaardigden die security moeten borgen? Wie moet onderdeel zijn van het panel? Welke hardening voorziet u hierop?	De verwachting van een system control security panel is een panel/dashboard om netwerk security te bewaken. Denk hierbij aan netwerk monitoring, aanvalsdetectie, firewall en intrusion detection/prevention, user access control, policies, logs/reports. De hardening gaat over de gehele keten.
---	--------	--------------------	---	--

5	Inhoud	PvE Netbewust laden: Kosten en scope netbewust laden	De concessiehouder ontvangt geen vergoeding voor het toepassen van netbewust laden. Dit betekent dat de kosten van netbewust laden gedekt moeten worden in de overkoepelende business case. Ook moet de CPO hier rekening mee houden in de stroom inkoop om onbalanskosten te voorkomen. Om hier een adequate inschatting van de maken moet een CPO weten op welke schaal (hoeveel gebieden/wat voor beperking) netbewust laden toegepast dient te worden. Kan concessieverlener hier (evt. na consulteren RNB) meer inzicht in geven?	Concessiehouder moet rekening houden een opwaartse trend in het aantal MS/LS-trafo's met een piekbelasting van 80% of hoger. Zoals vermeld in het Beschrijvend Document zien wij per december 2023 een toepassing van netbewust laden verspreid in het concessiegebied in 10% van de LS-netten. Uit de netimpactanalyse 2023 van regio Zuid volgt dat ongeveer 22% van de middenspanningsruimtes tot en met 2035 overbelast (een piekbelasting van 100% of hoger) raakt door afname van elektriciteit. Dit betekent overigens niet per definitie dat gelijktijdig in al deze buurten voor de resterende exploitatietermijn het knelpunt blijft bestaan, omdat de netbeheerder continu werkt aan verzwaring en uitbreiding van de LS-netten. Concessiehouder moet rekening houden (in navolging van de stad Utrecht, zie berichtgeving d.d. jan-2024) met een behoefte aan de toepassing van congestiemanagement op laadpalen vanaf jan-2025 in alle grote stedelijke gebieden (als leidraad: G40 steden) als gevolg van dreigende congestie in de hoger gelegen netten. In de buitengebieden ligt dit percentage lager, omdat hier minder grote clusters van laadpalen aanwezig zijn die geaggregeerd flexibiliteit kunnen bieden. In het Programma van Eisen wordt in eis NL 4 de
---	--------	--	---	---

				toepassing van netbewust laden omschreven. Met de zinsnede "MS/LS-trafo's gelegen in een gebied waar de gereserveerde ruimte voor kleinverbruik wordt overschreden door knelpunten in de hoger gelegen netten" wordt bedoeld dat voor de laadpalen die dit betreft congestiemanagement idealiter plaatsvindt via technisch gezien dezelfde uitgangspunten en processen als voor netbewust laden omschreven in de Handreiking Netbewust Laden. Concessieverlener, concessiehouder en regionale netbeheerder treden met elkaar in overleg zodra de behoefte aan toepassing van congestiemanagement op de laadpalen actueel wordt. Congestiemanagement is nader geduid in het Codebesluit Congestiemanagement van de Autoriteit Consument & Markt.
--	--	--	--	--

6	Inhoud	PvE Netbewust laden: Kosten en scope netbewust laden	In het verlengde van bovenstaande: In de "Handreiking Netbewust laded, Hoofdstuk 3 Processen" staat de volgende zin: "Bij de tenderstukken wordt een overzicht meegegeven van de MS/LS-trafo's waar de belasting op dat moment op piekmomenten al 80% of hoger is". Dergelijk overzicht mist in deze tenderstukken. Kan deze alsnog worden aangeleverd? Of blijft het beperkt tot het in 5.3 (Begeleidend document) genoemde "toepassing van netbewust laden verspreid in het concessiegebied in 10% van de LS netten"?	Zie ook antwoord 5. Een overzicht met exacte gebieden zullen we delen na gunning.
7	Proces	PvE Netbewust laden: Tijd tussen start concessie en activatie van netbewust laden	In NL6 wordt geschreven over een periode tussen de start van de concessie en de activatie van netbewust laden. Het beschrijvend document licht toe dat in die periode "noodzakelijke data, ICT en processaanpassingen" doorgevoerd moeten worden. Bij welke partij liggen deze handelingen en welke doorlooptijd kan hier verwacht worden?	Netbeheerder ziet de volgende stappen in opschaling. In iedere stap zal noodzakelijke data, ICT en proces aanpassingen doorgevoerd moeten worden bij alle partijen: a 2024: halfjaarlijks aanwijzen van gebieden en laadpaal EANs en statisch profiel (middels excel overzichten) b 2025: geautomatiseerd versturen van gebieden en laadpaal EANs en statisch profiel cf. landelijke vast te stellen interface c pilot vanaf 2024 en stapsgewijs opschalen: dagelijks geautomatiseerd versturen van beschikbare netcapaciteit op een LS-net op basis van een grid safety analyse (cf. handreiking Netbewust laden)

8	Inhoud	PvE Netbewust laden: Netbewust laadplein	In NL7 wordt gesproken over een netbewust laadplein. Wat is de definitie van een "netbewust laadplein"?	Met NL7 wordt bedoeld 'netbewust laden op een laadplein', dus in geval van een laadopstelling met meer dan 2 laadpunten (sockets) achter één aansluiting.
9	Inhoud	PvE Netbewust laden: Netbewust laadplein	Indien netbewust laden volgens de handreiking van toepassing is, is het niet relevant of een laadpunt in een laadpleinopstelling staat of niet. Immers, alle laadpunten achter de trafo mogen gepoold worden (zie ook Hoofdstuk 3, uitgangspunt 2 van de Handreiking). Is deze eis dan nog noodzakelijk en zo ja, waarom?	Zie antwoord op vraag 10. Poolen wordt eerst op kleine schaal getest in een aantal vastgestelde gebieden. In overige gebieden geldt het voorgeschreven capaciteitsprofiel inclusief de aanvullende eis (NL) voor laadpleinen.
10	Inhoud	PvE Netbewust laden: Capaciteit netbewust laden	In NL6 staat dat in eerste instantie het Capaciteitsprofiel per laadpunt opgevolgd dient te worden. Mag deze wel gepoold worden met laadpunten binnen dezelfde trafo? Hierdoor zou efficiëntere inzet van de capaciteit mogelijk worden.	Enexis werkt conform de handreiking toe naar een gepoold laadprofiel, maar wil hier eerst nog meer ervaring mee opdoen en het effect meten ten opzichte van individuele laadprofielen. De nieuwe concessiehouder kan pooling toepassen in een aantal gezamenlijk vast te stellen gebieden, waarna we evalueren en een beslissing nemen voor opschaling.

11	Inhoud	Inschrijvingsleidraad: Differentiatie prijs netbewust vs. regulier laden	In hoofdstuk 4.2.1. schrijft u: "de op te geven installatievergoeding betreft de vergoeding per kWh voor een reguliere transactie. De CPO dient echter netbewust laden aan te bieden en toe te passen en de gebruiker een aanbod te doen voor netbewust laden. De kosten voor een sessie netbewust laden dienen altijd lager te zijn dan de kosten voor een sessie regulier laden. De CPO dient hier in de de installatievergoeding rekening mee te houden." Het PVE stelt dat er geen vergoeding is voor netbewust laden. Derhalve is er ook geen mogelijkheid om op basis hiervan een lager laadtarief aan te bieden. Daarom vragen wij u om deze eis te verwijderen. Kunt u hiermee instemmen? En, wat is de definitie van 'sessie netbewust laden'? Een sessie van een laadpaal die in een netbewust laden gebied staat? Een sessie die een beperking van het laadvermogen ervaart door netbewust laden, of anders?	De geciteerde tekst uit hoofdstuk 4.2.1 van de inschrijvingsleidraad komt te vervallen. Gunningscriterium GC4: Slim & Netbewust laden stelt de Inschrijver voldoende in staat om in lijn met de Handreiking Netbewust Laden te beschrijven hoe de CPO vorm en inhoud geeft aan slim en netbewust laden. Er is sprake van een 'sessie netbewust laden' wanneer de netbeheerder, op wat voor een manier dan ook de CPO opdraagt om het laadvermogen te beperken en de EV-rijder geen gebruik maakt van de opt-out mogelijkheid.
12	Contract	Concept Overeenkomst: Boete	Artikel 3.3 staat beschreven dat de maximale boete EUR 200.000 is. Het lijkt Gegadigde redelijk om indien er sprake is van één van deze mogelijkheden, eerst een	Ja, er zal altijd eerst een mededeling gedaan worden. De maximale boete bedraagt € 200.000 per jaar.

			waarschuwing te krijgen, voordat een boete wordt opgelegd. Kan Aanbesteder hiermee instemmen? En, kan Aanbesteder verduidelijken over welke termijn de EUR 200.000 boete is?	
13	Contract	Inschrijvingsleidraad: Opbouw prijs	Interpreteert Gegadigde het correct dat de kosten voor het inkopen van Energie (bijv. shaping-, onbalanskosten en/of groen certificaten) onderdeel zijn van het E-component?	Ja dat is correct.
14	Inhoud	Inschrijvingsleidraad: Verdeling laadpalen per provincie	Kan de Aanbesteder een inschatting geven van het percentage laadpalen van het totaal dat per provincie geïnstalleerd dient te worden.	Nee. De verdeling van de laadpalen vindt plaats op basis van gebruiksdata en laaddruk.
15	Contract	Inschrijvingsleidraad: Opbouw prijs (2)	Volgens Gegadigde is component B, C en D voor iedere Gegadigde gelijk. Kan Aanbesteder de waarden voor component B, C en D daarom verstrekken?	Nee, het is vanwege de staffels aan de inschrijver om hiervoor zelf een inschatting te maken welke waardes van toepassing zijn.
16	Proces	Beschrijvend document: Blz 5 2.1 Deelnemende gemeenten	Klopt het dat gemeenten gedurende de plaatsingsperiode enkel kunnen instappen als de provincie (namens de gemeenten) eenzijdig de plaatsingsperiode met 24 maanden verlengt en geen mogelijkheid hebben om eerder toe te treden?	Correct. Indien de Provincie besluit te verlengen, hebben nieuwe gemeenten de mogelijkheid om na 24 maanden in te stappen.

17	Inhoud	Beschrijvend document: Blz 6 2.3 Exclusiviteit	"Gemeenten staan dus een verlengt privaat laadpunt (VPA) toe. Hoe verhoudt zich dit tot de 22.050 laadpalen uit de Elaad outlook van 2021. En, op welke wijze vallen VPA laadpunten onder het dekkend netwerk? "	Een verlengd privaat laadpunt (VPA) wordt niet aangesloten op een eigen netaansluiting. Daarmee valt een VPA niet onder de exclusiviteit. Gemeenten hebben de keuze om VPA wel of niet toe te staan. Met een VPA wordt geen invulling gegeven aan het dekkende netwerk.
18	Inhoud	Beschrijvend document: Blz 7 2.3 Exclusiviteit	Laadinfrastructuur op een aansluiting hoger dan 3x35A valt buiten de exclusiviteit van deze concessie. Kan Aanbesteder aangeven of laadpleinen (2 of meer laadpalen) hier ook onder vallen waarvan de aansluiting mogelijk hoger is maar de aansluiting van een individuele laadpaal niet?	Indien de aansluitwaarde hoger is dan 3x35 A vallen deze buiten de exclusiviteit.

19	Uitvoering	Beschrijvend document: Blz 22 laadpas en betaling (AFID)	De AFID is geldend vanaf maart 2024 en eist direct payment. Is een digitale QR code op de laadpaal voldoende om te voldoen aan de eisen?	In de verordening is onder andere de volgende relevante tekst opgenomen: Bij openbaar toegankelijke laadpunten die vanaf 13 april 2024 worden geïnstalleerd, is het mogelijk een ad-hoclaadbeurt te betalen met behulp van een in de Unie gangbaar betaalinstrument. Daartoe zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat bij die punten elektronisch kan worden betaald via terminals en apparaten voor betalingsdiensten, waaronder ten minste een van de volgende: a) betaalkaartlezers; b) apparaten voor contactloos betalen die ten minste in staat zijn betaalkaarten te lezen; c) voor openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van minder dan 50 kW, apparaten met een internetverbinding en mogelijkheid tot een veilige betalingstransactie, die bijvoorbeeld een specifieke Quickresponscode genereren. Het genereren van een specifieke QR-code voldoet dus, maar een statische QR-code niet.
20	Inhoud	Beschrijvend document: Blz 7 2.5 Verwijderen laadpalen bij einde contract	Hoe verhoudt het weghalen van max 1102 laadpalen zich t.o.v. de doelstelling van deze uitvraag? Namelijk het netwerk uitbreiden, opschalen en verbeteren?	Doel blijft onveranderd. Het is echter mogelijk dat er nu keuzes gemaakt worden die over 10 jaar niet meer de juiste blijken. Bovendien is dit aantal gemaximeerd en slechts een deel van het totaal.

21	Proces	Beschrijvend document: Accorderen analyse BPL	Concessieverlener kan accorderen, maar voor het daadwerkelijk plaatsen van de laadpaal is de concessienemer afhankelijk van de gemeente die uiteindelijk een verkeersbesluit moet nemen alvorens een laadpaal geplaatst kan worden. Zoekt concessieverlener bij het accorderen van de laaddrukanalyse afstemming met gemeente zodat de laadpalen ook daadwerkelijk geplaatst kunnen worden?	Nee. Het akkoord heeft betrekking op de methodiek. Het daadwerkelijke akkoord voor de locatie ligt bij de gemeente.
22	Proces	Beschrijvend document: Participatie	Hoe gaat concessieverlener om als er op basis van participatie locaties vanuit A basisnetwerk worden afgewezen en er ook geen alternatief gevonden kan worden?	Zie 3.3. In dat geval is de 3e bullit onder het uitgangspunt van kracht. Het wordt dat niet mogelijk geacht om hier een laadpaal te plaatsen. In dat geval zal opdrachtnemer hier ook niet aan gehouden worden.
23	Inhoud	Beschrijvend document: Blz 21 Verkeersbesluit en beborden één of twee parkeervakken	Bij realisatie worden twee parkeervakken door concessiehouder bebord, tenzij de gemeente kan aantonen dat dit in verband met parkeerdruk of geldend beleid niet wenselijk of onmogelijk is. Kunt u niet wenselijk definiëren? Zoals het er nu staat geeft het gemeenten de ruimte om bij een parkeerdruk van 1 parkeervak geen vakken af te kruisen.	Het is voor de gemeente verplicht om minimaal één parkeervak af te kruisen. In de huidige formulering blijkt dat inderdaad niet, dit passen we aan. In sommige gevallen kan het direct afkruisen van twee vakken tot weerstand leiden. Het stapsgewijs afkruisen kan daarbij helpen voor het draagvlak.
24	Contract	Inschrijfleidraad: Kennisgeving verlening plaatsingsperiode	Hoeveel maanden voor afloop van de eerste plaatsingsperiode geeft de Concessieverlener aan de	Dit zal uiterlijk 3 maanden vooraf worden medegedeeld.

			Concessiehouder aan dat de plaatsingsperiode verlengd wordt?	
25	Contract	Beschrijvend document: Hoofdstuk 3.1 BD aantallen 10% bijstellen	Aanbesteder geeft aan dat op basis van de prognose de aantallen 10% bijgesteld kunnen worden. Dit kan grote impact hebben op de tijdens de aanbesteding gemaakte business case. Kan Aanbesteder hieraan toevoegen dat de aantallen alleen worden bijgesteld na overeenkomst tussen Concessieverlener en Concessiehouder?	Dit staat er niet. Er staat dat wanneer de aantallen in de nieuwe prognoses meer dan 10% afwijken van de huidige, er dan in overleg met de concessiehouder gekeken wordt hoe hiermee om te gaan.
26	Inhoud	Beschrijvend document: Hoofdstuk 4.2 Concessievergoeding	Gegadigde wil, net als de Aanbesteder, elektrisch rijden zo toegankelijk mogelijk maken en houden voor de consument. Een goedkope laadprijs is hierbij van groot belang. Wij vragen ons af of een aanvullende concessievergoeding, voor rekening van de E rijder van € 0.02 per kWh hiermee in lijn is. Ons voorstel is om van de concessievergoeding af te zien, ten goede van de E rijder. Mochten u hier niet in mee willen gaan, vragen wij om uniformiteit van de concessievergoeding. Een zelfde prijs op alle laadpalen in het gebied, ongeacht in welke gemeente deze staat, bevordert de prijstransparantie. Kunt u hiermee instemmen?	Nee hiermee stemmen we niet in. Vanwege bestaande contractuele afspraken is uniformiteit met andere contracten niet te borgen.

27	Proces	Inschrijfleidraad: Tweede vragenronde (NVI) nieuwe vragen stellen	Kijkende naar de korte deadline van de eerste NVI na publicatie van de documenten, kan Aanbesteder overwegen het toch toe te staan in de tweede NVI vragen toe te laten die niet doorgaan op de eerste vragenronde?	Niet akkoord, in de 2e NVI kunnen enkel aanvullende vragen gesteld worden n.a.v. de gegeven antwoorden in deze 1e NVI.
28	Inhoud	PvE Netbewust laden: Vergoeding netbewust laden	Eis NL1 stelt dat er geen vergoeding is voor het toepassen van netbewust laden. Echter wordt er nu vanuit de NAL wel onderzoek gedaan naar een passend vergoedingsmodel voor netbewust laden. Staat concessieverlener ervoor open om deze eis aan te passen indien de uitkomst van dit onderzoek daar aanleiding toe geeft?	Dit onderzoek gaat in op bestaande contacten/bestaande laadpalen. Mochten de uitkomsten zich echter lenen voor dit contract, dan treden partijen daarover in overleg om de uitkomsten te bespreken.
29	Juridisch	Beschrijvend document: Escalatiemanier wanneer gemeenten niet leveren en deadlines in gevaar komen	Concessiehouder is heel afhankelijk van de gemeenten om de voorbereiding van te plaatsen laadpalen en de realisatie in goede banen te leiden. Concessiehouder is voornemens gemeenten zo goed mogelijk te begeleiden in dit proces om te zorgen dat alle deadlines worden gehaald. Ervaring leert, dat dit niet in 100% van de situaties lukt en er dan behoefte is escalatiemanier, meer dan enkel overleg om tot een oplossing te komen. Kan Aanbesteder	Nee, het is aan Concessiehouder om hiervoor adequate oplossing te bieden. Concessieverlener wil hierin wel ondersteunen.

			een voorstel doen om zo'n middel te bieden?	
30	Inhoud	Inschrijvingsleidraad: De pilot prijstransparantie	Waar moeten we aan denken bij "de pilot prijstransparantie"? (Is dit een pilot die wij volledig zelf op gaan zetten of is er een pilot waarin concessiehouder gewenst wordt deel te nemen?)	Dit is een pilot die door Concessiehouder zelf opgezet en uitgevoerd moet worden in overleg met Concessieverlener.
31	Proces	PvE: AP51	Kunt u concreet aangeven wie de relevante partijen zijn zoals gesteld in de eis?	Relevante gebruikers zijn de gebruikers van het aanvraagportaal en Enexis.
32	Proces	PvE: AP11	Voor datagestuurde plaatsing geldt een plaatsingsperiode van 6 maanden. Een aanvraag vanuit inwoner, forens of ondernemer (Paal volgt Auto) wordt in dit geval gekoppeld aan een datagestuurde locatie. Mag Concessiehouder aannemen dat voor deze plaatsingen dezelfde doorlooptijd geldt als een datagestuurde plaatsing (dus 6 maanden)?	Deze locaties dienen, indien aangevraagd uiterlijk in de 3e maand van de voorbereidingsperiode, in de eerst volgende realisatieperiode gerealiseerd te worden.
33	Proces	PvE: AP15	Is Concessiehouder zelf verantwoordelijk voor de verdeelsleutel(s) voor strategische	Ja, hiervoor is Concessiehouder verantwoordelijk, echter dienen deze wel aan de voorwaarden (o.a. borgen van een eerlijke verdeling) te voldoen.

			aanvragen, invalideparkeerplaatsen en deelvervoer?	
34	Proces	PvE: AP20	Mag Concessiehouder aannemen dat invalideparkeervakken uitsluitend via een gemeente aangedragen worden?	Ja, dat is correct.
35	Proces	PvE: OL4	Kan Concessieverlener uitweiden over de noodzaak van een 'motivatie van de locatie' op het locatievoorstel?	Voor het nemen van een verkeersbesluit moet de gemeente motiveren waarom de locatie gekozen is. Om dit proces zo soepel mogelijk te laten verlopen en de kans op bezwaar te verkleinen dient de Concessiehouder hier input voor te leveren dat de gemeente in het Verkeersbesluit kan gebruiken.
36	Proces	PvE: OL5	Ervaring leert dat het schouwmoment ná aanvragen netaansluiting als effectief wordt gezien, om te voorkomen dat deze op een later moment toch uitvalt i.v.m. netuitbreiding of netaanpassing. Kan Aanbesteder uitweiden over de reden dit naar voren te halen in het proces?	De exacte locatie van de laadpaal dient opgenomen te worden in het verkeersbesluit. Indien een schouw gewenst is, dient de de schouw daarom voor het nemen van het verkeersbesluit uitgevoerd te worden. Het is aan de concessiehouder of dit voor of na een netaanvraag is.
37	Proces	PvE: Gezamenlijk proces locatievoorstellen, verkeersbesluit en realisatie	Gemeente heeft - zo is te lezen in het stroomschema - 3 maanden om het verkeersbesluit te publiceren. Voor een constante workflow, voorspoedige realisatie en lage doorlooptijden is enige urgentie voor publicatie bij gemeente gewenst. Kan Aanbesteder uitweiden over beweegredenen hier 3 maanden voor te nemen?	Ervaring leert dat dit proces bij gemeenten een langere doorlooptijd heeft. We kiezen voor realistische termijnen. In afstemming met gemeenten is tot dit tijdvak gekomen. De halfjaarlijkse cyclus draagt in belangrijke mate bij aan de constante workflow.

38	Juridisch	algemene inkoopvoorwaarden art 15.1	Opdrachtnemer is onderdeel van een groot concern. Herstructurerings zijn binnen een groot concern niet ongebruikelijk en opdrachtnemer acht het derhalve aannemelijk dat opdrachtnemer de concessieovereenkomst op enig moment binnen het concern zal willen overdragen. Omdat een dergelijke overdracht mogelijk aangemerkt zal worden als een wezenlijke wijziging die noopt tot her-aanbesteding zou opdrachtnemer graag de volgende clause opnemen in de overeenkomst: "Opdrachtnemer is gerechtigd, na kennisgeving aan Opdrachtgever, deze Overeenkomst aan een derde over te dragen indien voldaan is aan alle volgende cumulatieve voorwaarden: i. de Overeenkomst-/contractoverneming is het gevolg van een gehele of gedeeltelijke overname van de activa van de Concessiehouder als gevolg van (a) een herstructurering binnen het concern van Concessiehouder, (b) een overname van Concessiehouder, (c) een fusie met Concessiehouder, èn;ii. de nieuwe Concessiehouder voldoet aan de in de onderhavige aanbesteding gestelde	Akkoord. In de overeenkomst kan deze clause opgenomen worden. "Opdrachtnemer is gerechtigd, na kennisgeving aan Opdrachtgever, deze Overeenkomst aan een derde over te dragen indien voldaan is aan alle volgende cumulatieve voorwaarden: i. de Overeenkomst-/contractoverneming is het gevolg van een gehele of gedeeltelijke overname van de activa van de Concessiehouder als gevolg van (a) een herstructurering binnen het concern van Concessiehouder, (b) een overname van Concessiehouder, (c) een fusie met Concessiehouder, èn;ii. de nieuwe Concessiehouder voldoet aan de in de onderhavige aanbesteding gestelde geschiktheidseisen, èn;iii. de concessieovereenkomst ondergaat voorts geen wezenlijke wijzigingen, èn; iv. de overneming van de overeenkomst heeft niet als doel de aanbestedingsregelgeving te omzeilen."
----	-----------	-------------------------------------	--	--

			geschiktheidseisen, èn;iii. de concessieovereenkomst ondergaat voorts geen wijzigingen, èn; iv. de overneming van de overeenkomst heeft niet als doel de aanbestedingsregelgeving te omzeilen." Bent u bereid daarmee in te stemmen en voornoemde bepaling in de overeenkomst op te nemen? Zo niet, kunt u uw afwijzing motiveren?	
--	--	--	---	--

39	Juridisch	algemene inkoopvoorwaarden art 10.2	Ontbinding zal naar onze mening niet per definitie gerechtvaardigd zijn in al de gevallen bedoeld in artikel 10 lid 2 sub d van de Algemene Inkoopvoorwaarden. Zo is het geenszins zeker dat een wijziging van zeggenschap een negatieve impact heeft op de Overeenkomst en/of de (rechts)positie van de opdrachtgever. En zeker bij een groot concern zijn wijzigingen in zeggenschap geregeld aan de orde. Bent u derhalve bereid om deze ontbindingsmogelijkheid te schrappen? Zo niet, bent u bereid om deze bepaling te herformuleren als volgt: "de overwegende zeggenschap over of binnen de onderneming van de opdrachtnemer wijzigt door een wijziging van tenminste 51% van de aandeelhouders."? Zo niet, bent u dan bereid toe te voegen dat ontbinding in dergelijke gevallen alleen mogelijk is indien dit redelijkerwijs gerechtvaardigd is? Tekstvoorstel (toevoeging aan het einde van het artikel): "In voornoemde gevallen zal de provincie uitsluitend gerechtigd zijn tot ontbinding van de Overeenkomst indien provincie aantoont dat de ontbinding redelijkerwijs gerechtvaardigd is, gelet op alle	De provincie is akkoord met de laatste suggestie en luidt als volgt: "In voornoemde gevallen zal de provincie uitsluitend gerechtigd zijn tot ontbinding van de Overeenkomst, indien de provincie aantoont dat de ontbinding redelijkerwijs gerechtvaardigd is, gelet op de relevante omstandigheden van het geval".
----	-----------	---	--	---

			relevante omstandigheden van het geval."	
40	Juridisch	Concept overeenkomst 4.2	Het komt opdrachtnemer onredelijk voor indien (toekomstige) kosten die het gevolg zijn van thans onvoorziene omstandigheden (als bedoeld in art. 6:258 BW) dan wel (toekomstige) kosten die door opdrachtgever en/of ondergeschikten dan wel hulppersonen van de opdrachtgever ontstaan, niet (deels) bij opdrachtgever in rekening kunnen worden gebracht op grond van artikel 4.2 van de Overeenkomst. Kunt u bevestigen dat voornoemde kosten niet onder de werking van artikel 4.2	Dat is akkoord

			vallen en deze bepaling slechts betrekking heeft op kosten die niet het gevolg zijn van onvoorziene omstandigheden als bedoeld in art. 6:258 BW dan wel kosten die toerekenbaar zijn aan opdrachtgever? En zo niet, kunt u uw afwijzing motiveren?	
41	Juridisch	Concept overeenkomst 3.4	De opzegmogelijkheid van de provincie/opdrachtgever als bedoeld in artikel 3.4 van de Overeenkomst lijkt ons onredelijk indien de grond voor opzegging, d.w.z. het rechterlijk verbod niet toerekenbaar is aan opdrachtnemer en zonder dat de opdrachtnemer gecompenseerd wordt voor de reeds gemaakte kosten en investeringen. Bent u daarom bereid dit artikel 3.4 te schrappen en zo niet, de opzegmogelijkheid in dit artikel slechts mogelijk te maken indien het rechtelijk verbod aan opdrachtnemer kan worden toegerekend en zo niet, dit artikel aan te vullen in de zin dat de opdrachtnemer zal worden gecompenseerd voor de aantoonbaar gemaakte kosten en	Niet akkoord, zie ook antwoord op vraag 228. Wel kan worden toegevoegd dat opdrachtgever met opdrachtnemer in overleg zal treden over een mogelijke compensatie voor de aantoonbaar gemaakte kosten, indien het rechterlijk verbod niet aan opdrachtnemer kan worden toegerekend.

			investerings? En zo niet kunt u uw afwijzing motiveren?	
42	Juridisch	Concept overeenkomst 3.3	De boete (in artikel 3.3 van de Overeenkomst) van € 500 per dag/overtreding/criteria/eis kan naar onze mening disproportioneel zijn. Dit hangt af van de exacte omstandigheden / gedragingen / ernst van de overtreding/ daadwerkelijk geleden schade etc, Daarnaast beschikt de Provincie reeds over de mogelijkheid om eventuele schade te vorderen van de opdrachtnemer en is een boete in dat opzicht niet noodzakelijk. Bent u bereid om te volstaan met de mogelijkheid van schadevergoeding en dus de boete te laten vervallen? Zo niet, bent u bereid om de boete (fors) te verlagen, bijvoorbeeld tot € 50 per dag/overtreding/criteria/eis? Mocht u daartoe ook niet bereid zijn, bent u	Nee, dit passen we niet aan. Zie ook de antwoorden op vraag 226 en 227.

			dan wel bereid om een reeds betaalde boete in mindering te brengen op het bedrag van de schadevergoeding?	
43	Proces	Leidraad 3.5	Ten aanzien van deze "Kerncompetentie 1" zijn de partijen die reeds gewerkt hebben met de door Enexis gecertificeerde aannemers bevoordeeld omdat zij waarschijnlijk wel een referentieproject als bedoeld in paragraaf 3.5.1 van de leidraad kunnen overleggen waaruit blijkt dat zij eerder met een door Enexis gecertificeerde aannemer minimaal 1000 laadpunten hebben gerealiseerd, terwijl partijen die niet eerder met deze aannemers hebben gewerkt niet zo'n referentieproject kunnen overleggen terwijl zij wel met een andere aannemer die niet door Enexis is gecertificeerd deze vereiste ervaring heeft opgedaan. Is opdrachtgever bereid om alsnog een gelijk speelveld	Uit de referentie dient de gestelde ervaring te blijken. Dit hoeven geen door Enexis gecertificeerde aannemers te zijn.

			te creëren door opdrachtnemer toe te staan om een referentieproject in te brengen waaruit de vereiste ervaring blijkt, maar welk referentieproject met een andere (onder)aannemer (als derde) werd uitgevoerd, d.w.z met een (onder)aannemer die niet door Enexis is gecertificeerd? Zo niet, kunt u uw afwijzing motiveren?	
44	Contract	PvE AP1 AP3 AP4	Begrijpt gegadigde het correct dat er eerst publieke laadpalen op de locaties in de witte vlekken (categorie A) dienen te worden gerealiseerd, alvorens publieke laadpalen op andere locaties (categorieën B en C) te mogen realiseren? Of worden deze opdrachten parallel aan elkaar verstrekt?	We beogen dat categorie A is afgerond in het eerste half jaar. Categorie B start vanaf februari 2025. Categorie C kan parallel lopen aan beide processen en het is mogelijk dat door vertraging in categorie A gedeeltelijk ook na februari 2025 nog witte vlekken worden gerealiseerd.
45	Inhoud	BD 4.2.4 Slim laden	Onder welke voorwaarden mag Concessiehouder een variabele laadprijs instellen?	Paragraaf 4.2.4 staat niet in het beschrijvend document. We gaan ervan uit dat u hier bedoeld 4.2.4 van de inschrijvingsleidraad. Variabele tarieven maken geen onderdeel uit van de uitvraag, echter wij kunnen ons voorstellen dat variabele tarieven in het kader van slim & netbewust laden in de komende

				jaren gebruikelijker worden. Indien concessiehouder variabele tarieven wenst toe te passen kan dit worden meegenomen in de uitwerking van dit gunningscriterium waarbij het aangeboden inschrijftarief als maximum geldt.
46	Inhoud	BD 3.11	Ten aanzien van de afstemming met door Enexis gecertificeerde aannemers geeft u aan 'Concessieverlener streeft ernaar om deze processen te optimaliseren'. Kunt u toelichten welke stappen hier reeds toe zijn gezet?	Nee, deze zullen we niet nader toelichten. Het is aan inschrijver om hier naar eigen inzicht voorstellen voor te doen.
47	Proces	Leidraad 4.2.2 t/m 4.2.4	Concessieverlener geeft per gunningscriterium aan welke punten zij belangrijk acht. Geeft de volgorde van de punten ook de prioritering aan? Of zijn alle punten evenredig essentieel?	Het gunningscriterium wordt beoordeeld op de aspecten die zijn beschreven. Er is geen sprake van prioritering in de verschillende aspecten.
48	Inhoud	BD 3.4.3	In uw realisatieproces voorziet u de aanvraag van netaansluitingen in maand 6 waarna plaatsing vanaf maand 7 plaatsvindt. U vraagt Concessiehouder om nadere afspraken te maken met Enexis te maken om het tijdig aanvragen en een constante en stabiele workflow te borgen. Is dit proces op hoofdlijnen (en dus indicatieve doorlooptijden) reeds met Enexis afgestemd?	Ja.

49	Contract	PvE AP40	Kunt u nader toelichten hoe u uptime precies definieert? Hanteert u een gemiddelde over alle palen binnen één gemeente? Rekent u per kalendermaand? Rekent u alle uren in de week mee, of enkel werkdagen?	Zie AP40 van Het Programma van Eisen. Dit betreft alle uren.
50	Inhoud	BD 6.7	U schrijft "Daarnaast dient concessiehouder mee te werken aan een pilot die de prijstransparantie van laden tijdens de laadsessie vergroot." In de inschrijvingsleidraad vraagt u inschrijvers als onderdeel van GC2 te beschrijven hoe zij invulling gaan geven aan deze pilot. De verwoording in het beschrijvend document 'mee te werken aan' impliceert echter dat Concessieverlener de uiteindelijke invulling van deze pilot bepaalt. 1. Klopt deze interpretatie? 2. Zo ja, gaat u ermee akkoord dat Concessiehouder eventuele extra kosten bij Concessieverlener in rekening kan brengen in het geval dat de plannen van Concessiehouder en Concessieverlener wezenlijk verschillen?	Zie ook antwoord 30. Als onderdeel van GC2 dient inschrijver een voorstel te doen voor 'de pilot prijstransparantie'. Uitgangspunt is het uitvoeren van deze beschreven pilot. Uitvoering van deze pilot, waaronder ook eventuele kosten hiervan, zijn voor inschrijver. Nader overleg en afstemming tussen concessiehouder en Concessiegever wordt zinvol en noodzakelijk geacht, waarna concessieverlener hierop een akkoord dient te geven.
51	Inhoud	BD 5.2	U schrijft: "Indien er na de plaatsingstermijn ontwikkelingen plaatsvinden die grootschalige aanpassing aan de geplaatste laadinfrastructuur noodzakelijk	Nee hiervoor is geen limitatieve lijst aan criteria vast te stellen. Uiteraard vallen ontwikkelingen / noodzakelijke aanpassingen door veranderende wet- en regelgeving hier zeker onder.

			maken.." kunt u nader toelichten wat voor u criteria zijn om te bepalen of ontwikkelingen noodzakelijke aanpassingen vergen?	
52	Inhoud	Beschrijvend document 2.5	U geeft aan dat Concessieverlener na afloop van de exploitatietermijn Concessiehouder kan verzoeken tot 10% van de laadpalen 'op eigen kosten' te verwijderen. 1. Houdt dit in dat het eigendom van deze laadpalen vervalt aan Concessiehouder? 2. In paragraaf 5.7 geeft u aan een vergoeding te betalen per te verwijderen laadpaal. Om te voorkomen dat de kosten voor na afloop te verwijderen palen in de installatievergoeding moeten worden opgenomen, verzoeken wij u dezelfde vergoedingen te rekenen voor het verwijderen van deze palen.	1. Ja. Concessiehouder wordt eigenaar van de verwijderde laadpalen. 2. Nee, hiervoor ontvangt concessiehouder geen vergoeding. T.b.v. de beheersbaarheid van dit risico heeft concessieverlener dit aantal reeds gemaximeerd op 10%.
53	Proces	Leidraad 4.2.5	Het beoordelingsteam bestaat uit minimaal 5 personen met kennis en kunde op relevante vakgebieden.' Kunt u aangeven welke functies en/of vakgebieden vertegenwoordigd zijn in het beoordelingsteam?	Het beoordelingsteam bestaat uit beleidsmedewerkers energie en leefomgeving, een vertegenwoordiger vanuit het project laadinfrastructuur, een adviseur op het onderwerp energie en een vertegenwoordiger vanuit de netbeheerder.

54	Inhoud	Leidraad 4.2.4	Onder de aspecten waarop wordt beoordeeld bij GC4, noemt u '4. de mate waarin aanvullende ideeën en voorstellen een concrete en realistische bijdrage leveren...'. Kunt u toelichten wat u bedoelt met 'aanvullende ideeën en voorstellen' en hoe deze zich verhouden tot maatregelen?	Aanvullende ideeën van inschrijver die door Concessiehouder nu niet worden voorzien, maar die wel een bijdrage leveren aan de doelstelling Slim & Netbewust Laden of Slim & Netbewust laden daadwerkelijk weten te bevorderen of het draagvlak hiervoor weten te verhogen.
55	Inhoud	leidraad 4.2.3	U benoemt 5 aspecten die geadresseerd dienen te worden in het plan voor GC3 die elk vragen om een gedegen onderbouwing. Gaat u akkoord met het uitbreiden van de ruimte voor dit plan naar bijvoorbeeld 4 A4?	Dit is akkoord en wordt aangepast naar maximaal 4 pagina's A4.
56	Inhoud	Leidraad 4.2.3	U schrijft: "Concessieverlener daagt inschrijver ook uit om, binnen de beschreven kaders, met voorstellen en ideeën te komen die het proces van realisatie- en uitvoering ten goede komen." Onder de beoordelingsaspecten komt echter alleen de bijdrage van de ideeën en voorstellen aan de realisatie- en uitvoeringscapaciteit terug. 1. Klopt het dat u enkel beoordeelt op de bijdrage aan de realisatie- en uitvoeringscapaciteit? 2. Zo nee, welke andere aspecten van het proces van realisatie en uitvoering	1. Zie hiervoor de punten 1 t/m 4 waarin beschreven wordt waarop wordt beoordeeld. 2. Zie antwoord 1. 3. Onder uitvoeringscapaciteit wordt verstaan alle benodigde capaciteit/menskracht (zowel in omvang als expertise) in het gehele proces, aanpak en in alle stappen die nodig zijn om de doelstellingen en aantallen tijdig te realiseren.

			zijn nog meer van belang in de beoordeling? 3. Kunt u een definitie geven wat u verstaat onder uitvoeringscapaciteit?	
57	Inhoud	Leidraad 4.2.2	In aspect 7 onder 'dienstverlening' spreekt u over de laadpaalverdelingen indien de aanvragen de eerder gestelde maxima overschrijden. Kunt u toelichten wat u onder een 'reële en redelijke verdeling' verstaat?	Een verdeling die dusdanig is dat er sprake is van een eerlijke verdeling en spreiding van de betreffende laadpalen en alle partijen hier redelijkerwijs mee kunnen instemmen.
58	Inhoud	Leidraad 4.2.2	U benoemt 11 aspecten die geadresseerd dienen te worden in het plan voor GC2. Tegelijkertijd is de ruimte voor dit plan beperkt: 4 A4. Vraag: gaat u akkoord met het uitbreiden van de ruimte voor dit plan naar bijvoorbeeld 6 A4?	Dit is akkoord en wordt aangepast naar maximaal 6 pagina's A4.
59	Inhoud	Leidraad 4.2.2	Onder 'dienstverlening' vraagt u de inschrijver een pilot uit te werken ten behoeve van prijstransparantie. In welke mate kunnen wij inzet vanuit provincies en gemeenten verwachten voor de realisatie van deze pilot?	Zie antwoord 50. Aanvullend hierop: wij kunnen ons voorstellen dat inzet van de provincie en/of gemeenten meerwaarde kan hebben. Wij staan ervoor open om dit samen te verkennen.

60	Inhoud	Leidraad 4.2.2	Onder 'dienstverlening' vraagt u de inschrijver een pilot uit te werken ten behoeve van prijstransparantie. Kunt u de doelstellingen van deze pilot verder toelichten?	Concessiehouder wil een bijdrage leveren aan het verhogen van de prijstransparantie van laadtarieven richting E-Rijders. Het doel van de pilot is om maatregelen of acties uit te voeren die hier een bijdrage aan leveren en die bij een positief resultaat opgeschaald en/of structureel uitgevoerd kunnen worden.
61	Inhoud	Leidraad 4.2.2	Onder 'dienstverlening' vraagt u in te gaan op 'de mate waarin de pilot prijstransparantie bijdraagt aan een daadwerkelijk transparanter worden van de kosten tijdens een laadsessie.' Vraag: dient de pilot enkel gericht te zijn op prijstransparantie tijdens de laadsessie, of gaat dit ook over andere fasen van het proces?	Onder prijstransparantie verstaan we het gehele proces. Dus voor, tijdens en na een laadsessie. Opdrachtgever is van mening dat op dit moment de meeste winst is te behalen in het vergroten van prijstransparantie tijdens en na de sessie.
62	Inhoud	Leidraad, GC1 indexatie	Indexatie vindt elk kwartaal plaats via Y+1 Endex. Het verzoek aan de concessiegever om deze indexatie aan te passen naar een indexatie op basis van Q+1 (op basis van een kwartaal product). Periode en product zijn hierdoor beter op elkaar afgestemd en de energieinkoop is meer in lijn met de markt. Dit resulteert er bijvoorbeeld in dat als in de zomer het energietarief laag is, e-rijders dit terug in het laadtarief. Dit draagt bij aan de uitlegbaarheid van de energieprijzen aan de e-rijder. Andere concessieverleners (zoals de	We passen dit aan naar: Elk kwartaal o.b.v. de gemiddelde dagwaarde van het afgelopen kwartaal van de ICE Endex Dutch Power Base Load Futures end-of-day settlement (gemiddelde Quarterly ENDEX).

			gemeente Utrecht) hanteren deze methodiek ook.	
63	Inhoud	PvE G2	Zoals deze eis nu omschreven is lijkt het dat de concessiehouder minimaal een applicatie voor mobiele telefoons moet aanbieden waarmee geladen en betaald kan worden zonder verplichting tot registratie en abonnementsvorm. Deze ad hoc laadtransacties lopen via een Payment Service Provider en registratie van persoonsgegevens is verplicht (onder het principe van KYC: Know Your Customer). Het is dus juridisch niet toegestaan om zonder persoonsgegevens betalingen uit te voeren. Is OG zich er van bewust dat bij een ad hoc laadtransactie via een applicatie ter aller tijden uitwisseling van persoonsgegevens moet plaatsvinden?	Eis G2 doelt op betalen zonder registratie of abonnementsvorm niet op het eventueel overdragen van persoonsgegevens. Indien dit noodzakelijk is, is dat toegestaan. Het is niet verplicht een app in te richten wel is het verplicht om conform de AFIR een ad hoc betaalmethode te bieden. Zie ook vraag 19. De tekst "De concessiehouder voorziet minimaal hiertoe in een applicatie voor mobiele telefoons waarmee geladen en betaald kan worden. De applicatie is te vinden met informatie op de laadpaal en is in ieder geval geschikt voor IOS en Android telefoons." schrappen we uit deze eis.

64	Inhoud	PvE commitment gemeenten	Welke commitment geven de gemeentes voor de uitvoering van de concessie en zijn er vaste aanspreekpunten / verantwoordelijken voor de implementatie?	Deelnemende gemeenten hebben de provincie gemandateerd om deze aanbesteding namens hen uit te voeren. Gemeenten zijn middels meerdere bijeenkomsten en middels de nodige documenten uitgebreid geïnformeerd over de aanpak en benodigde inzet, acties en verplichtingen vanuit de gemeenten. Zie bijvoorbeeld bijlage 11 'Samenvatting'. Dit is dan ook meegenomen in de besluitvorming van de deelnemende gemeenten. Elke gemeente wijst een vaste aanspreekpunt aan voor concessiehouder.
65	Inhoud	PvE AP53	Hoe gaat men om met lange voorbereidingstijden van de netbeheerder? valt dit ook onder "bijzondere situaties" en wat verstaat men onder "de aanvullende termijnen"?	Als de voorbereidingstijden substantieel langer zijn dan gebruikelijk gaan we hierover in overleg. Aanvullende termijn is meer tijd dan een plaatsingsperiode.
66	Inhoud	PvE OL5	'Een fysieke schouw voor elke aangedragen locatie is onrealistisch voor deze aantallen. Gegadigde stelt voor om in plaats van een verplichte schouw, het verplicht te stellen om betrokken partijen de mogelijkheid te bieden om alternatieve locaties aan te dragen, bijvoorbeeld via het realisatieportaal van concessiehouder. Kan OG hiermee akkoord gaan?	Nee, dit is niet akkoord. Het uitvoeren van een schouw is niet verplicht. Wel is Concessiehouder verplicht een schouw aan te bieden en uit te voeren als een gemeente dit noodzakelijk acht. Goede locatievoorstellen zullen de behoefte aan een schouw verminderen. Op basis van ervaringen uit de huidige concessie blijkt dat de meeste gemeenten hier geen gebruik van maken.

67	Inhoud	PvE OL3	"Kosten aanrijdbeveiliging zijn voor de initiatiefnemer". Gegadigde begrijpt hieruit dat als gemeenten bepaalde aanrijdbeveiliging willen, zij hier de kosten voor dragen. Kan OG dit bevestigen?	Dat is correct. Indien er geen aanrijdbeveiliging noodzakelijk is conform de eisen, maar er vanuit de gemeente wel de wens is, dient de gemeente deze kosten zelf te financieren. Als aanrijdbeveiliging conform de eisen uit het contract geplaatst moet worden, of op initiatief van Concessiehouder geplaatst wordt, dan zijn de kosten voor Concessiehouder.
68	Inhoud	PvE AP44	"Verwijdering of verplaatsing dient binnen 30 dagen na verzoek uitgevoerd te zijn" Indien bij verplaatsing een nieuwe netaansluiting aangevraagd moet worden en een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd moet worden, kan niet aan deze eis voldaan worden. Het verzoek om dit in de eis mee te nemen.	Akkoord. (tijdelijke) Verwijdering dient binnen 30 dagen plaats te vinden. Herplaatsing dient dan uiterlijk plaats te vinden in de eerst volgende realisatieperiode.
69	Inhoud	PvE AP25	Kan OG bevestigen dat de huidige CPOs van deze laadpalen verplicht zijn mee te werken aan de overname?	Dit is niet van toepassing, aangezien het de overname van de laadlocatie betreft en niet van de laadpaal of het onderliggende contract. Wanneer de laadlocatie leeg en zonder onderliggend contract wordt overgenomen is de huidige partij niet meer in beeld.
70	Inhoud	PvE AP 11	Betekent dit punt ook dat de CPO 1 op 1 contact hebben met inwoners over bezwaren op laadpaallocaties, of is het enkel een portaal waarin aanvragen gedaan kunnen worden?	Een portaal volstaat. Nee het is slechts een signaleringsfunctie.

			Kunnen inwoners rechten ontlene aan de gedane aanvragen?	
71	Inhoud	PvE Dekkend netwerk	Bij subcategorie "dekkend laadnetwerk" wordt gesproken over het uitvoeren van een witte vlekken analyse waar de eerste locatievoorstellen door ons uit zouden moeten rollen. Tegelijkertijd wordt er gesproken over een door de provincie opgestelde plankaart (AP7), vallend onder "datagestuurde bijplaatsing" Kan de bestaande plankaart voor datagestuurde locaties gebruikt worden voor de witte vlekken analyse, of moet er door ons echt naar nieuwe locaties gezocht worden.	Ja, de plankaart kan (indien beschikbaar) gebruikt worden voor de witte vlekken analyse. De verwachting is dat de plankaart niet in alle gevallen tijdig beschikbaar is. Concessiehouder dient er rekening mee te houden dat hij zelf locaties moet aanwijzen in die gevallen.
72	Inhoud	PvE NL4	'de regionale netbeheerder [heeft het recht om] (...) via een stuursignaal het vermogen [te] verlagen'. Doelt OG op een direct stuursignaal vanuit de netbeheerder naar de laadpaal, of via het backend van de CPO (ocpp)?	Via de backend van de CPO.
73	Inhoud	PvE eis SC3	In welk geval zou OG kosten maken, en wat is de verwachte hoogte van deze kosten?	Als twijfels bestaan over de uitgevoerde tests en rapporten, of als concessiehouder zelf deze test (niet tijdig) uitgevoerd heeft. De kosten zijn situatie afhankelijk en daardoor voorafgaand niet in te schatten.

74	Inhoud	PvE Eis G14	Hoe kan de CPO de e-rijder benaderen voor deze berichtgeving, en hoe kan een CPO inzicht hebben in de SOC van een EV?	Zie antwoord 127.
75	Inhoud	PvE Eis G4 en G15	Het aanbieden van een laadpas is een ongebruikelijke scope en past ons inziens niet binnen een openbare aanbesteding voor laadinfra. Bovendien geldt het CPO tarief al bij direct payment via de CPO-app. Kan OG bevestigen dat dit voldoende is?	Nee. Het aanbieden van een laadpas is zeer gebruikelijk in andere concessies en ook wenselijk.
76	Inhoud	PvE Eis G2	Directe betalingen met een creditcard of betaalpas: dit wordt verder nergens genoemd. Kan OG verduidelijken of deze techniek is geëist?	Direct met creditcard of betaalpas is geen eis. Wel adhoc betalen conform AFIR. Zie ook vraag 19
77	Inhoud	PvE eis TV19	Waar doelt OG op?	Nieuwe technologische ontwikkelingen
78	Inhoud	PvE eis TV20	Algoritmes rondom slim laden/netbewust laden vallen onder intellectueel eigendom. Kan OG bevestigen dat deze buiten scope van deze eis vallen?	Ja, OG kan dat bevestigen.
79	Inhoud	PvE TV18	Getest en Gecertificeerd conform welke normen anders dan in het PvE al worden benoemd?	Geen, dus enkel conform de normen zoals genoemd in het PvE.
80	Inhoud	Leidraad Indexatie installatievergoeding	Graag attenderen wij OG erop dat L1-lonen Indexcijfer Cao-lonen per uur incl. bijzondere beloningen niet meer geupdate lijkt te worden door het CBS. Zie: https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/82838NED . Hoe wenst OG hiermee om te gaan?	De voorgestelde index is inderdaad stopgezet. Daarom wordt de index vervangen door "Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur; indexcijfers (2020=100)"

81	Inhoud	Leidraad	Met hoeveel 'witte vlekken' locaties houdt OG rekening?	Zie Beschrijvend document paragraaf 3.3. Op peildatum 1 juni 2023 zijn er in de provincies Noord-Brabant en Limburg 1.111 witte vlekken vastgesteld, waarvan er naar schatting bij start van de concessie nog ongeveer 650-750 locaties te realiseren zijn. Door realisatie hiervan ontstaat er een dekkend netwerk van publieke laadpalen in de provincies Noord-Brabant en Limburg
82	Inhoud	Leidraad 4.2.1. GC 1 HBE's	De business case van de Concessiehouder wordt sterk beïnvloed door de landelijke regeling rondom Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's). Gezien de grootte van deze concessie zou een onverwachte afschaffing van het HBE-systeem, waardoor de CPO geen HBE-inkomsten meer genereert, een desastreus effect op de business case hebben. In eerdere tenders, zoals Amsterdam (2023) en Utrecht (2023) werden CPOs tegemoet gekomen door een artikel op te nemen in het PvE dat stelt dat concessiehouder en concessieverlener met elkaar in gesprek treden in geval wegvallen van HBE-inkomsten, met als doel om de business case van concessiehouder niet wezenlijk te laten verslechteren. Zou OG een dergelijke toezegging	Het vertrekpunt is de huidige wet- en regelgeving. Indien wijzigingen rondom de HBE's optreden, zullen we hierover in alle redelijkheid en billijkheid met elkaar in overleg treden,.

			willen doen? Zo niet, kunt u dit toelichten?	
83	Inhoud	PvE CS22	Het is onrealistisch en tevens onnodig dat alle onderaannemers (installateurs, onderhoudspartij, eerstelijns storingsdienst) ISO27001 gecertificeerd zijn. Het verzoek om deze eis aan te passen naar CPO & backend.	Inschrijver dient gecertificeerd te zijn. Bij inschrijving als combinatie dienen de afzonderlijke combinanten gecertificeerd te zijn. Bij het inschakelen van onderaannemers geldt de eis van certificatie niet voor de onderaannemers. Inschrijver is de gecontracteerde partij en die dient te voldoen.
84	Inhoud	PvE AP18 & BD 3.5 en 3.6	Voor laadpalen waarvan slechts 1 laadpunt exclusief beschikbaar wordt gesteld aan een gebruikersgroep, geldt noch een maximum aantal, noch een vergoeding. De aanvraag hiervan wordt daarom laagdrempelig, terwijl deze palen een wezenlijke impact hebben op de business case. Daarom verzoeken wij u de Concessiehouder in staat te stellen de aanvragen van gemeenten of gebruikers zoveel mogelijk te bundelen	Nee hiermee stemmen we niet in. Wel streven we ernaar om aanvragen voor deelvervoer te clusteren op momenten dat dit geografisch en wat aanbieder betreft logisch is. Gemeenten dienen hierbij redelijk en billijk te handelen.

			tot laadpalen met 2 gereserveerde laadpunten waar mogelijk.	
85	Inhoud	PvE AP18	De ervaring leert dat laadpalen voor vaste/gereserveerde deelautoplekken extreem weinig gebruikt worden. In een eerder onderzoek van de gemeente Amsterdam was dit zelfs minder dan 50%. Dit heeft een te grote impact op de business case om akkoord te kunnen gaan met het ontbreken van een maximum op het aantal deelautolaadpunten. Het vooraf definieren van een maximum aantal laadpunten bestemd voor deelautovervoer is cruciaal om de business case in te schatten. ON is daarom ook blij dat OG het aantal laadpalen met 2 laadpunten gereserveerd voor deelauto's maximeert op 5%. Het is voor ON van groot belang dat een dergelijk maximum ook voor laadpalen met één laadpunt gereserveerd voor deelauto's wordt vastgesteld. Wij verzoeken OG daarom om ook voor	Nee hiermee stemmen we niet in.

			laadpalen met één laadpunt voor deelautovervoer een maximum in te stellen, bijvoorbeeld van 10%. Kan OG hiermee akkoord gaan?	
86	Inhoud	PvE, BM18	U schrijft onder andere: "Indien het percentage laadpaalkleven hoger is dan 5% van de laadsessies dan dient de concessiehouder in de gehele provincies maatregelen te treffen om dit te verhelpen." 1. Erkent Concessieverlener dat het oplossen van laadpaalkleven een gezamenlijke inspanning is van zowel de Concessiehouder als gemeenten en/of provincies, en dus dat enkel de Concessiehouder niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor het oplossen hiervan? 2. Indien Concessiehouder maatregelen wilt treffen die	1) Concessiehouder is wel actiehouder en eindverantwoordelijk voor het maximaal tegengaan van laadkleven. 2) Indien redelijk zal Concessiehouder altijd pogen te ondersteunen.

			gezamenlijke inspanning vereisen van bovengenoemde partijen, kan Concessiehouder dan rekenen op medewerking van gemeenten en/of provincie?	
87	Inhoud	PvE AP58	Bij het vervangen van een laadpaal dient de netbeheerder werkzaamheden te verrichten die in onze ervaring vaak tenminste 12 weken in beslag nemen. Hoe is OG van plan om te gaan met dit gegeven in relatie tot deze eis? Welke commitment heeft OG van Enexis ontvangen t.a.v. deze eis?	De werkzaamheden dienen op een dergelijke manier gepland te worden dat deze op dezelfde dag plaatsvinden.

88	Inhoud	PvE AP7	"Als er minder dan 1.575 locaties zijn, worden alleen locaties gerealiseerd om de laaddruk onder de vastgestelde limieten te brengen, zelfs als dit betekent dat het voorspelde aantal laadpalen niet wordt gehaald. Eventueel kan dit verschil later worden ingehaald." Hoe verhoudt deze stelling zich tot het gestelde minimum van 22,000 gerealiseerde laadpunten? M.a.w.: indien uit de laaddrukanalyse blijkt dat er minder laadpunten nodig zijn dan door de outlooks van Elaad, welke plaatsingsverplichting geldt er dan?	Handelen conform BD paragraaf 3.2: De limieten voor bijplaatsen zijn naar beste inzicht vastgesteld door de provincies, maar de complexiteit van dit proces wordt erkend. Daarom gaan de provincies graag een open dialoog aan met de concessiehouder na iedere halfjaarlijkse laaddrukanalyse om de limieten te bespreken en indien nodig aan te passen. Indien blijkt dat de geformuleerde limieten te scherp of te ruim zijn, zullen beide partijen samenwerken om deze limieten aan te passen met het uitgangspunt dat vraag en aanbod in balans moet zijn.
89	Inhoud	PvE, AP6	Het is gegadigde onduidelijk wat de maximaal toegestane bezettingsgraad is of hoe deze kan worden geraadpleegd. Kan OG dit verhelderen?	De maximale bezettingsgraad is afhankelijk van het aantal laadpunten in een bepaald cluster. Deze maximale bezettingsgraad is terug te vinden in de tabel in paragraaf 3,4,1 in het beschrijvend document.
90	Inhoud	Leidraad, GC1	"Vanaf ingang contract (Q3 2024) geldt de energieprijz zoals opgegeven bij inschrijving. Het eerst mogelijke moment om te indexeren is Q4 2024, waarna iedere maand geïndexeerd zal worden." Bedoelt concessiegever hier wellicht kwartaal in plaats van maand?	Zie antwoord 1.

91	Inhoud	Leidraad, indexatie	Het is gegadigde onduidelijk op welke manier de inkoopprijs energie in Q4 2024 geïndexeerd wordt. Kunt u dit toelichten aan de hand van een voorbeeld, met een fictieve Energie inkoopprijs (biedprijs), fictieve L0 en een fictieve L1?	Zoals in vraag 62 is toegelicht wordt voor de indexatie van de inkoopprijs van de energie de gemiddelde dagwaarde van het afgelopen kwartaal van de ICE Endex Dutch Power Base Load Futures end-of-day settlement (gemiddelde Quarterly ENDEX) aangehouden. Om een voorbeeld hiervan te geven worden de volgende fictieve getallen aangehouden: Inkoopprijs_oud (Inkoopprijs Q3 2024) = 100, L1-endex (gem. dagwaarde Q1-2024) = 110, L0-endex (gem. dagwaarde Q4-2023)= 105. $\text{Inkoopprijs_nieuw} = 100 + 110 - 105 = 105$
92	Proces	Leidraad, planning	De termijn voor het stellen van vragen voor Nvl1 is slechts 6 werkdagen vanaf de daadwerkelijke publicatiedatum (17 januari). Dit is onvoldoende tijd om de aanbestedingsstukken goed te doorgronden. Vraag: graag verzoeken wij u om in de planning ruimte te maken voor een derde inlichtingenronde. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Niet akkoord, mochten de vragen bij de 2e Nvl voor aanbestedende dienst echter aanleiding geven om hier toch meer ruimte voor te geven dan zal er een 3e Nvl worden toegevoegd. Dit zal dan met de publicatie van de 2e Nvl gecommuniceerd worden.

93	Proces	Leidraad, kerncompetentie 4	OG beschrijft dat inschrijvers via een referentieopdracht dienen aan te tonen ervaring te hebben met het managen van 10 gelijktijdige gemeentelijke contracten. Kan OG verhelderen waar deze referentieopdracht aan dient te voldoen? Meer specifiek: als inschrijver slechts ervaring heeft met het vervangen van laadpunten in 10 gemeenten, geldt deze opdracht dan als referentieopdracht? Kan Opdrachtgever bevestigen dat er in deze referentieopdracht sprake moet zijn geweest van het gehele realisatieproces, d.w.z. het selecteren van locaties én het afstemmen met gemeente en netbeheerder over de te realiseren locatie én het plaatsen/installeren van het laadpunt? Kan OG bevestigen dat opdrachten waarin enkel laadpunten worden vervangen niet voldoende zijn om als referentieproject te gebruiken?	Nee. Het selecteren van locaties hoeft geen onderdeel te zijn van kerncompetentie 4. Het selecteren van locaties is reeds onderdeel van kerncompetentie 1.
94	Proces	Leidraad, kerncompetentie 1	OG verplicht Gegadigde om met een door Enexis vastgestelde installatiepartner te werken. Indien gegadigde verplicht is een referentie aan te leveren (afhankelijk van het antwoord op onze eerdere vraag), mag deze referent van een installateur	Ja, dat mag.

			zijn die niet door Enexis is aangesteld? m.a.w. Mag de derde waarop een beroep gedaan wordt, een partij zijn met wie gegadigde niet gaat samenwerken tijdens de opdracht?	
95	Proces	Kerncompetentie 1, Leidraad	Opdrachtgever (OG) definieert realiseren als 1) het selecteren van de locatie, 2) afstemmen met gemeente en netbeheerder en 3) plaatsen en installeren. 1 en 2 doet gegadigde zelf, 3 wordt gedaan door onderaannemers. De realisatie zoals OG deze omschrijft wordt dus verricht door zowel gegadigde zelf, als door onderaannemers. Wenst OG een referentie van een onderaannemer (installateur) of volstaat een referentie van gegadigde zelf?	Inschrijver dient aan te tonen aan deze kerncompetentie te voldoen. Hierbij is het toegestaan dat onderdelen in opdracht van inschrijver door onderaannemers zijn uitgevoerd. Inschrijver dient dit duidelijk te beschrijven en een te tonen.
96	Proces	Tender planning, leidraad	De termijn voor het stellen van vragen voor Nvl1 is slechts 6 werkdagen vanaf de daadwerkelijke publicatiedatum (17 januari). Dit is onvoldoende tijd om de aanbestedingsstukken goed te doorgronden. Vraag: graag verzoeken wij u om in Nvl2 ook nieuwe vragen in behandeling te nemen, in plaats van enkel vragen n.a.v. Nvl1. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Niet akkoord, zie ook het antwoord op vraag 27.

97	Contract	Duur overeenkomst en verlenging, Concept overeenkomst	OG noemt dat de verlengingsoptie eenzijdig door OG benut kan worden. Het is gegadigde onduidelijk of dit ook betekent dat Concessiehouder verplicht is om met deze verlenging in te stemmen. Wij verzoeken om deze eenzijdigheid uit het contract te verwijderen.	Hiermee gaan wij niet akkoord. De aanbestedende dienst kan eenzijdig besluiten de plaatsingsperiode met twee jaar te verlengen. Concessiehouder dient hieraan mee te werken.
98	Contract	PvE, AP63	Het minimum aantal laadpunten van 22,050 binnen 4 jaar betekent 2756 laadpalen per jaar. Uitgaande van 180 werkbare dagen/jaar komt dit neer op 15 laadpalen per dag. Dit is geen realistisch aantal rekening houdend met capaciteit op de arbeidsmarkt en doorlooptijden. Daarnaast is het onmogelijk om nu al de laadbehoefte over 4 jaar te bepalen. Wij verzoeken OG met klem af te stappen van het harde minimum van 22,050 laadpunten binnen 4 jaar. Wij verzoeken dit minimum te vervangen voor een verplichting op basis van KPI's zoals de bezettingsgraad, aanvragen, witte vlekken etc.	OG stapt niet van dit minimum af. Met het oog op de toekomstige groei lijkt dit aantal (50% van de prognose) realistisch. Indien blijkt uit de laaddruk analyse dat de vraag achterblijft zijn er voldoende mechanismen ingebouwd om bij te sturen.
99	Inhoud	Afzetten van huidige palen in concessie gebied	Graag zouden wij willen weten wat de afzetten (in kwh per bijvoorbeeld maand) van de aanwezige laadpalen in het concessiegebied zijn. Met name de palen van de afgelopen 2 concessies vormen een goede	OG verstrekt deze gegevens niet.

			referentie om te bezien hoeveel afzet er op de palen wordt gerealiseerd	
100	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.1 pagina.21	U geeft aan De aanbestedende dienst hanteert bij deze aanbesteding het gunningscriterium: 'beste prijs-kwaliteitsverhouding'. U geeft daarbij aan dat de verhouding 600 prijs en 400 kwaliteit is. Gezien het PvE eisen en de EMVI vereisten zijn wij van mening dat de prijs minder zwaar moet meewegen en het kwalitatieve deel zwaarder. In de concessies laadinfrastructuur van de afgelopen periode zien wij ook dat het kwalitatieve deel zwaarder meeweegt (soms tot wel 80%). Kunt u akkoord gaan met een weging van 400 prijs en 600 kwaliteit?	Nee, hiermee gaan wij niet akkoord.
101	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 22	Gegadigde stelt voor dit artikel te schrappen. In art. 15b is voldoende geregeld met betrekking tot het eigenaarschap van de gegenereerde data.	Niet akkoord
102	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 15a lid 2/lid 3	ter voorkoming van misverstanden stelt gegadigde voor vast te leggen dat de in het kader van laadsessies gegenereerde data onder artikel 3 vallen. Dergelijke informatie zal gebruikt worden voor doorontwikkeling	De gegenereerde data in het kader van de laadsessies vallen onder lid 3 van artikel 15a

			van andere concessieovereenkomsten. Evenmin zal het eigendom van deze data aan de gemeente verschaft worden (maar wel het genoemde recht om de gegevens te gebruiken).	
103	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 12	Gegadigde stelt voor om een artikelonderdeel toe te voegen waaruit duidelijk blijkt dat artikel 12 alleen maar ziet op de situatie waarin opdrachtnemer aan opdrachtgever factureert en dat dit niet ziet op het in rekening brengen van de tarieven bij de EV-rijders.	Het is correct dat dit enkel van toepassing is op facturen aan Opdrachtgever. Hiervoor hoeft geen tekst toegevoegd te worden aan artikel 12.
104	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 11.1	Ook al gaat de overeenkomst in rangorde voor op de algemene inkoopvoorwaarden verzoekt gegadigde om, teneinde misverstanden te voorkomen, op te nemen dat de prijzen vast zijn 'behoudens indexatie zoals overeengekomen'.	Zoals u al aangeeft komt de overeenkomst in rangorde boven de algemene inkoopvoorwaarden. Het is dan ook niet nodig de algemene inkoopvoorwaarden op dit onderdeel te wijzigen.
105	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.Art. 10 lid 4	Opdrachtnemer doet investeringen in het kader van deze overeenkomst. Indien de overeenkomst wordt ontbonden, ook in het geval van wanprestatie van de opdrachtnemer, zal deze investering aan opdrachtnemer vergoed dienen te worden. Daarbij kan uiteraard een afschrijving gehanteerd worden. Wij	Dit is niet akkoord.

			verzoek opdrachtgever een artikel op te nemen waarin, in het geval de overeenkomst ontbonden wordt, de daadwerkelijke investering voor de laadvoorzieningen aan opdrachtnemer vergoed wordt, rekening houdend met een afschrijvingstermijn van 10 jaar.	
106	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 4.2	Voor de concessie wordt gebruik gemaakt van de diensten van diverse leveranciers. Beschouwt Opdrachtgever die ook als derden, waarvoor voorafgaand toestemming vereist is? Wanneer verwacht Opdrachtgever een dergelijke melding?	Onderaannemers vallen niet onder derden als bedoeld in dit artikel. Opdrachtnemer is ten alle tijde hoofdverantwoordelijk voor de uitvoering van de opdracht. Wanneer opdrachtnemer (onderde(e))l(en) van deze hoofdverantwoordelijkheid wil uitbesteden is schriftelijke instemming van de opdrachtgever nodig.
107	Inhoud	Bijlage A Algemene Inkoopvoorwaarden Provincie Noord-Brabant 2022 paragraaf.art. 1d	Gegadigde is van mening dat de definitie van de Overeenkomst niet correct is ingeval van een concessieovereenkomst. Gegadigde stelt voor om de overeenkomst te definiëren als: De Concessieovereenkomst.	Akkoord, deze term zal ook worden aangepast in de definitieve overeenkomst
108	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf.art. 5	Gegadigde stelt voor om een artikelonderdeel toe te voegen waaruit duidelijk blijkt dat artikel 5 alleen maar ziet op de situatie waarin opdrachtnemer aan opdrachtgever	Zie voor wat betreft facturen antwoord 103.

			factureert en dat dit niet ziet op het in rekening brengen van de tarieven bij de EV-rijders.	
109	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 4.5	Aangezien niet Opdrachtgever, maar de EV rijders de tarieven betalen, kan geen correctie achteraf worden toegepast. Het is dan ook onwenselijk dat een indexatie niet doorgevoerd kan worden doordat de betreffende gemeente niet reageert op het indexatievoorstel. Kan art. 4.5 als volgt aangepast worden (zie ook vorige vraag): Indien Opdrachtgever binnen de in art. 4.3 genoemde periode voldoende gemotiveerd te kennen geeft niet in te stemmen met de voorgestelde indexering, zal Opdrachtnemer niet eerder indexeren dan nadat partijen overeenstemming hebben over de door te voeren indexering.	Artikel 4.5 voorziet in facturen aan Opdrachtgever. De methodiek van indexeren van de tarieven aan EV-rijders staat beschreven in de inschrijvingsleidraad. Individuele goedkeuring van deze indexaties door gemeenten is niet van toepassing. De Provincie zal als contractmanager toezien op de juiste toepassing van de indexaties.
110	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 4.5	Aangezien niet Opdrachtgever, maar de EV rijders de tarieven betalen, kan geen correctie achteraf worden toegepast. Dat betekent dat de eerste zin (tot aan de komma) geen betekenis heeft. Kan Opdrachtgever dit zinsdeel schrappen en zo nee, waarom niet?	Akkoord. Deze eerste zin komt te vervallen

111	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 4.3	Kan opdrachtgever ermee instemmen dat, in geval van de maandelijkse indexeringen, deze minimaal een week van te voren worden aangekondigd? Zo nee, waarom niet?	Zie ook antwoord op vraag 1, er is geen sprake van maandelijkse indexering, daarmee is aanpassing van artikel 4.3 niet nodig.
112	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 3.3	Een boete wordt doorgaans gezien als een gefixeerde schadevergoeding (zie ook 6:92 lid 2 BW). Gegadigde verzoekt art. 3.3 sub b te schrappen. Kan Opdrachtgever hiermee instemmen en zo nee, waarom niet?	Niet akkoord. Dit acht opdrachtgever noodzakelijk in geval van onvoldoende presteren.
113	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 3.3	Kan duidelijker aangegeven worden dat de maximale boete voor alle eisen gezamenlijk maximaal EUR 200.000,- bedraagt?	Nee, hiermee gaan wij niet akkoord. Zie ook antwoord 114
114	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf art. 3.3	Kan aangegeven worden wat de maximale boete per criteria of per eis is?	Zie artikel 3.3 van de overeenkomst. De boete bedraagt € 500 per criterium of per eis per dag met een maximum van € 200.000,-. De boete bedraagt maximaal € 200.000 per jaar.
115	Inhoud	Bijlage 7 Concept overeenkomst paragraaf algemeen	In de gehele overeenkomst komt niet één keer het woord 'concessie' voor. Kan de bijlage 'concessieovereenkomst' worden genoemd en kan duidelijk in de overeenkomst tot uitdrukking komen dat het hier een concessie betreft?	Deze term zal worden aangepast in de definitieve overeenkomst
116	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf SN3 pagina.25	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf SN3 pagina.25 Laadpaal fabrikanten zullen nooit de software vrijgeven, kunt u deze eis herzien?	OG gaat hiermee akkoord. De eis wordt herzien.

117	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.CS 30	In de markt zijn er geen laadpalen met ongeautoriseerde toegangscontrole. Hierdoor is fysieke inbraak niet te detecteren	Wij begrijpen niet wat uw precieze vraag hierover is.
118	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.CS 28	Welke testen dienen te worden uitgevoerd op locatie en welke inspanning wordt hiervan verwacht?	Testen op locatie zijn testen onder andere, maar niet gelimiteerd tot, ongeautoriseerd openen en daarop volgende meldingen en process, toegang tot de laadpaal (interfaces) zoals deze in het veld staat, check van huidige softwareversies t.o.v. state of the art.
119	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.CS 24	"Waarin verschillen de testen van CS24 met die van CS28?"	Testen op locatie zijn testen onder andere, maar niet gelimiteerd tot, ongeautoriseerd openen en daarop volgende meldingen en process, toegang tot de laadpaal (interfaces) zoals deze in het veld staat, check van huidige softwareversies t.o.v. state of the art. De pen/hacktesten zijn testen op de gehele keten, waaronder ook de IT systemen (inclusief cloud en apps) van de concessiehouder en eventuele onderaannemers.
120	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.CS 19	Onduidelijk op welk onderdeel van de keten de intrusiepreventie en detectie van deze eis van toepassing zijn. Verzoek dit duidelijker te specificeren of deze eis te laten vervallen.	Het is niet van toepassing op een specifiek onderdeel van de keten maar dient geregeld te zijn in de gehele keten.
121	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Cyber security pagina.23	Kunt u nader toelichting wat u exact onder deze eis verstaat?	Onduidelijk naar welke eis er wordt verwezen.

122	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Cyber security pagina.23	Er is op de markt momenteel geen kosteneffectieve manier voor laadpalen om ongeautoriseerde fysieke toegang te detecteren. Met een deursensor kan enkel een open deur worden gedetecteerd. Hiermee kan niet worden bepaald of deze toegang geautoriseerd is. Ook is er geen enkel middel bestand tegen fysieke inbraak middels geweld. OG dwingt al sleutelbeleid en cybersecurity beleid af, waarmee de risico's van ongeautoriseerde toegang maximaal worden beperkt. Daarom verzoek deze eis te laten vervallen.	De eis is ongeautoriseerde opening van de laadpaal te detecteren. Zodra dit geconstateerd is kan de laadpaal als gecompromitteerd beschouwd worden en verdere impact (technisch) beperkt worden.
123	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.CS 14	"Wat wordt bedoeld met ""Hardening van concessiehouder""? Voor welke systemen dient SCSP ingericht te zijn?"	Hardening van de systemen van de concessiehouder, indien concessiehouder voor haar dienstverlening gebruik maakt van externe ICT dienstverleners dienen deze systemen ook te voldoen aan hardening. SCSP dient ingericht te zijn voor alle relevante systemen in scope van deze overeenkomst.

124	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.NL7	8,28kW komt neer op 12A per fase. Hoewel de minimum stroom in het mode 3 protocol voor het starten van de laadsessie 6A, starten veel elektrische voertuigen bij dit minimum nog niet met laden. Het is onwaarschijnlijk dat op een laadplein bij dit maximum meer dan één voertuig gelijktijdig effectief kan worden geladen. Het afdwingen van een dergelijk laag maximum leidt zo tot onverwacht gedrag van voertuigen en verwarring en ontevredenheid bij gebruikers. Het is onduidelijk waarom specifiek bij laadpleinen, waar de minimum vermogensvraag hoger moet liggen dan bij een enkel laadstation, een dergelijk maximum wordt opgelegd dat bovendien lager ligt dan het maximum van 17,3kW voor een enkele lader. Verzoek OG om deze eis te definiëren op een wijze die rekening houdt met technische beperkingen van mode 3 laden, of te laten vervallen.	Hier gaat OG niet mee akkoord. OG is van mening dat 6A per fase minimaal benodigd is om te kunnen laden (conform IEC 61851). Voor laadpleinen geldt dat 2 EV's tegelijk kunnen laden als netbewust laden van toepassing is. Zie ook het antwoord op vraag 9.
-----	--------	---	--	---

125	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.NL6 pagina. 1)	"Concessiehouder dient binnen deze concessie netbewust laden toe te passen conform de uitgangspunten en specificaties uit de 'Handreiking Netbewust Laden'. In de handreiking staat dat CPO het recht heeft om te poolen. Hoe kan concessiehouder poolen als er een profiel per laadpunt geldt. Kan concessieverlener bevestigen dat concessiehouder clusters ontvangt waarbinnen pooling toegepast kan worden? 2) Kan concessieverlener aangeven wanneer netbeheerder klaar is voor opschaling, op hoeveel LS netten dit nu speelt en of het aantal locaties gemaximeerd kan worden zodat we een inschatting kunnen maken van de kosten?"	1) zie antwoord 10. 2) Voor opschaling: zie antwoord 7. Voor inschatting van aantal locaties: zie antwoord 5.
126	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.SC3	"Vraagstelling niet helemaal duidelijk wat bedoeld wordt met ""deze termijn loopt gelijk aan de implementatie van OCPP2.0.1"" Graag concreet data vermelden. Er wordt gevraagd dat de laadpaal ""functioneel"" is getest. Wat houdt dit concreet in? Kunt u refereren welke eisen uit ""EV Charging Systems Security"" dan getoetst moeten	Functioneel testen is het testen aan aantonen van alle gestelde eisen m.b.t. de beveiligingsfuncties, en of deze effectief werken. Denk hierbij aan, maar niet gelimiteerd tot: authenticatie en autorisatie, encryptie, firewall en intrusion detection, vulnerabilities, access control, etc.

			worden? "	
127	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Gebruiksgemak pagina.20	"Het versturen van een bericht naar een E-rijder is alleen mogelijk indien de gebruiker zich heeft geregistreerd in een app, de CPO heeft in principe geen contactgegevens van de E-rijder en kan dus geen berichten sturen. Ook ontvangt de CPO geen informatie over de state of charge van het aangesloten voertuig of het door hen ingestelde maximum. Kunt u deze eis herzien of laten vervallen? Via het mode 3 protocol heeft de CPO geen gegevens over de state of charge van het voertuig. Kunt u deze eis herzien?"	Correct, dit is technisch niet mogelijk. De state of charge van een voertuig kan niet worden uitgelezen bij ac-laden. De eis wordt herzien. Zie ook antwoord 74.
128	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Gebruiksgemak pagina.20	"Het versturen van een bericht naar een E-rijder is alleen mogelijk indien de gebruiker zich heeft geregistreerd in een app, de CPO heeft in principe geen contactgegevens van de E-rijder en kan dus geen berichten sturen. Ook ontvangt de CPO geen informatie over de state of charge van het aangesloten voertuig of het door hen	Zie antwoord 127.

			ingestelde maximum. Kunt u deze eis herzien of laten vervallen? Via het mode 3 protocol heeft de CPO geen gegevens over de state of charge van het voertuig. Kunt u deze eis herzien?"	
129	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.G6	Ondeugdelijk opererende laaddienstverleners kunnen gebruikers, OG en ON schade berokkenen door bijvoorbeeld woekertarieven te rekenen of betalingsverplichtingen niet na te komen. Vertraging door vereiste goedkeuring vooraf beperkt de middelen van ON om deze risico's te beperken en gebruikers te beschermen. Verzoek de eis te herzien zodat het ontzeggen van toepassing altijd in afstemming gebeurt met concessieverlener maar niet uitsluitend pas na diens goedkeuring, of te laten vervallen.	Deels akkoord. We passen de eis aan naar "Het ontzeggen van toegang van derde laaddienstverleners is alleen toegestaan na instemming of toewijzing van de concessieverlener. Indien er niet voldaan wordt aan een betalingsverplichting mag ON dit zelf tot ontzegging overgaan. Als achteraf blijkt dat ontzegging onterecht was dient de ontzegging ongedaan gemaakt te worden".
130	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.G3	Bij authenticatie via laadpas is er geen duidelijk medium waarmee ON de gebruiker tijdens de sessie kan informeren over de laadprijs. Ook is de uiteindelijke prijs die de gebruiker betaalt bij gebruik van een laadpas afhankelijk van het tarief dat de EMSP rekent, hier heeft ON geen invloed op.	Dit is akkoord.

			Verzoek deze eis alleen van toepassing te verklaren op laadsessies waarbij via een app, webinterface of voertuig wordt geladen tegen het op dat moment geldende ad-hoc laadtarief van de ON.	
131	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.G1	Zonder te weten wat de kosten kunnen worden van een nieuwe dominante authenticatiemethode is het onredelijk en buitenproportioneel het delen van deze koste vooraf van de hand te wijzen. Verzoek eis te herschrijven tot 'indien een nieuwe authenticatiemethode gedurende looptijd concessie dominant wordt treden OG en ON in gesprek over de implementatie en mogelijke kosten hiervan'.	Zie paragraaf 6.9 van het Beschrijvend Document. 'Indien en voor zover innovaties op grote schaal tot wezenlijke wijzigingen van de markt leiden is dat onderwerp van gesprek en gaan concessiehouder en concessieverlener gezamenlijk bepalen hoe hiermee om te gaan.'
132	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.TV20	Hoe moet dit gelezen worden? Software van backoffice en firmware van een laadpaal is IP (intellectual property).	Zie vraag 116.
133	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.TV18	Kan OG specificeren welke testen en certificeringen hier precies bedoeld worden?	Zie antwoord op vraag 79.
134	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.TV13	Power quality is geen fysiek component in de laadpaal. Er zijn in OCPP standaard statuswijzigingen opgenomen voor overstroom- of spanning. Kan OG bevestigen dat	PQ statuswijzigingen kunnen komen te vervallen in deze eis.

			deze statuswijzigingen worden bedoeld met power quality?	
135	Inhoud	"Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.TV1	"De normering van toepassing op laadinfrastructuur is de NEN/EN/IEC 61851. Verzoek OG de spelfout te corrigeren. IEC62443 wordt benoemd, kan Concessieverlener dit verder uitwerken wat hiervan verwacht wordt? "	Eerste gedeelte van de vraagstelling moet aangepast worden in het document (cijfers) Tweede gedeelte van de vraag: IEC 62443 heeft controls m.b.t. industriële techniek en de cyber security hiervan. Concessiehouder wordt geacht de gehele laadinrichting getoetst te hebben aan de IEC 62443 risico klasse 3.
136	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.V5	Onduidelijk wie er bedoeld worden met buitenlandse gebruikers. Verzoek OG te definiëren in welke talen gebruikersinstructies beschikbaar dienen te zijn.	Duits, Engels en Frans
137	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Vormgeving pagina.16	Van de laadpalen goedgekeurd door ElaadNL zijn de LED's meestal niet dimbaar vanuit de backoffice maar hebben wel een bescheiden omvang die geen overlast veroorzaakt. Kunt u de eis voor dimbaarheid laten vallen?	Wat ons betreft akkoord. Indien er overlast plaatsvindt dient CPO mee te werken bij het oplossen hiervan.
138	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.F11	Het is niet in volledigheid te voorspellen welke toekomstige ontwikkelingen over de looptijd van deze overeenkomst relevant worden voor de laadinfrastructuur. In de breedste zin committeren aan up-to-date houden vormt een risico voor ON omdat niet vooraf kan worden bepaald met welke kosten dit	Zie paragraaf 6.9 van het Beschrijvend Document. <i>'Indien en voor zover innovaties op grote schaal tot wezenlijke wijzigingen van de markt leiden is dat onderwerp van gesprek en gaan concessiehouder en concessieverlener gezamenlijk bepalen hoe hiermee om te gaan.'</i>

			gepaard gaat. Verzoek eis te herdefinieren als 'up-to-date zo lang dit de doelstellingen van de concessieovereenkomst voor het installeren van veilige, toegankelijke en betaalbare laadinfrastructuur niet bedreigt. Bij twijfel hierover treden OG en ON in gesprek.'	
139	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM18	" Hoe definieert OG laadpaalkleven in deze context? Op basis waarvan is de richtlijn van 5% van laadsessies bepaald? Het optimaliseren van gebruik van de laders is in gedeeld belang van OG en ON, daarom verzoek de 5% eis te laten vervallen en ON op basis van eigen inzicht te laten bepalen of het treffen van maatregelen ten behoeve van het optimaliseren van het gebruik van de laders noodzakelijk is. "	1. We spreken over laadpaalkleven als een auto langer dan 24 uur nadat de batterij is opgeladen aan de laadpaal gekoppeld blijft. 2. De eis van 5% laadpaalkleven komt niet te vervallen. 3. Het staat Concessiehouder vrij om altijd zelf maatregelen te treffen om het gebruik te optimaliseren, zolang aan alle voorwaarden wordt voldaan.
140	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM15	De gevraagde data kan concurrentiegevoelig zijn en publiekelijk delen hiervan is mogelijk schadelijk voor zowel OG als ON. Verzoek eis uit te breiden met clause dat OG en ON altijd in gesprek treden voor een nieuw besluit om bepaalde data publiek te ontsluiten. Akkoord?	Niet akkoord

141	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM13	Kan OG specificeren waar deze opleiding uit moet bestaan en hoeveel uur er opleiding gegeven moet worden?	Nee. Maar wel dusdanig in kwaliteit en kwantiteit dat er voldoende kennisoverdracht plaatsvindt om de werkzaamheden over te nemen.
142	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM11	Ook bij correcte plaatsing bestaat er risico op verzakking of scheefstand gedurende de looptijd van de concessie. Beperkte scheefstand of verzakking hoeven geen probleem te vormen voor het gebruik of de veiligheid van de lader. Verzoek OG hier een concretere richtlijn voor te stellen zoals 'scheefstand die de veiligheid of bruikbaarheid in gevaar brengt' of eis te laten vervallen.	Nee, dit wordt niet aangepast.
143	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM5	"Het niet functioneren van een laadpaal in de breedste zin vormt geen acute verstoring van de mobiliteit van de gebruiker of dreiging voor de veiligheid. Het klassificeren van dit type storing als urgent met een 24/7 SLA binnen 4 uur vormt een buitenproportioneel strenge eis voor de storingsdienst van ON en is niet marktconform. Verzoek om de klassificatie van urgente storingen te beperken tot stekker vast of onveilige situatie, bent u hiermee akkoord? "	Akkoord. We passen de eis aan tot "Urgente storingen (bijvoorbeeld: stekker vast en/of onveilige situaties) worden bij voorkeur binnen 2 uur en uiterlijk binnen 4 uur opgelost (24/7, ook feest- en weekenddagen);"

144	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.BM2	"Hoe definieert OG 'terugkerende storingen'? Welke norm hanteert OG om te bepalen dat het aantal storingen hier boven of onder valt?"	Identieke storingen die vaker dan één keer voorkomen per laadpaal in één maand of meermaals op de gehele populatie?
145	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.C1	Kunt u deze eis nader specificeren, want nu is het voor ons onduidelijk wat u exact onder deze eis verstaat?	Het verbeteren van de communicatie komt in evaluaties met gemeenten steevast als een van de belangrijkste punten naar voren. Om die reden is dit als algemene eis opgenomen. Zie ook beschrijvend document paragraaf 5.5
146	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.OL19	Niet SMART omschreven, kunt u de aanvullende locatie(eisen) per gemeente specificeren?	Nee. Deze eisen vloeien voort uit het plankaart traject.
147	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.OL5 pagina. 1.	"Wie dient er aanwezig te zijn bij de schouw? 2. Is het verplicht deze schouw voor iedere locatie uit te voeren? 3. Onze ervaring is dat laadpalen juist een andere locatie krijgen na een netcheck of grote meermalen vanuit de netbeheerder. Deze aanpak lijkt niet efficiënt. Is de opdrachtgever zich hiervan bewust? En staat de OG ervoor open dit aan te passen?"	Wanneer een schouw uitgevoerd wordt, dient hierbij een vertegenwoordiging van de gemeente aanwezig te zijn en een vertegenwoordiging van Concessiehouder. De vertegenwoordigende deelnemers dienen voldoende kennis van zaken te hebben om de locatie ter plekke te kunnen beoordelen en indien nodig nadere afspraken hierover te maken. Verder zie antwoord 36 en 66.
148	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.OL3	Kan OG bevestigen dat ON dus nooit markeringen hoeft aan te brengen?	Dat is correct
149	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP64	Kan OG specificeren op welke wet en regelgeving hier precies bedoeld wordt?	Nee.

150	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP63	"Er wordt uitgegaan van de plaatsing van 22.050 laadpunten in vier jaar. Mogen wij er van uitgaan dat wij, in het geval er niet verlengd wordt vanuit de concessieverlener, geacht worden (minimaal) de helft van dit aantal laadpunten te realiseren? Heeft het al dan niet deelnemen van de gemeentes die een intentie hebben uitgesproken invloed op het aantal te plaatsen laadpalen? Uitgaande van Tabel 1 (Bijlage 1, Beschrijvend document) lijkt dit aantal van 22.050 laadpunten exclusief de laadpunten voor het basisnetwerk (A) en alle gemeente aanvragen (C) te zijn, is dat correct? "	1) Dat is akkoord, Indien niet verlengd wordt, wordt uitgegaan van de helft mits dit aansluit bij de behoefte die o.a. uit de laaddrukanalyse blijkt. 2) Nee, de aantallen blijven gelijk. Dat betekent in de praktijk dat het te realiseren percentage van de prognose iets hoger zal zijn. 3) Dat is correct. De aantallen zijn exclusief de onderdelen A en C.
151	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP57	"Welke gemeenten gaan zelf bord plaatsen of zijn voornemens zelf een bord te plaatsen? Indien dit niet bekend is welke gemeenten zelf een bord gaan plaatsen kunt u dan aangeven welke gemeenten momenteel zelf een bord plaatsen? "	Dit is op dit moment niet bekend. Dit dient Concessiehouder zelf te inventariseren. De verwachting is dat het merendeel van gemeenten de bebording door Concessiehouder laten plaatsen. Gemeenten die dit zelf doen zullen een uitzondering vormen.
152	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP52	pagina. Zijn onvoorziene omstandigheden die 3 werkdagen voor aanvang van de	Ja, onvoorziene omstandigheden zijn hiervan uitgesloten. Echter, weersomstandigheden zijn

			werkzaamheden niet bekend hadden kunnen zijn (denk aan weersomstandigheden zoals vries) hiervan uitgesloten?	vooraf (3 dagen) te voorzien en vallen hier niet onder.
153	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP51	Het niet mogen afwijken van de uitvoeringsplanning is niet realistisch, externe factoren hebben ook invloed op de uitvoering (bijvoorbeeld bij een breekverbod). Kunt u deze eis anders formuleren?	Zie Eis AP52 en antwoord 152.
154	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP47	Blijven deze op eigen kosten verwijderde laadpalen na het einde van de exploitatietermijn eigendom van de concessiehouder?	Zie antwoord 52
155	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP46	"Kan OG specificeren wat zij precies verstaat onder overdragen? Welke taken en verantwoordelijkheden vallen hieronder? Zou er gespecificeerd kunnen worden wat er wordt verstaan onder "'in goede staat en functioneel'"?"	Onder 'overdragen' wordt hier verstaan wanneer de laadpalen aan het eind van de contractperiode in eigendom overgaan naar een andere partij. Wanneer de laadpalen worden overgedragen vallen hieronder alle taken, activiteiten en verplichtingen die noodzakelijk en wenselijk zijn om te borgen dat de partij die de laadpalen overgedragen krijgt, de exploitatie van de laadpalen kan continueren en de kwaliteit geborgd blijft. Onder 'in goede staat en functioneel' wordt verstaan het voldoen aan alle eisen conform de aanbestedingsstukken.

156	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP45	"Wat verstaat OG precies onder technische aanpassingen? Geldt dit voor hard en software? Kunt u dit nader specificeren ter voorkoming van toekomstige gerelateerde uitdagingen?"	Dit geldt inderdaad voor de hard- en software, het dient voor een nieuwe exploitant mogelijk te zijn om zonder aanpassingen hieraan de laadpalen te kunnen overnemen.
157	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP42	Kunt u toelichten hoe u deze eis exact voor u ziet? Wij voorzien namelijk een aantal problemen. Bijv. plaatsen van een laadpaal, zodat er maar 1 keer gegraven hoeft te worden. Dan is er nog geen stoep aanwezig, hoe dienen wij dan de positie ten opzichte van de rand van de stoep te bepalen? Of als de tegels nog worden gelegd, dan voorzien wij dat de deur van de laadpaal niet meer open kan doordat de stoeptegels hoger komen dan bij het plaatsen van de laadpaal te verwachten was.	Om dit soort problemen te voorkomen dient de afstemming met de aannemer van desbetreffende project.
158	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP40	"Kan OG specificeren welke wet en regelgeving precies bedoelt wordt? Hoe definieert OG uptime van een laadpaal?"	Hiermee wordt alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving bedoelt. Zie antwoord 49 voor de definitie van uptime.
159	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP38	Kunt u bevestigen dat Enexis de enige netbeheerder is binnen deze concessie?	Ja.
160	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP27	Kunt u de stappen van het realisatieproces die u terug wil zien in het aanvraag- en realisatieportaal specificeren?	Nee, het standaardproces is reeds beschreven in bijlag 9. De specifieke invulling is aan ON om zo tot een overzichtelijk portaal te komen dat voldoet aan de gemeentelijke verwachtingen.

161	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP25	Kunt u een inschatting geven van het aantal locaties waar inschrijvers rekening mee kunnen houden?	Nee, dat is op dit moment niet bekend.
162	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP14 pagina.	Bij laadpalen t.b.v. deelauto's en invaliden (AP23) wordt gesteld dat "de locatie uiterlijk in maand 3 van de voorbereidingsperiode door gemeente en concessiehouder akkoord [dient] te zijn en uiterlijk in maand 6 van de voorbereidingsperiode wordt het verkeersbesluit onherroepelijk." Geldt dit ook voor de in deze eis genoemde strategische locaties?	Ja dat is correct.
163	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Aanpak en planning pagina.2 In paragraaf 3.4.1. van Bijlage 1 -	Beschrijvend Document geeft opdrachtgever aan dat inschrijver de optie heeft in de keuze voor data om te komen tot de laaddrukanalyse. Hier stelt opdrachtgever dat inschrijver gebruik maakt van data uit NDW óf zelf verkregen data. Eis AP8 is conflicterend met deze passage uit het beschrijvend document. Kan aanbestedende dienst hierover duidelijkheid verschaffen?	Dit is inderdaad niet juist. AP8 wordt aangepast

164	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP1	"Is het een correcte aanname dat in de eerste twee halfjaarperiodes van de plaatsing (H1 + H2 2025) 2x 1.575 laadpalen o.b.v. de plankaart best presterende laadpalen worden geplaatst én de 650-750 laadpalen uit de witte vlekken analyse dienen te worden geplaatst? (los van categorie C. door de gemeente aangedragen locaties) (zie Tabel 1 van Bijlage 1, Beschrijvend Document) Is onze aanname juist dat het meer laadpalen betreft dan de 11.025 genoemde laadpalen binnen een plaatsingsperiode van 4 jaar?"	Ja, het is correct dat het meer laadpalen betreft dan de 11.025 genoemde laadpalen binnen een plaatsingsperiode van 4 jaar. Met de opmerking dat de 'Best presterende Locaties' gerealiseerd dienen te worden als deze voldoen aan de limieten van de laaddruk. Zie ook vraag 44.
165	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.2.4 pagina.30	"Het moet voor een e-rijder altijd mogelijk zijn om met reguliervermogen(non-firm) te laden." Wat bedoelt concessieverlener hier met non-firm? Een garantie op maximaal laadvermogen (16A in geval van 1 ladend voertuig aan laadpaal of 12,5A in geval van 2 ladende voertuigen aan laadpaal) is conflicterend met een garantie op niet overschrijden netbeheerdersprofiel. Kunt u dit nader toelichten?	Conform de Handreiking Netbewust laden heeft de E-rijder mogelijkheid tot een 'opt-out' op verlaagd vermogen en kan het voertuig op regulier vermogen geladen worden. Eerder opgedane ervaring hiermee laat zien dat deze optie nauwelijks wordt gebruikt en het effect op de netimpact daarmee ook beperkt is. Het gebruik van de 'opt-out' dient ge-destimuleerd te worden door de concessiehouder.
166	Inhoud	paragraaf.4.2.1 pagina.25	Staat concessieverlener open voor dynamische (uur)prijzen voor e-rijders?	Nee. Dit is geen onderdeel van deze uitvraag.

167	Inhoud	Bijlage 11 - Samenvatting Collectieve Aanpak laadinfrastructuur	Bij exclusiviteit worden een aantal pilots genoemd. Kan OG aub nader specificeren wat de minimale omvang en looptijd van deze pilots wordt? En in hoeverre kan ON zich onderscheiden met de invulling van deze pilots? M.a.w. hoe kunnen we hier punten mee verdienen in kwaliteitsdocumentatie? We zien dit momenteel niet terug komen.	1. Nee, het is niet mogelijk om de minimale omvang en looptijd van pilots aan de voorkant te definiëren. Daarvoor is nu onvoldoende zicht op het soort pilots. Pilots dienen uiteraard te passen binnen de gestelde kaders van deze aanbesteding. Een pilot is beperkt van omvang en beperkt in tijd. 2. Het staat gemeenten vrij om t.z.t. nadere afspraken te maken over het uitvoeren van pilots. Pilots anders dan in deze documenten genoemd, vormen echter geen onderdeel van de aanbesteding en hier kan inschrijver zich dan ook niet op onderscheiden.
168	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP2	Er geen of slechts een 'beperkt aantal' openbare parkeerplaatsen. Kan OG dit aub nader specificeren?	Een gebied waar niet of nauwelijks openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn.
169	Inhoud	Bijlage 11 - Samenvatting Collectieve Aanpak laadinfrastructuur	De CPO ontvangt een vergoeding voor het plaatsen van deze laadpalen vanuit het NAL budget. Kan OG bevestigen dat dit te maken heeft met de witte vlekken analyse? En hoe hoog is deze vergoeding?	Ja dat is correct. Vergoedingen staat uitgeschreven in BD paragraaf 3.6

170	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.NL6	Kunt u concreter aangeven vanaf wanneer dit operationeel is? En kunt u instemmen met een implementatieperiode van 1 jaar?	Het statisch netbewust laden op basis van een vast profiel en door de netbeheerder aan te geven gebieden is operationeel na gunning. Hiermee kunnen we instemmen met een implementatieperiode van maximaal een half jaar na gunning. Het dynamisch netbewust laden op basis van dagelijks berichtenverkeer is in pilotfase bij de netbeheerder. Hiermee kunnen we instemmen met een implementatieperiode van 1 jaar.
171	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.NL1	Mogelijk zal in de toekomst de energiewet aangepast worden waarin het mogelijk is dat er ook binnen kleinverbruik aansluitingen capaciteitsbeperkende contracten of andere mogelijkheden gaan komen om geleverde flexibiliteit aan de DSO te vergoeden. Staat OG open om deze toekomstige contract vormen mogelijk te maken binnen deze concessie mits CPO zich kan commiteren aan dezelfde voorwaarden en dienstverlening richting DSO en E-rijder?	Indien wet- en regelgeving wordt aangepast, treden partijen met elkaar in overleg hoe hier mee om te gaan.
172	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.NL1	De werkgroep slim laden vanuit de NAL is bezig met een analyse omtrent impact van Netbewust laden op CPO's. Mogelijk komt er een landelijke vergoeding voor netbewustladen. Staat OG open om deze landelijke	Zie vraag 28.

			vergoeding ook binnen dit contract toe te staan?	
173	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP65	Lokale groene stroom wordt aangemoedigd. Wij zien dit niet terug komen in de scoringscriteria. Kunt u dit toelichten?	De eis is het leveren van Nederlandse wind- of zonnestroom. Lokaal opgewekte groene energie zou onderdeel kunnen zijn van punt 9 onder GC2.
174	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP45	Na aflopen exploitatieperiode zorgt concessiehouder dat laadinfra zodanig wordt opgeleverd dat deze zonder technische aanpassing overgenomen kan worden door nieuwe exploitant. Recentelijk hebben we gezien dat 2G uitgefaseerd gaat worden. Dit was 10 jaar geleden onmogelijk om in te zien. Wij verwachten dat hetzelfde zou kunnen gebeuren met bijvoorbeeld 4G wat nu het huidige gangbare communicatieverbinding is. Om dit aan te passen naar nieuwe technologie is hoogstwaarschijnlijk een technische aanpassing nodig. Wij vinden deze eis dus niet in verhouding staan tot de technische ontwikkelingen die mogelijk zijn in 10 jaar tijd. Graag deze eis afzwakken naar wat redelijk is en nu te overzien is.	Nee, dit is niet akkoord. Concessiehouder dient ten alle tijden aan alle gestelde eisen uit het contract, wet- en regelgeving etc. te voldoen. Daarnaast is een clausule opgenomen t.a.v. onvoorziene innovaties. Opdrachtgever acht het daarom niet realistisch dat dit op het moment van een daadwerkelijke overname tot extra kosten leidt.

175	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.AP19	Wat is de verwachte hoeveelheid van deelauto's, invalide parkeervakken in de verschillende gemeentes? Kunt u alstublieft de huidige cijfers toevoegen plus verwachtingen hiervan in de toekomst?	Er is geen nadere specificatie van deze aantallen per gemeente.
176	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.2.1.1	0,26 €/kWh is een erg laag tarief en dit tarief is niet realistisch in de huidige markt (zie ook het laadtarief van andere recente concessies). Om strategische lage biedingen te voorkomen stellen wij u voor om dit minimum tarief te verhogen naar 0,30 €/kWh. Daarmee verkrijgt u biedingen die realistische en haalbaarder zijn. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, hiermee gaan wij niet akkoord.
177	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.2.1.1	De indexatie formule van de inkoopprijs energie klopt niet. Er wordt gerefereerd naar een CAL product wat een jaarproduct is wat we vervolgens kwartaalijks gaan indexeren. Ons voorstel is om te refereren naar de ICE ENDEX Kwartaal producten zodat we steeds indexeren op basis van de prijs van 1 kwartaal vooruit. Gaat u hiermee akkoord?	Zie vraag 62

178	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.2.1.1	Energieprijs bevat niet het component: 'toeslagen energieleverancier'. We betalen de energieleverancier bovenop de inkoopprijs van energie toeslagen voor hun diensten. Deze toeslagen zijn afhankelijk van de ontwikkelingen van de energiemarkt en we kunnen op dit moment maximaal maar voor 3 jaar contracten afsluiten. Dit is een groot risico en geen level playing field met CPO's die zelf energieleverancier zijn. Graag zien wij een extra component in de energieprijs waarbij deze tarieven geïndexeerd kunnen worden. Kunt u dit toevoegen, zo niet kunt u toelichten waarom niet?	Nee, dit wordt niet toegevoegd. Deze componenten dienen onderdeel te zijn van de op te geven tarieven.
179	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf 4.2.1.1	"Hoe gaat de provincie om met het feit dat het indexcijfer van 2024 op 1-1-2025 nog niet bekend is. Dit zorgt voor een vertraging in de indexatie? * Er moet een * geplaatst worden bij het indexcijfer van 2024 van het installatiedeel? Kunt u dit bevestigen? * Welke bedrijfstak moet aangehouden worden voor de indexatie van het installatiedeel? * Er bestaat nu nog een apart tarief voor laadpalen. Hoe gaat de provincie om met de verschillende	1. Zie opmerking in eis G182 2. Deze vraag is niet duidelijk 3. Deze vraag is niet duidelijk 4. Zie 4.2.1 van de Inschrijvingsleidraad bij 'Energiebelasting'. 'Veranderingen in de energiebelasting worden (zowel positief als negatief) direct door de CPO 1 op 1 geactualiseerd'.

			staffels in de energiebelasting als het aparte tarief voor laadpalen vervalt?"	
180	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.5 pagina.32	"U beschrijft in de beoordeling het volgende: ""Het beoordelingsteam bestaat uit minimaal 5 personen met kennis en kunde op relevante vakgebieden."" a). Kunt u verduidelijken welke vakgebieden in het beoordelingsteam zijn vertegenwoordigd? b). Kunt u verduidelijken of er vertegenwoordigers vanuit de provincie en/ of gemeente vertegenwoordigd zijn in de beoordelingscommissie en welke provincie en/ of gemeente zij vertegenwoordigen?"	a) zie vraag 53 b) in de beoordelingscommissie zitten vertegenwoordigers namens de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg

181	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.2 pagina.25 t/m 28	"In het gunningscriterium omschrijft u het volgende: ""Het plaatsen van grote aantallen laadpalen vraagt om goede afspraken, goede afstemming, goed relatiebeheer en een goede communicatie tussen de betrokken stakeholders. Specifiek tussen de CPO en de gemeente op operationeel en beleidsmatig niveau en tussen de provincie en de CPO op strategisch- en beleidsniveau. "" a). Kunt u een beschrijving geven hoe de de communicatie op operationeel en beleidsniveau met de gemeenten in de huidige dienstverlening is vormgegeven? b). Kunt omschrijven op welke punten u hier graag verbetering op ziet? c). Kunt u een beschrijving geven hoe de de communicatie op strategisch en beleidsniveau met de provincies in de huidige dienstverlening is vormgegeven? d). Kunt omschrijven op welke punten u hier graag verbetering op ziet?"	We achten de huidige werkwijze niet volledig representatief voor de nieuwe aanpak. Daarom dagen we met dit gunningscriterium inschrijver uit om met eigen goede ideeën te komen. De huidige werkwijze zullen we om die reden niet integraal delen, anders dan reeds in de stukken genoemd. In het Beschrijvend Document en PvE zijn eisen opgenomen, welke reeds gebaseerd zijn op de huidige werkwijze.
-----	--------	--	---	---

182	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.2 pagina.25 t/m 28	Onder het kopje communicatie bullet 2 beschrijft u het volgende: "Een beschrijving van de extra acties en maatregelen die inschrijver neemt en de ideeën die inschrijver heeft die bijdragen aan een verdere verbetering van de communicatie;". Gaat de inschrijver er juist vanuit dat de inschrijver onder dit kopje alleen additionele maatregelen dient te beschrijven die niet benoemd zijn in het gunningscriterium of het programma van eisen?	Correct. Het gaat hier om additionele maatregelen. Aan de gestelde eisen dient Concessiehouder zondermeer te voldoen.
183	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.2 t/m 4.2.4 pagina.25 t/m 31	In de vormvereisten van elk gunningscriterium omschrijft u dat schema's en tabellen worden meegeteld in het maximum aantal pagina's. Gaat u ermee akkoord dat (in het kader van leesbaarheid) deze tabellen en schema's mogen afwijken van het opgelegde lettertype en -grootte?	Akkoord, mits deze nog altijd goed leesbaar zijn bij 100% weergave (dus zonder extra in te moeten zoomen op de pagina).
184	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.2 pagina.25 t/m 28	Gaat de inschrijver er juist vanuit dat de aspecten waarop het gunningscriterium wordt beoordeeld, ook de doelstellingen zijn waarop de aanbestedende dienst doelt in de beoordelingstabel? Zo nee, kunt u verhelderen welke doelstelling u hier bedoeld?"	De doelstellingen staan beschreven in de inleidende tekst van het betreffende gunningscriterium. Daaraan wordt getoetst. De aspecten waarop ingegaan dient te worden dienen een bijdrage te leveren aan de doelstellingen.

185	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.4.2.2 pagina.25 t/m 28	In de omschrijving van een uitstekende waardering, beschrijft u dat de uitwerking boven verwachten aan dient te sluiten op de doelstelling. Om dit te realiseren zou de inschrijver graag concreet willen weten wat uw concrete verwachting is, die overtroffen dient te worden. Kunt u concreet per aspect verhelderen wat uw verwachtingen zijn van de inschrijvers t.a.v. de doelstellingen?	We hebben kaders meegegeven en laten ons graag door inschrijver overtuigen van de juiste aanpak. Een uitstekende score wordt bijvoorbeeld behaald indien inschrijver komt met haalbare ideeën die Aanbestedende dienst vooraf niet had of niet had kunnen voorzien. Dit is daarom ook niet verder aan de voorkant te concretiseren per aspect.
186	Inhoud	Inschrijfleidraad paragraaf.1.1.1 pagina.3	U beschrijft dat u een datagestuurde uitrol wenst op basis van de prestaties van het bestaande netwerk. Om hier optimaal invulling aan te kunnen geven is het van belang dat de inschrijvers inzicht hebben in de prestaties van het bestaande netwerk. Kan de aanbestedende dienst inzicht geven in de huidige laadprestaties en de verwachte laadbehoefte binnen de diverse gemeenten en provincies?	Nee, er wordt nu geen data van de bestaande laadinfrastructuur beschikbaar gesteld. Inschrijver dient zelf een inschatting te maken van de toekomstige behoefte. Op de website van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is de laaddrukanalyse voor de provincies Noord-Brabant en Limburg samen gepubliceerd: https://agendalaadinfrastructuur.nl/monitoring+2021/monitoring+per+nal+regio/monitoring+regio+zuid/default.aspx
187	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4.2.2 pagina.25	Aanbestedende dienst stelt dat gegadigde ten minste in moet gaan op 11 onderwerpen in het kwaliteitsstuk voor GC2. De uitwerking hiervoor dient gedaan te worden op 4A4. Gegadigde acht dit te weinig pagina's om in voldoende detail in te gaan op de gestelde onderwerpen. Is aanbestedende dienst ermee akkoord	Zie antwoord 58.

			om het aantal toegestane pagina's op te hogen naar 6?	
188	Inhoud	Bijlage 2 - Programma van Eisen paragraaf.Aanpak en planning pagina.2	In paragraaf 3.4.1. van Bijlage 1 - Beschrijvend Document geeft opdrachtgever aan dat inschrijver de optie heeft in de keuze voor data om te komen tot de laaddrukanalyse. Hier stelt opdrachtgever dat inschrijver gebruik maakt van data uit NDW óf zelf verkregen data. Eis AP8 is conflicterend met deze passage uit het beschrijvend document. Kan aanbestedende dienst hierover duidelijkheid verschaffen?	Concessiehouder dient gebruik te maken van de data uit de NDW portal. Indien deze data niet of in onvoldoende mate beschikbaar is, dan dient Concessiehouder de benodigde data zelf in te kopen.
189	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.4.1 pagina.10	In de formule die gebruikt wordt om te komen tot de laaddruk staat "Miximaal toegestane bezetting". Gegadigde gaat ervanuit dat dit maximaal moet zijn, zoals ook genoemd in de tekst eronder, is dit correct?	Dat is correct

190	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.4.3 pagina.13	In paragraaf 3.4.3 wordt beschreven dat er per 6 maanden 1575 laadpalen worden geplaatst. Hiervoor staat een plaatsingsperiode van 5 maanden die start na indienen opdrachten bij Enexis. Is de opdrachtgever zich ervan bewust dat het plaatsen van een laadpaal ook aanvullende vergunningen en bodemonderzoek vereist (na opdrachtverstrekking Enexis) met een doorlooptijd van soms wel 8 weken, resulterend in een netto plaatsingsperiode van 4 maanden voor 1575 laadpalen? Wij willen voorstellen om eerder in het proces opdrachten te verstrekken aan Enexis, waardoor de netto plaatsingsperiode langer wordt en het ook haalbaarder wordt om de plaatsingen te realiseren. Kunt u hiermee instemmen, zo niet kunt u aangeven hoe u dit ziet?	Akkoord indien de uitvoeringstijd voor de gemeente hiermee gelijk kan blijven.
-----	--------	---	--	--

191	Inhoud	"Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.4 pagina.12 In paragraaf 3.4.1 wordt beschreven dat een E-rijder een verzoek voor een laadpaal kan indienen, en dat deze goed gekeurd dient te worden indien er binnen 300 meter lopen van het woon- of werkadre	"Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.4 pagina.12 In paragraaf 3.4.1 wordt beschreven dat een E-rijder een verzoek voor een laadpaal kan indienen, en dat deze goed gekeurd dient te worden indien er binnen 300 meter lopen van het woon- of werkadres van de aanvrager nog geen paal is of wel een paal is maar deze intensief gebruikt wordt. De grens voor intensief gebruik ligt op 3500 kWh per laadpaal per jaar. Realiseert opdrachtgever zich dat deze grens laag is, gezien uit openbare data blijkt dat het gemiddelde verbruik van een laadpaal boven de 10.000 kWh per jaar ligt in Nederland? Zou opdrachtgever zodoende bereid zijn om deze grens bij te stellen naar 3500 kWh per laadpunt per jaar (dus 7000 kWh per laadpaal per jaar), aangezien een te lage grens kan leiden tot onwenselijk veel palen op ongunstige plekken?"	Dit is akkoord en wordt aangepast naar 7.000 kWh per laadpaal.
-----	--------	---	--	--

192	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.4 pagina.10	In paragraaf 3.4.1 wordt uitgelegd hoe de best presterende locaties worden bepaald. Er wordt bijgeplaatst als de laaddruk in een 500x500-vierkant het afgelopen jaar minimaal 1 maand boven de 1,6 lag of minimaal 3 maanden boven de 1. Is opdrachtgever zich ervan bewust dat de laaddruk nooit boven de 1,6 kan komen in vierkanten met een toegestane bezettingsgraad van 70% of meer (want $100/70 < 1,6$)? Dit heeft tot gevolg dat in deze vierkanten op basis van de definitie alleen bijgeplaatst kan worden als de laaddruk minstens 3 maanden boven de 1 ligt. Gegeven de doorlooptijd van het plaatsen van een laadpaal betekent dit gedurende erg lange tijd een (te) hoge laaddruk, wat niet wenselijk is voor de E-rijder. Erkent opdrachtgever dit en in hoeverre is zij bereid veranderingen aan te brengen in deze regels?	Daar zijn we ons van bewust en dit is een reden voor de verscherping van de 3 maanden t.o.v. van de gehanteerde 6 maanden volgens de methodiek van het RVO. Zie ook beschrijvend document paragraaf 3.4.1. "De limieten voor bijplaatsen zijn naar beste inzicht vastgesteld door de provincies, maar de complexiteit van dit proces wordt erkend. Daarom gaan de provincies graag een open dialoog aan met de concessiehouder na iedere halfjaarlijkse laaddrukanalyse om de limieten te bespreken en indien nodig aan te passen. Indien blijkt dat de geformuleerde limieten te scherp of te ruim zijn, zullen beide partijen samenwerken om deze limieten aan te passen met het uitgangspunt dat vraag en aanbod in balans moet zijn. Het staat concessiehouder vrij om extra laadpalen te plaatsen als er op basis van de eigen analyse blijkt dat er wel een laadbehoefte is op een locatie die niet tot de best presterende locaties behoort. Om plaatsing van laadpalen om marktaandeel te verwerven te voorkomen, dienen deze locaties ter akkoord voorgelegd te worden aan de concessieverlener."
-----	--------	---	---	---

193	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.1 pagina.8	Kan de prognose van Elaad waar in paragraaf 3.1 naar wordt gerefereerd gedeeld worden?	Nee deze kan op dit moment niet verstrekt worden. Op de website van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is de ElaadNL prognose van 2021 op kaart op buurtniveau gepubliceerd: (https://agendalaadinfrastructuur.nl/ondersteuning+gemeenten/buurtprognoses/default.aspx). ElaadNL heeft aangekondigd (https://elaad.nl/evenementen/elektrisch-rijden-voor-iedereen/) dat de nieuwe prognose van 2024 vanaf 8 februari 2024 kan worden gedownload.
194	Inhoud	"Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.1 pagina.8	"Hebben de aantallen die in paragraaf 3.1 worden genoemd met betrekking tot het huidige aantal laadpunten en het verwachte aantal laadpunten alleen betrekking op de gemeentes die zich definitief hebben aangesloten bij de concessie, of ook op de gemeentes die zich naar verwachting nog gaan aansluiten? En zijn de gemeentes in Brabant en Limburg die niet meedoen aan de concessie al reeds uitgesloten bij de totstandkoming van deze aantallen?"	Zie antwoord 150.

195	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.1 pagina.8	In paragraaf 3.1 van het beschrijvend document wordt aangegeven dat er medio 2024 zo'n 15.000 publieke laadpunten in het gebied zijn gerealiseerd, en dat dit ongeveer 34% is van de prognose voor 2025 op basis van het midden scenario van Elaad. Dit zou betekenen dat er in 2025 $15.000 / 0,34 =$ ruim 44.000 laadpunten moeten staan volgens dit midden scenario. Dit conflicteert met de bewering die verderop in de tekst wordt gemaakt, dat er in 2028 37.068 publieke laadpunten moeten staan volgens het middenscenario van Elaad. Graag vernemen wij hoe dit precies geïnterpreteerd moet worden en welke informatie juist is.	De 37.068 is 50% van de prognose. In totaal zouden er volgens de prognose ongeveer 74.000 laadpunten moeten staan.
196	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3.1 pagina.8	In paragraaf 3.1 van het beschrijvend document wordt aangegeven dat concessiehouder binnen vier jaar minimaal 22.050 publieke laadpunten dient te plaatsen. Geldt dit aantal ook als er, op basis van de bijplaatsingsregels van paragraaf 3.3, minder laadpunten benodigd zijn?	Nee.
197	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.2.3 pagina.7	Uit paragraaf 2.3 blijkt dat de huidige CPO in het gebied in het uiterste geval nog tot en met 10 november 2024 een laadpaal kan plaatsen. Kan opdrachtgever een schatting geven	Nee, die inschatting is nu niet te maken. Overigens mag de huidige CPO tot 16 weken na afloop van het huidige contract publieke laadpalen plaatsen mits deze vóór 21 juli 2024 is aangevraagd/geselecteerd en hier een

			om hoeveel laadpalen het gaat die in de periode van nu tot en met 10 november 2024 nog door de huidige CPO geplaatst zullen worden?	onherroepelijk verkeersbesluit aan ten grondslag ligt.
198	Inhoud	Algemeen	Kan de opdrachtgever de verbruiksdata van de huidige laadpalen in het gebied ter beschikking te stellen? Dit is belangrijke informatie voor het maken van een realistische business case en is zeer gebruikelijk om aan te leveren aan de potentiële inschrijvers.	Deze informatie wordt nu niet ter beschikking gesteld.
199	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2 pagina.23&24	Hoe vaak mag de inkoopprijs van energie geïndexeerd worden in het laadtarief? OG heeft het zowel over 1x per kwartaal (pagina 23&24) als over 1x per maand (pagina 24)"	Zie antwoord 1.
200	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2 pagina.22	"Op basis van welke index mag het installatarief geïndexeerd worden? OG baseert de indexering van het installatietarief op de CBS index ""Indexcijfer Cao-lonen per uur incl. bijzondere beloningen. Totaal Cao-sectoren indexcijfer voor 2024, 2010=100"". Deze index is door het CBS stopgezet en is vervangen door ""Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur; indexcijfers (2020=100)"". "	Zie vraag 80

201	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2 pagina.22	De netbeheerderskosten worden in het laadtarief in rekening gebracht op basis van een prijs per kWh. Kan OG aangeven op welke hoeveelheid kWh dit wordt gebaseerd bij inschrijving?	Nee. Het is aan inschrijver om een hier een inschatting van te maken.
202	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2 pagina.23	Kan OG de indexatiemethodiek voor energie inkoop wijzigen? Het huidige indexatiesysteem, gebaseerd op gemiddelde elektriciteitsprijzen in een kwartaal voor afgenomen elektriciteit one year ahead, is problematisch en is niet in lijn met indexatiemethoden binnen andere concessies. Dit zal resulteren in, bijvoorbeeld maar niet uitsluitend, (1) dat de de laadprijzen ongewijzigd blijven bij schommelingen op de korte-termijn markt, en (2) dat de (schommelingen in) laadprijzen afwijken van laadprijzen in de rest van het land waar vaak een kwartaal vooruit wordt geïndexeerd. Een oplossing voor deze problemen is om het indexatiesysteem te wijzigen naar de gemiddelde elektriciteitsprijzen in een maand/kwartaal voor afgenomen elektriciteit one month/quarter ahead (afhankelijk van of er maandelijks- of kwartaarlijks geïndexeerd wordt), waardoor meer flexibiliteit ontstaat en	Zie vraag 62

			tarieven beter aansluiten op actuele marktontwikkelingen en de rest van het land. "	
203	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.6, 6 pagina.32	OG definieert 'laadpaalkleven' als 'als de auto langer dan 24 uur nadat de batterij is opgeladen aan de laadpaal gekoppeld blijft'. Echter is 24 uur een vrij lange tijd en levert een 'klevende auto' naar alle waarschijnlijkheid al ver voor het einde van die 24 uur irritatie op bij omwonenen. Zou OG overwegen om dit aantal uur naar beneden bij te stellen? Eventueel met een uitzonderingstijdsframe in de nachtelijke uren?	Nee, dit wordt niet aangepast.

204	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.2.5 pagina.7	Aan het einde van het contract wordt 10% van de geplaatste laadpalen zonder vergoeding verwijderd als de gemeente dit vraagt aan de concessiehouder. Het gaat om het kosteloos verwijderen van +/- 1100 laadpalen. Dit zal echter een extra last voor de business case creëren en uiteindelijk tot uiting komen in de tarieven. Om dit te voorkomen en het tarief betaalbaarder te maken, stellen wij voor om ofwel ook voor deze verhuizingen een compensatieregeling te voorzien, ofwel deze uit de tekst te schrappen.	Niet akkoord. Zie ook vraag 52
205	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.5, 7 pagina.28	Een verwijdering kost excl netbeheerkosten richting de 2500 euro, incl 3500 euro. De gegeven 1000 euro vergoeding is onvoldoende om te kosten te dekken. Kan de OG het aantal verwijderingen maximeren of de vergoeding verhogen?	Nee dat is niet mogelijk. Deze vergoeding is echter wel exclusief netbeheerderskosten.
206	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.5, 7 pagina.28	Een verplaatsing kost excl netbeheerkosten richting de 4000 euro, inclusief 6000 euro/laadpaal. De gegeven 1500 euro vergoeding is onvoldoende om te kosten te dekken. Kan de OG het aantal verplaatsingen maximeren of de vergoeding verhogen?	Nee dat is niet mogelijk. Deze vergoeding is echter wel exclusief netbeheerderskosten.

207	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3, 1 pagina.8	Hoelang is de plaatsingsperiode & hoeveel laadpalen wenst de OG te plaatsen in het geval er geen verlenging is en de plaatsingsperiode dus 2 jaar is ?	Zie antwoord 150.
208	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.3. 2 pagina.9	Kan de OG aan tabel 1 toevoegen hoe deze getallen eruit zien in het geval er wel of geen verlenging is?	Nee. Het gaat om de helft van de aantallen. Behalve voor witte vlekken deze dienen allemaal gerealiseerd te worden. Zie ook vraag 150.
209	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.4 pagina.22	De OG stelt dat het installatiecomponent maximaal 50% van de totale laadprijs is. Kan de OG bevestigen dat dit alleen bij inschrijving van de tender geldt? Het is niet mogelijk om de energieprijzen in de toekomst exact te voorspellen waardoor het niet mogelijk is om te garanderen dat het maximum van 50% gedurende de gehele looptijd vast te houden is als de energieprijzen dalen.	Ja, dat is correct. Het is mogelijk dat dit door de voorgeschreven indexatiemogelijkheden in de loop van de tijd veranderd.
210	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.4. 2 pagina.23	Het toepassen van verschillende laadprijzen (ivm concessievergoeding) per gemeente helpt niet mee aan de prijstransparantie en is daarnaast technisch/operationeel lastig te implementeren. Voorstel om het alleen mogelijk te maken om over het gehele contract een concessievergoeding in te stellen. Of de keuze slechts 1x per	Nee, de eisen rondom de concessievergoeding worden niet aangepast. In het Beschrijvend document onder 4.5 staat dat de concessievergoeding eens per 2 jaar kan worden gewijzigd.

			jaar te kunnen wijzigen. Gaat de OG daarmee akkoord?	
211	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.6,2 pagina.35	De op pagina 35 verstrekte URL van coebbe.nl is ongeldig, zou OG de geldige URL willen verschaffen?	We zien dat de link inderdaad niet meer werkt. Deze link was toegevoegd ter illustratie, maar komt bij deze te vervallen.
212	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2, 1, pagina.23	Vanuit de beschrijving is het niet helder welke index de gemeente bedoelt of welk deel nu de basis prijs is (prijs vanaf waar de indexatie start). De basis prijs vanuit waar de indexatie plaats vindt moet altijd al bekend zijn, voor het einde van de tender. CAL staat voor kalenderjaar en kan dus niet worden gebruikt voor kwartaal markten. Daarnaast wordt er gesproken over gemiddelde maandwaarden. Voorstel is om op basis van de EPEX prijzen de gemiddelde laadprijs te gaan berekenen omdat de gestelde formule in de tender verouderd is tov het aanbod mogelijk in de energie markt. Kunt u hiermee instemmen, indien niet kunt u toelichten waarom u hier niet voor kiest?	Zie vraag 62. Er is voor deze index gekozen om in lijn te zijn met andere concessies.

213	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2, 1, pagina.23	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2,1, pagina.23 Kan de OG om verwarring te voorkomen L1-endex en L0-endex prijs in getallen tot 2 achter te komma opgeven?	Nee, want dit is afhankelijk van de dan geldende cijfers.
214	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4,2, 1, pagina.22	HBEs dienen verwerkt te worden in de installatievergoeding & geïndexeerd te worden door de concessiehouder obv de CAO lonen. Is de concessiehouder ermee bekend dat de HBE systematiek in 2025 zal veranderen naar ERE? De impact op de HBE prijs staat enorm onder druk (daling van ruim 68%) en daarnaast geen enkele correlatie tussen de HBE prijs en de CAO lonen te bekenen. Voorstel is om toe te voegen dat er bij invoering van de ERE en indexatie van de HBEs obv de dan geldende marktomstandigheden te kunnen doen. Als de OG hier niet mee instemt leidt dit tot een ongelijk level playing field voor deelnemers aan de tender. Gaat u akkoord met ons voorstel? Zo niet kunt u toelichten waarom u hier niet voor kiest?	Zie vraag 82
215	Inhoud	Inschrijvingsleidraad concessie laadinfra paragraaf.4 (kader) pagina.12	Zit er een limiet op het aantal laadpalen dat de concessiehouder o.b.v. rijdersaanvragen dient te prioriteren boven de laadpalen die	Nee.

			o.b.v. data van best presterende palen geplaatst zullen worden?	
216	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document	Deelvervoer locaties waarbij 1 laadpunt wordt afgekruid worden niet gemaximeerd... dit heeft significante impact op de laadvolumes en de business case. Wij vragen u om dit wel te maximaliseren of in ieder geval een inschatting te geven van toekomstige ambities / verwachtingen. Kunt u deze informatie verschaffen?	Nee we hebben hier geen gegevens voor. Zie antwoord XX
217	Inhoud	Bijlage 1 - Beschrijvend Document paragraaf.2.1 pagina.5	U geeft het volgende aan: Door 79 gemeenten is op bestuurlijk niveau besloten om deel te nemen aan de collectieve concessie. Op het overzicht van de deelnemende gemeenten inschrijvingsleidraad Publieke Laadinfrastructuur Noord-Brabant & Limburg pagina 4 staan 75 definitief deelnemende gemeenten en 5 gemeenten die hun intentie hebben uitgesproken. U geeft ook aan dat de definitieve lijst van deelnemende gemeenten uiterlijk bij de 2de Nvl ronde wordt medegedeeld. Zou u de definitieve lijst bij de eerste ronde kenbaar kunnen maken ipv mogelijk de 2de Nvl ronde? Dit geeft inschrijvers de mogelijkheid om prognoses en berekeningen te	Zie antwoord 2

			doen met het juiste aantal deelnemende gemeenten. De 2de Nvl ronde kan dan gebruikt worden om aanvullende/verhelderende vragen te stellen.	
218	Juridisch	Algemeen	Op 24 januari jl. is er door de Tweede kamer gesproken over Netcongestie. Hierin wordt genoemd dat er mogelijk in de komende jaren sprake gaat zijn van triage ook bij het aansluiten van kleinverbruikers. In het geval dit gaat spelen in Brabant en Limburg dan zou dit negatieve impact kunnen hebben op de aantal laadpalen die de concessiehouder kan plaatsen en het daar bijhorende laadvolume. In dat geval bestaat het risico dat concessieverlener in het geheel geen (nieuwe) laadpunten mag realiseren, dus evenmin punten die uitgerust zijn met netbewust laden. Dit is een omstandigheid welke niet behoort tot de normale bedrijfsrisico's van	Indien het realiseren van de afgesproken aantallen laadpalen door externe factoren niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege netcongestie, treden partijen met elkaar in overleg hoe hier mee om te gaan. Over mogelijke oplossingen kunnen op dit moment geen toezeggingen gedaan worden. op dat moment zullen de verschillende opties verkend worden.

			concessiehouder en heeft drastische gevolgen door de business case van dit contract. Kan de concessieverlener toezeggen dat als er sprake is van triage of een vorm van selectie bij het aansluiten van kleinverbruik aansluitingen of vertraging door de netbeheerder, er in gesprek kan worden gegaan over de laadprijs, waarbij het uitgangspunt gaat zijn dat het negatieve effect gecompenseerd wordt?	
219	Proces	Algemeen	Kunt u bevestigen dat ook in de tweede Nvl ronde vragen gesteld kunnen worden over onderwerpen die nog niet aanbod zijn gekomen?	Niet akkoord, in de 2e Nvl kunnen enkel aanvullende vragen gesteld worden n.a.v. de gegeven antwoorden in deze 1e Nvl.
220	Inhoud	PvE - CS 27	Het is niet duidelijk welk document en welke specificaties hier bedoelt worden. Kan concessieverlener hier meer duidelijk over geven.	Zie pagina 23 in het PvE (voetnoot 1).
221	Inhoud	PvE - CS 20	Kan concessieverlener specifiek aangeven wat zij verstaat patching en loggingproces.	Patching van alle software in de scope van deze overeenkomst. Logging van alle relevante componenten en systemen in de scope van deze overeenkomst.
222	Inhoud	PvE - CS 19	Kan concessieverlener specifiek aangeven wat zij verstaat onder intrusiepreventie en -detectie.	Concessiehouder dient (onrechtmatige) binnendringing van de IT systemen (ook cloud en apps) te detecteren, en preventief maatregelen te nemen om dit tegen te gaan.

223	Inhoud	PvE - CS 17	Kan concessieverlener specifiek aangeven wat zij verstaat onder "actieve signalering", "ongeautoriseerd openen" en "maatregelen". Deze eis wijkt af van IEC 62443. Graag nader toelichting.	Actieve signalering van ongeautoriseerd openen van de laadinrichting. Een dergelijke detectie dient direct gemeld te worden aan het centrale systeem, en er dient een plan en proces te zijn met te nemen maatregelen wanneer een laadinrichting ongeautoriseerd geopend is.
224	Inhoud	PvE - CS 9	Vooraf is niet bekend wat de impact (technisch en financieel) zal zijn van een update van nieuwe requirements. Is concessieverlener bereidt om, mits onderbouwd, af te wijken van de 6 maanden na release en over een nieuwe termijn in overleg te treden indien de impact significant van aard is?	Indien uit een goed onderbouwde motivatie blijkt dat dit niet redelijk en billijk is, treden partijen hierover in overleg. Het staat Concessiehouder vrij om zich hierbij door derden te laten adviseren.
225	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 3.1	In het kader van een evenwichtige aanbestedingsprocedure zou Opdrachtnemer ook graag de plaatsingsperiode eenmaal met 2 jaar willen kunnen verlengen. Kunt u daarmee akkoord gaan? Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Nee, hiermee gaan wij niet akkoord. Dit betreft een besluit van Concessieverlener.

226	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 3.3 Boete 1	"Opdrachtnemer heeft vragen over de boetebepaling met het oog op de marges die Opdrachtnemer heeft voor de uitvoering van de opdracht. Kan de boetebepaling afgeschaft worden? Indien nee, wat is hiervoor de argumentatie van de Aanbesteder? De Opdrachtnemer is van mening dat de eerste stap is om in gebreke gesteld te worden en termijn te krijgen om het gebrek te herstellen. Indien de boete toch word opgelegd, stelt de Opdrachtnemer voor om de boete per criteria te hanteren en een maximum aan te houden van EUR 200.000 (excl. BTW) per contractjaar voor het gehele contract. Daarnaast, kan de Aanbesteder bevestigen dat het boetebedrag niet aan alle gemeenten afzonderlijk verbeurd kan worden, maar dat dit een totaal te verbeuren bedrag is aan alle gemeenten gezamenlijk?"	1. Nee, de boeteclausule wordt niet afgeschaft. 2. Dit acht opdrachtgever noodzakelijk in geval van onvoldoende presteren. 3. Het bewaken van de afspraken is onderdeel van de samenwerking. Indien duidelijk wordt dat aan bepaalde afspraken mogelijk niet wordt voldaan, zal gekeken worden naar de mogelijkheden om dit tijdig te herstellen. 4. Voorafgaand aan het opleggen van een boete zal altijd een schriftelijke mededeling gedaan worden. 5. De maximale boete wordt beperkt tot € 200.000 per contractjaar.
227	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 3.3 Boete 2	Indien Aanbesteder de boetebepaling doorzet, stelt de Opdrachtnemer voor dat het door de Aanbesteder ontvangen boetebedrag van de schadevergoeding wordt afgetrokken. Is de Aanbesteder hiermee akkoord?	Nee, dit is niet akkoord. De schadevergoeding is bedoeld voor geleden of te leiden schade en staat los van een eventueel op te leggen boete.

			Zo niet, wat is hiervoor de argumentatie?	
228	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 3.4	Opdrachtnemer wenst dat de Aanbesteder alleen een opzeggingsrecht heeft als door een onherroepelijk vonnis is bepaald dat de Aanbesteder geen uitvoering mag geven aan deze overeenkomst. Anders zou dit betekenen dat de Aanbesteder de overeenkomst al mag beëindigen zodra een dergelijke procedure aanhangig wordt gemaakt. Kan de Aanbesteder daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Akkoord, de aanbesteder heeft in geval van art. 3.4 van de concessieovereenkomst een opzeggingsrecht als door een onherroepelijk vonnis is bepaald dat de aanbesteder geen uitvoering mag geven aan de overeenkomst. Dit wordt aangepast in de overeenkomst.
229	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 3.5	Deze bepaling is voor Opdrachtnemer te breed geformuleerd en wenst een verdere inkadering en toelichting. Opdrachtnemer wenst dat de limitatieve gronden worden aangeduid waarop de Aanbesteder de overeenkomst kan vernietigen zonder vergoeding van kosten of gederfde winst aan Opdrachtnemer verschuldigd te zijn. Kunt u daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Artikel wordt aangepast naar: "Indien de deze Overeenkomst wordt vernietigd uit hoofde van de Aanbestedingswet <u>en dat aan opdrachtnemer te wijten valt</u> , ontvangt opdrachtnemer van de opdrachtgever geen vergoeding van kosten of gederfde winst".

230	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 4.2	Kan de Aanbesteder bevestigen dat dit niet geldt in geval van onvoorziene omstandigheden zoals nader ingevuld in de geldende wet- en regelgeving en jurisprudentie?	Akkoord
231	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 4.5	De termijn waarmee de schriftelijke goedkeuring verleend wordt aan de Opdrachtnemer wenst verdere concretisering vanwege een mogelijk prijsrisico. Opdrachtnemer wenst dat de Aanbesteder een maximale termijn van 14 dagen hanteert om schriftelijke goedkeuring te verlenen. Kan de Aanbesteder daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Dat is niet akkoord, want de adequate behandeling en verwerking van een onderbouwd indexverzoek kan in de planning ervan, soms meer tijd vragen, zo leert de ervaring. Aanbestedende dienst is wel bereid de termijn van schriftelijke goedkeuring nader te concretiseren en een termijn van 30 dagen aan te houden. Indien het sneller kan wordt daar uiteraard op ingezet.
232	Juridisch	Concept Overeenkomst: Artikel 6	Opdrachtnemer wenst dat de nota's van inlichtingen prevaleren boven de overeenkomst. Is de Aanbesteder hiermee akkoord?	Niet akkoord. De overeenkomst komt in rangorde boven de Nota's van Inlichtingen
233	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Wederkerigheid	Opdrachtnemer wenst dat alle bepalingen in de Algemene Inkoopvoorwaarden wederkerig worden gemaakt. Kunt u daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Niet akkoord, verhoudingen en werkzaamheden t.o.v. van de concessieovereenkomst zijn totaal verschillend. Wederkerigheid acht de aanbesteder daardoor niet gewenst.
234	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Artikel 4 lid 3	De Opdrachtnemer is van mening dat deze bepaling de flexibiliteit sterk beperkt. Mogelijk komt dit de snelheid en kwaliteit van uitvoering niet ten goede. Daarom vragen wij of de Aanbesteder dit lid kan verwijderen.	Niet akkoord

235	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Artikel 9 lid 1 sub e	De Opdrachtnemer wenst dat het maximum aantal van 3 gebeurtenissen geldt voor de gehele concessie periode. Kunt u daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting? Kunt u bevestigen dat de aansprakelijkheid niet geldt voor alle gemeenten afzonderlijk maar voor alle gemeenten gezamenlijk?	Dit betreft een maximum aantal van 3 gebeurtenissen per jaar, gelet op dat het te verzekeren bedrag steeds per jaar wordt vastgesteld. De concessieovereenkomst wordt afgesloten met alle gemeenten gezamenlijk. De aansprakelijkheid geldt voor alle gemeenten gezamenlijk.
236	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Artikel 10 lid 2 sub d	De Overeenkomst ontbinden omdat de zeggenschap over of binnen de onderneming wijzigt, lijkt ons niet-proportioneel. Kan de Aanbesteder dit artikellid aanpassen zodat het vervangen van aandeelhouders of bestuursleden niet tot ontbinding van de overeenkomst zal leiden?	Akkoord, zie ook vraag 38
237	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Artikel 15 lid 1	Opdrachtnemer wenst dat deze voorwaarde niet geldt voor aan Opdrachtnemer gelieerde ondernemingen. Kunt u daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Indien een onderneming onder toezicht staat van de opdrachtnemer of in feite dezelfde onderneming betreft, dan geldt de bepaling niet. Bij gedeeltelijk toezicht dient overlegt te worden met aanbesteder.
238	Juridisch	Algemene Inkoopvoorwaarden: Artikel 19	Volgens Opdrachtnemer is deze bepaling niet in lijn met het Beschrijvend Document. Zoals beschreven in het Beschrijvend Document blijft de eigendom van de laadinfrastructuur de gehele concessieperiode eigendom van de Opdrachtnemer. Opdrachtnemer	Akkoord

			wenst deze bepaling verwijderd te hebben. Kunt u daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	
239	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie stelt dat verminderen van kilometers in ogenschouw genomen moet worden, geldt dit ook voor de assemblage van de laadpalen als dat in Nederland gebeurt ten opzichte van andere landen?	Zie Inschrijvingsleidraad GC2 waarin het volgende is opgenomen 'Concessiehouder hecht waarde aan circulariteit in de uitvoering van deze opdracht. Dit kan zowel in het ontwerpproces, tijdens de realisatie als in de exploitatie worden meegenomen. '
240	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie stelt dat verminderen van waste en verlengen gebruik van producten een prioriteit is. Wanneer assemblage, RMA en Recycling in Nederland wordt gedaan is de waarschijnlijkheid dat dit goed gebeurt ten opzichte van het buitenland groter. Heeft de Provincie Brabant/Limburg voorkeur voor laadpalen die in Nederland zijn geassembleerd en dat het RMA en Recycling proces ook in Nederland gebeurt?	Zie antwoord vraag 239