

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

Casenummer: C2313075

Datum:

07-03-2024

Casenummer:

C2313075

Deze 2^e Nota van Inlichtingen volgt op basis van de inschrijvingsleidraad, gepubliceerd onder C2313075 van 15 januari 2024 en de 1^e Nota van Inlichtingen d.d. 07-02-2024. Deze 2^e 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
241	Inhoud	n.a.v. eerdere vraag met ref 99 Nvl 1	Wij begrijpen dat aanbestedende dienst de gegevens van afzetten van laadpalen uit de 2 eerdere concessies niet wil verstrekken. Aangezien de businesscase sterk samenhangt met de afzet per laadpunt en in ieder geval huidige concessiehouder hierover beschikt zouden wij aanbestedende dienst (ook om een level playing field te behouden) alsnog willen verzoeken om deze gegevens te verstrekken. Dit maakt de aanbiedingen die alle partijen doen ook betrouwbaarder omdat dit gebaseerd is op betere prognoses/realisatieit van afzetten per laadpunt	Als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen treft u een overzicht aan de gegevens per kwartaal op gemeenteniveau. Hierbij gaat het om het aantal laadpunten, het verbruik, het aantal sessies en het aantal gebruikers. Dit betreft de data over 2022 en 2023. Het betreft de publieke laadpalen die onderdeel zijn geweest van de eerdere 2 collectieve concessies. Zie ook antwoord op vraag 249, waar aangegeven wordt over welke data concessieverlener beschikt.

242	Juridisch	Geschiktheidseis ISO 27001	Wij snappen dat bij het uitvoeren van de consessie inschrijver moet beschikken over ISO 270001 of vergelijkbaar certificaat. Kan aanbestedende diesnt ermee instemmen dat dit certificaat binnen 6 maanden na gunning wordt behaald en dat inschrijver door een formeel schrijven van de auditerende instantie dit kan aantonen. Dit laat zien dat inschrijver al serieus werk maakt van deze eis maar maakt het ook mogelijk om na gunning de daadwerkelijke certificering op orde te krijgen.	Indien inschrijver niet beschikt over een dergelijk certificaat dient deze te beschikken over een eigen informatiebeveiligingssysteem dat vergelijkbaar is met ISO 27001:2017. Dit dient aangetoond te worden door: 1. Een beschrijving van het informatiebeveiligingssysteem van inschrijver. 2. Een door inschrijver opgestelde en rechtsgeldig ondertekende verklaring, waarin inschrijver verklaart over een eigen informatiebeveiligingssysteem te beschikken dat vergelijkbaar is met ISO 27001:2017, dat door de directie en management wordt onderschreven en gecontroleerd. Indien inschrijver over een informatiebeveiligingssysteem beschikt dat nog niet gecertificeerd is, maar wel vergelijkbaar is of naar mening van inschrijver zal gaan voldoen aan ISO 27001:2017 is punt 2 van toepassing. U kunt daarbij aantekenen dat certificering voorzien wordt.
-----	-----------	----------------------------	--	--

243	Proces	Antwoord NVII vraag 68	Naar aanleiding van uw antwoord op vraag 68 de volgende vervolgvraag. Moeten verwijdering-, verplaatsing-, en u verzwaringsprocessen ook onderdeel zijn van de realisatiesoftware? Aangezien dit recente innovaties in de software zijn, hoe borgt concessieverlener continue doorontwikkeling van de software om te voorkomen dat verouderde techniek en achterhaalde functionaliteit gedurende de exploitatietermijn een belemmering vormen? Hoe wenst concessieverlener in dit opzicht worden meegenomen in de roadmap doorontwikkeling?	Ja, bij verwijdering of verplaatsing dienen alle partijen geïnformeerd te worden. Zie eis AP 56. Dit middels de portal. Daarnaast is concessiehouder verantwoordelijk voor het functioneel houden van de laadinfrastructuur en bijbehorende dienstverlening. Ook dient concessiehouder te borgen dat de laadinfrastructuur en bijbehorende dienstverlening voldoet aan alle wettelijke eisen en normen (eis AP64).
244	Inhoud	Antwoord NVII vraag 70	Concluderen wij correct uit het antwoord op vraag 70 dat er geen verdere communicatie meer nodig is via de realisatiesoftware na aanvraag? En als de CPO dit niet doet, al dan niet via de realisatiesoftware, begrijpen we goed dat het de bedoeling is van het "maximum van 20 gebruikersaccounts dat een gemeente of de provincie krijgt" ook om met inwoners/aanvragers te communiceren? (als aanvulling op de functionaliteit als omschreven in AP28). Gaat het om 20 accounts per gemeente (organisatie)? Hoe wenst de provincie de veiligheid te borgen van de account-informatie en de informatie van aanvragers? Wat zijn uw eisen aan het gebruikersmanagementsysteem w.b. rechten en rollen per gebruiker en hoe wenst u dat	1) Nee, dat concludeert u niet terecht. Het realisatieportaal is juist bedoeld voor de communicatie tussen gemeente en ON tijdens de realisatie. 2) Het portaal is niet om met inwoners te communiceren 3) Per organisatie 4) Voor veiligheid zie de eisen m.b.t. Cyber Security in het programma van eisen, zoals onder meer CS16.

			accounts beveiligd worden? Ons voorstel gezien het type gegevens dat CPO of diens softwareleverancier moet verwerken zou zijn om naast gebruikersnaam + wachtwoord met token via authenticatie app te werken.	
245	Inhoud	Antwoord NVII vraag 71	Over uw antwoord op vraag 71 de volgende vervolgvragen: 1. Begrijpen wij goed uit antwoord op vraag 71 (het 'zelf locaties aanwijzen' refererend aan o.m. 3.8 op p. 20) dat het aan CPO is om locaties voor te stellen voor gemeenten die geen (tijdige) plankaart hebben en dat deze locaties via een koppeling in de plankaart zichtbaar moeten worden om daar het validatieproces te doorlopen zoals afgesproken in de separate traject voor het opstellen plankarten? 2. Indien de plankaart periodiek gebruikt wordt zijn updates nodig die via een koppeling in de realisatiesoftware van of namens CPO ter beschikking wordt gesteld. U geeft aan dat de kosten voor de koppeling voor zowel de plankaartontwikkelaar als de concessiehouder zijn, waarbij zij ieder de kosten zullen dekken die benodigd zijn om de	1) Ja, het is aan de CPO deze aan te wijzen. De laadpalen hoeven niet noodzakelijkerwijs direct in de plankaart zichtbaar te worden maar wel duidelijk gecommuniceerd. 2) Zie antwoord op vraag 112. Kosten zijn voor rekening en risico van concessiehouder. De partij die de koppeling bouwt voor het verzenden van informatie heeft het primaat om wijzigingen door te voeren en deze dienen tijdig afgestemd te worden met concessieverlener, vooraf aangekondigd aan gebruikers en voorzien van een toelichting op en uitleg van de wijzigingen en ingeschatte impact. Het is zeer goed denkbaar dat zich gedurende de opdrachtperiode wijzigingen voordoen

			koppeling vanuit diens kant te maken. De hoogte van de kosten zijn afhankelijk van onder meer de gekozen opzet van de koppeling en de softwarepartij die wordt gecontracteerd door aanbestedende dienst voor de plankaarten. Gezien deze onduidelijkheid over toekomstige kosten, is aanbestedende dienst bereid om (1) deze kosten buiten scope te laten en als stelpost op te nemen? OF (2) de door aanbieder beschikbaar gestelde koppeling te omschrijven zodat CPO deze alleen hoeft te implementeren zoals op veel plekken in Nederland de usance is tussen plankaartsysteemaanbieders en CPO's.	waardoor de concessiehouder iets moet bouwen om de koppeling te laten blijven functioneren. Zodoende dient de concessiehouder bij de inschrijving rekening te houden met ontwikkelkosten die op een later moment optreden. Als concessieverlener houden we oog voor wat redelijk en billijk is.
--	--	--	---	--

246	Inhoud	Antwoord NVII vraag 101 en 102 (Art. 22 en paragraaf beschrijvend doc. 5.6)	Over uw antwoorden op vraag 101 en 102 de volgende vervolgvragen: 1. U handhaaft in uw antwoord op vraag 101 artikel 22, dat ook betrekking heeft op paragraaf 5.6 Beschrijvend document. Artikel 22 geeft aan dat het eigendom van de realisatiesoftware niet bij de provincie ligt maar lijkt te suggereren (als in 5.6) dat dit wel geldt voor bijvoorbeeld proces- en andere (aanvrager)data, locatie(status)data, etc, als deze in opdracht van of door de provincie en gemeenten worden ingegeven of gegenereerd. Uw antwoord op vraag 102 over de laadsessiedata is op dat punt echter onduidelijk. Kunt u aangeven welke bepaling nu geldt voor welk type data? 2. Op welke wijze en waar wenst u dat we uw data opslaan? Voor wat betreft de data-overdracht via een vast format van de data benoemd in paragraaf 5.6; gezien de stand der techniek, schaalbaarheid en veiligheid, is concessieverlener akkoord om deze data via een API te ontvangen? Zijn er eisen aan een eventuele koppeling die de provincie of gemeenten gebruiken om geautomatiseerd data te ontvangen? 3. Welke eisen stelt concessieverlener aan de exit-procedure (art 15a lid 3.d, art 22 lid 3) na afloop van deze concessie om ervoor te zorgen dat proces- en andere data geborgd blijft bij eventuele overdracht naar overheid of een andere	1. Paragraaf 5.6 van het beschrijvend document is hierin leidend. Daar waar 5.6 niet in voorziet gelden de algemene inkoopvoorwaarden. Uiteraard staat het concessiehouder vrij om deze data te gebruiken voor doorontwikkeling van andere concessieovereenkomsten. 2. Waar mogelijk via een API-koppeling, dit wordt na de opdrachtverlening nader afgestemd. 3. De eisen voor de aanlevering zijn nader in te vullen, uitgangspunt hierbij is een goede en volledige overdracht. 4. Vanuit de eerdere 2 concessies zijn eisen gesteld aan het aanleveren en het eigendom van data. Daar waar gemeenten in het kader van 6.9 met derden gaat werken is dit ter invulling aan de gemeente.
-----	--------	--	--	---

			exploitant, behalve het 'verstrekken van een copie'? 4. Zijn andere concessiehouders / exploitanten van lopende contracten (bijvoorbeeld vanuit Innovatie opdrachten zoals genoemd in 6.9 en gemeenten die niet deelnemen aan de concessie) ook gehouden bedoelde data met de provincie en gemeenten, en daarmee mogelijk in diens opdracht ook concessiehouder of diens software-leveranciers, te delen? Dit zou het inzicht en onafhankelijk overzicht van provincie en gemeenten sterk verbeteren.	
--	--	--	--	--

247	Inhoud	Antwoord NVII vraag 102 (bijlage A)	Uw antwoord op vraag 102 is onduidelijk omdat u elders aangeeft dat laaddata t.a.v. publieke laadpunten via de NDW beschikbaar is voor u als overheid en uw opdrachtnemers, zoals de concessiehouder. Zoals u suggereert is het doel van de NDW om gebruiksdata op laadinfrastructuur, gerealiseerd in overheidsconcessies voor openbaar opladen - doorgaans overheidseigendom met een gebruiksrecht voor exploitanten - beschikbaar te maken. Hiermee kunnen gemeenten, concessiehouders en andere partijen in de markt met en namens de overheid voor algemeen nut innovaties en verbeteringen doorvoeren t.b.v. elektrisch rijden en overheidsbeleid. Klopt het dat dit ook voor de laaddata in deze concessie geldt, mede met het oog op het betrekken van laaddata bij de NDW?	Er zijn geen beperkingen aan het gebruik van laaddata die door de concessiehouder ter beschikking wordt gesteld. Uiteraard met inachtneming van vigerende wet- en regelgeving en rekening houdend met de concurrentiegevoeligheid van bepaalde data.
-----	--------	--	---	--

248	Inhoud	Antwoord NVII vraag 160	Om de in uw antwoord op vraag 160 genoemde gemeentelijke verwachtingen te specificeren de volgende vragen over diens rol in de realisatiesoftware. 1. In bijlage 9 wordt eenmaal een accoord van een gemeente genoemd; daarnaast gaan wij ervan uit dat gemeente ook bij opstellen plankarta reeds de locaties heeft geaccordeerd. Realisatiesoftware kent soms nog twee andere stappen waar de gemeente controlerende actie of taak uit te voeren heeft, die u ook benoemd in Bijlage 9, namelijk een participatietraject en eventueel (collectief) verkeersbesluit op laadlocaties waarvoor de CPO een voorstel doet. Is het de bedoeling dat de aangeboden software in deze functionaliteiten voorziet? Zo nee; op basis van welke informatiebron krijgt de CPO dan goedkeuring voor deze stappen? 2. Hoe belangrijk is het voor gemeenten om alle geplaatste en toekomstige palen en netwerkwijzigingsprocessen in de realisatiesoftware te zien, ook als dit van verschillende exploitanten is? 3. In 3.7.1 geeft u aan dat gemeente op de hoogte willen worden gesteld van acties waarvoor ze verantwoordelijk zijn, en daarnaast noemt u een exportfunctie (bijv excel). Welke data en in welke vorm willen gemeenten de te realiseren of te wijzigen locaties aangeleverd krijgen voor wat betreft hun eigen acties?	1) Het is zaak dat het realisatieportaal deze stappen inzichtelijk maakt. Het daadwerkelijk uitvoeren van de participatie/nemen van het verkeersbesluit hoeft niet via het portaal. 2) Het realisatieportaal is enkel bedoelt voor de laadpalen uit deze concessie. Hier inzicht in hebben is erg belangrijk. 3) U legt hier een koppeling tussen twee zaken die niet noodzakelijkerwijs gekoppeld zijn. A. Gemeente moet op de hoogte gesteld worden via het portaal dat er actie van ze noodzakelijk is. B. Het is noodzakelijk dat de data die in het portaal staat, te exporteren is. Gemeenten dienen via het portaal op de hoogte gehouden te worden van de status van de realisatie. Dus ook als dat acties van derden betreft.
-----	--------	-------------------------	---	--

			Willen gemeenten continu inzicht via het aanvraag- en realisatiesysteem, ook over de acties van derden, of een (geautomatiseerde) update op afgesproken tijden?	
--	--	--	---	--

249	Inhoud	Antwoord NVII vraag 186	De genoemde laaddrukanalyse is, zoals u zelf suggereert 3.4.1 Analyse van de BPL, onvoldoende en vandaar vraagt u opdrachtnemer deze te verfijnen. Hiervoor is naast data over de eigen laadinfrastructuur ook data van bestaande laadinfrastructuur nodig. Hoe heeft de provincie geborgd dat CPO's van bestaande laadinfrastructuur ook hun data delen, al dan niet via het NDW, met met de nieuwe CPO en diens softwareleverancier?	Voor het aanleveren van de data van de huidige en de voorgaande concessie (naar schatting 65-75% van de publieke laadpunten), is de huidige concessiehouder contractueel verplicht om de benodigde data aan te leveren. Indien deze data nog niet via NDW verstrekt wordt, zal de provincie deze kosteloos beschikbaar stellen. Daar waar een gemeente zelf contracten heeft afgesloten (het resterende deel), is het beschikken over en/of het eigenaarschap van de benodigde data niet altijd geborgd. De gemeente heeft er vanwege de uitrol op basis van laaddruk zelf belang bij om de benodigde data te verstrekken. Het is echter niet bekend of deze ook daadwerkelijk beschikbaar is. In situaties waar dit niet mogelijk blijkt, wordt de CPO geacht deze data in te kopen van andere exploitanten tegen een redelijk en billijk tarief. Als die niet het geval is, treden CPO, provincie en gemeente in overleg.
-----	--------	----------------------------	---	--

250	Inhoud	Antwoord NVII vraag 188	In uw antwoord op vraag 188 geeft U aan dat de exploitant of diens softwareleverancier de data moet inkopen indien de route via het NDW-portal niet functioneert. Ten aanzien van de bestaande laadlocaties de volgende vervolgvragen: 1. Om een inschatting te maken van de risico's en kosten van de datainkoop, kunt u aangeven wanneer dit portaal beschikbaar is? Op welke wijze kan de CPO en diens softwareleverancier toegang krijgen tot het portaal en zijn hier kosten aan verbonden? Kunt u de technische informatie delen t.a.v. de koppeling met het NDW-portal, zijn dit de 'ruwe' CDR's conform OCPI-protocol voor zover dit niet specifiek wordt gemaakt in de Handleiding 'Harmonisatie CDR OCPI'? 2. Indien ingekocht moet worden en andere exploitanten in het concessiegebied niet bereid zijn deze (overigens publieke) data te delen, is de provincie dan bereid bij wijze van escalatie de data-verkoop tegen billijk tarief af te dwingen bij haar andere concessiehouders? 3. In 3.7.1 bespreekt u wensen van gemeenten t.a.v. de realisatiesoftware; willen gemeenten inzicht in de statussen van de laadpalen en laadlocaties in deze concessie of alle bestaande publieke laadpalen en -locaties met bijbehorende (wijzigings)processen?	1a) De huidige inschatting van NDW is dat de bezettingsdata met ingang van december 2024 via het NDW-portal beschikbaar is. 1b) De CPO krijgt vooralsnog geen directe toegang tot het NDW-portal (hier moeten nadere afspraken over worden gemaakt), maar de CPO kan de data verkrijgen met tussenkomst van de provincie die wel directe toegang heeft tot het NDW-portal. Directe toegang van de CPO is geen noodzaak voor het voldoen aan de verplichtingen. 1c) De aangeleverde data moet het doel van de laadrukanalyse dienen. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van 'ruwe' CDR's conform OCPI-protocol voor zover dit niet specifiek wordt gemaakt in de Handleiding 'Harmonisatie CDR OCPI' of een afgeleide daarvan om herleidbaarheid naar individuele laadpunten waar mogelijk te voorkomen (bijv. geaggregeerd op CBS-raster niveau). 2) Zie antwoord op vraag 249. 3) Alleen de statussen van laadpalen in deze concessie (zie vraag XX).
-----	--------	-------------------------	--	--

251	Inhoud	17 - Exclusiviteit VPA	VPA kan open gesteld worden voor derden en daardoor onderdeel worden van het netwerk. Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom zij een VPA niet als onderdeel van het dekkende netwerk zien?	Een VPA beschouwen we als een privaat of semipubliek laadpunt in de openbare ruimte. De provincie werkt aan een dekkend publiek laadnetwerk in Noord-Brabant en Limburg. Doordat we dit uitbreiden op basis van de laaddruk op publieke laadpunten, wordt indirect rekening gehouden met de aan-/afwezigheid van private en semipublieke laadpunten. Aangezien aanbestedende dienst ook minder invloed heeft en minder eisen aan kan stellen, zien we dit niet als een robuuste oplossing om te komen tot een dekkend netwerk.
252	Inhoud	19 - AFID statische QR code	Ministerie van I&W heeft via DOET en NVDE aangegeven dat een statische QR code wel wordt toegestaan waarbij de concessiehouder verantwoordelijk is voor de veiligheid. Hoe verhoudt zich dit tot uw antwoord waarin wordt gesteld dat een statische QR code niet is toegestaan?	In de concept-toelichting van de EC op de AFIR werd de statische QR code nog uitgesloten. Inmiddels heeft de EC signalen afgegeven dat ze hier van terug gaan komen. Voor deze aanbesteding geldt daarom dat voor zover de CPO kan aantonen dat de statische QR code als start van de ad hoc betaling voldoet aan de eisen uit de AFIR, waaronder veiligheid, deze ook hier zal volstaan. Wij verwachten wanneer een statische QR code wordt aangeboden dat actief wordt aangetoond waarom dit voldoet aan de AFIR en specifiek van hoe de

				aanmelding en betaling veilig zijn gemaakt.
253	Proces	21 - Laaddrukanalyse vs accorderen gemeenten	In uw antwoord geeft de aanbestedende dienst aan dat gemeente moet accorderen. Concessiehouder kan daardoor niet worden aangesproken op het niet kunnen (maar wel willen) bijplaatsten van laadpalen. Hoe gaat u daarmee om i.r.t. tot basisnetwerk, laaddruk en evt. boetes?	Indien het aantoonbaar is dat de gemeente de belemmerende factor is zal dit worden meegenomen in de beoordeling. Indien aantoonbaar is dat dit concessiehouder niet is aan te rekenen zal deze hier ook niet op worden aangesproken.
254	Inhoud	190 - Opdracht verstrekken aan Enexis	Enexis accepteert pas de aanvraag als deze door een verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Het versnellingsvoorstel lijkt niet te werken en daarmee ook niet de gewenste oplossing om uitrol van het netwerk te versnellen. Kan gegadigden aannemen dat Enexis voor het onherroepelijke verkeersbesluit aan het werk gaat om de gestelde deadlines te halen?	Nee. Dit verbetervoorstel is niet door de provincie voorgesteld. Het is aan CPO om versnellingsvoorstellen te doen die daadwerkelijk mogelijk zijn en anders hierover te onderhandelen met noodzakelijke partijen.
255	Inhoud	216 - Verwijzing ontbreekt	Kan aanbestedende dienst de verwijzing verduidelijken? In het antwoord staat 'XX'.	De verwijzing is naar vraag 85.

256	Juridisch	226 - Boete per contractjaar	Aanbestedende dienst geeft aan dat de maximale boete wordt beperkt tot 200.000 EUR per contractjaar. Indien we uitgaan van een verlenging of fewel maximale contractduur van 12 jaar, komt dit uit op een maximaal boetebedrag van 2.4 MEUR. Natuurlijk gaat gegadigde er niet van uit dat dit in werking treedt, echter is dit een onredelijk hoog risico om mee te nemen. Kan aanbestedende dienst contractjaar vervangen door plaatsingsjaar?	Nee, hier gaan wij niet mee akkoord. De boete blijft beperkt tot € 200.000,- per contractjaar.
257	Inhoud	145 - Communicatie richting bewoners	Het verbeteren van de communicatie komt steevast naar voren als een belangrijk verbeterpunt. Wij begrijpen dat o.a. communiceren richting bewoners een belangrijk speerpunt is. Echter, het actief informeren van omwonenden loopt qua kosten al snel op tot €100.000 indien dit om gerichte en fysieke communicatiemiddelen gaat. Aanbestende dienst geeft aan dat daar de voorkeur naar uit gaat. Daarnaast is er het risico dat wanneer de planning toch wijzigt door omstandigheden, dit juist verwarrend werkt voor omwonenden. Door te plaatsen in één arbeidsgang is de hinder voor omwonende minimaal. De hinder beperkt zich enkel tot het afzetten van parkeerplekken. Vanwege zowel het doel van eenduidige informatie, als kosten en beperkte hinder voor omwonende vragen wij u om eis C7 te verwijderen. Indien u hier niet mee akkoord	Deze eis komt niet te vervallen. Onder 'Direct omwonenden' wordt verstaan de omwonenden die redelijkerwijs last of hinder kunnen ondervinden van het plaatsingsproces. Het is aan concessiehouder om hier naar eigen inzicht een reële inschatting van te maken die voldoet aan de doelstelling.

			kan gaan, kunt u specificeren wat u definieert als 'directe omwonenden'? Dit is noodzakelijk om een duidelijke kostenanalyse te maken.	
258	Contract	98 - Aantal laadpalen per plaatsingsjaren	Er wordt een voorbereidingsfase van 6 maanden beschreven, en als start van de eerste plaatsingsperiode 1 februari 2025. Kan gegadigde aannemen dat de 4 plaatsingsjaren (uitgaande van verlenging) starten vanaf 1 februari 2025? Of dient gegadigde te lezen dat er 3.5 jaar overblijft voor het plaatsen van minimaal 11.000 laadpalen, als de eerste 6 maanden voorbereidingstijd zijn? Kan aanbestedende dienst dit verduidelijken?	De plaatsingsperiode start bij begin concessie. Voor de witte vlekken zou al in het eerste half jaar geplaatst kunnen worden. Voor de BPL laadpalen zijn er 7 voorbereidingsperioden en 7 plaatsingsperioden.
259	Inhoud	174 - Overnemen laadvoorzieningen zonder technische aanpassingen	Gegadigde vraagt aanbestedende dienst om dit nogmaals te overwegen. Het risico is dat alle laadstations vervangen of geupgrade dienen te worden einde contractduur. De oorzaken hierover kunnen zeer uiteenlopend zijn en niet te voorzien, bijvoorbeeld nieuwe	Nee. Aangezien eisen zijn opgenomen over het up-to-date houden van en het voldoen aan de geldende wet- en regelgeving van de laadinfrastructuur gedurende de contractperiode, is dit risico naar mening van

			veiligheidseisen. Toekomstige en ten tijde van de tender voor iedereen onbekende innovaties zijn onmogelijk in te prijzen. Zeker kijkende naar de grote volumes binnen dit contract. Kan aanbestedende dienst deze eis afzwakken?	concessieverlener niet aanwezig. Voor onvoorziene innovaties is een clause opgenomen.
260	Inhoud	45 - Slim laden en variabele tarieven	Interpreteert gegadigde het correct dat de aanbestedende dienst een oplossing wenst voor de e-rijder waarbij de e-rijder korting ontvangt als hij duurzaam laadt? Indien ja: het toepassen van een korting kan niet worden beoordeeld op prijs. Indien gegadigde een korting aanbiedt; hoe gaat de aanbestedende dienst deze beoordelen?	Nee, dat is niet correct. Variabele tarieven maken geen onderdeel uit van de uitvraag en worden niet geëist. Wij kunnen echter ons voorstellen dat variabele tarieven in het kader van slim & netbewust laden in de komende jaren gebruikelijker worden. Indien concessiehouder variabele tarieven wenst of denkt toe te passen kan dit worden meegenomen in de uitwerking van dit gunningscriterium. Het aangeboden inschrijftarief geldt echter altijd als maximumprijs.
261	Inhoud	45 - Slim laden en variabele tarieven	Dynamische prijzen beperken het onbalans op het net, door vraag en aanbod op elkaar af te stellen, beperkt het de Co2 uitstoot en verlaagt het de energiekosten voor de EV-rijder. De gemiddelde kWh prijs ligt lager bij dynamisch laden, echter kan tijdens piekmomenten de prijs boven de inschrijfprijs liggen. Dynamisch laden is alleen haalbaar als de inschrijfprijs als plafond wordt losgelaten, en de prijzen volledig dynamisch zijn. Dynamische prijzen hebben significante invloed op de business case. Daarom dient de	We hanteren in deze concessie geen dynamische prijzen om de transparantie voor de EV-rijder zo goed mogelijk te houden. De tarieven waarmee inschrijver inschrijft, gelden bovendien als maximum tarieven. Zie ook antwoord 260.

			gegadigde te weten of dynamische prijzen wenselijk zijn en of zij daarvoor de plafondprijs los willen laten? Indien u niet akkoord gaat, kunt u toelichten hoe u de voordelen van dynamische prijzen afweegt ten opzichte van het prijsplafond?	
262	Contract	225 - Artikel 3.1	Aanbestedende dienst geeft aan dat de plaatsingsperiode alleen door opdrachtgever verlengd kan worden. Kunt u bevestigen dat de totale duur van de concessieovereenkomst mededingingsrechtelijk is toegestaan als de plaatsingsperiode wordt verlengd, en ook als deze niet wordt verlengd?	Ja, indien de plaatsingsperiode door Concessieverlener wordt verlengd, wordt de gehele contractduur ook met twee jaar verlengd. Indien de plaatsingsperiode niet wordt verlengd, wordt de totale contractduur niet verlengd.
263	Contract	109 - Artikel 4.5	Is aanbestedende dienst bereid een gedeelte van het tekstvoorstel alsnog in artikel 4.5 op te nemen, met name het gedeelte dat opdrachtgever een afwijzing voldoende moet motiveren?	Zoals in het antwoord op vraag 109 reeds is opgenomen is de wijze van indexering reeds voldoende opgenomen in de inschrijvingsleidraad. Dit document vormt reeds een onderdeel van de overeenkomst.
264	Contract	113/114 - Artikel 3.3	Als een criterium en eis samenhangen, kan er dan tweemaal een boete worden opgelegd? Dat zou voor gegadigde niet acceptabel zijn en gegadigde stelt daarom voor om een samenhangend criterium of eis, aan te merken als één gebeurtenis en per gebeurtenis een boete op te leggen. De	Dat is akkoord. Criteria en eisen die met elkaar samenhangen worden inderdaad als één gebeurtenis aangemerkt.

			boetebepaling is dan in lijn met het aansprakelijkheidsartikel (artikel 9 van de Algemene Inkoopvoorwaarden). Kan aanbestedende dienst daarmee akkoord gaan. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	
265	Contract	226 - Artikel 3.3	Graag zou gegadigde deze in Nvl 1 gestelde vraag nog beantwoord willen krijgen: Kan aanbestedende dienst bevestigen dat het boetebedrag van EUR 500,- per dag, per criteria of per eis, niet aan alle gemeenten afzonderlijk verbeurd kan worden maar dat dit een totaal te verbeuren bedrag is aan alle gemeenten gezamenlijk? Zo ja, kan dan alleen de gemeente jegens wie opdrachtnemer toerekenbaar niet is nagekomen, een beroep doen op dit artikel? In zijn algemeenheid, wordt overal waar in de concessiestukken opdrachtgever staat steeds de gemeente die het betreft bedoeld. Kan bijvoorbeeld ook alleen de gemeente jegens wie opdrachtnemer wanprestatie pleegt, de overeenkomst ontbinden met een beroep op artikel 10.1 van de Algemene Inkoopvoorwaarden?	1. De provincie zal als contractmanager bepalen of een boete wordt opgelegd. De boete geldt per criterium of eis en niet per gemeente. Dit betekent dat afzonderlijke gemeenten geen boetes voor dezelfde eis kunnen opleggen. 2. De provincie streeft als contractmanager naar gezamenlijke besluiten over het eventueel ontbinden van het contract bij wanprestatie. Echter hebben gemeenten juridisch gezien de mogelijkheid om hier een individuele keuze in te maken.

266	Contract	226 - Artikel 3.3	Aangegeven wordt dat naar mogelijkheden gekeken zal worden om een gebrek tijdig te herstellen. Kan artikel 3.3 dan als volgt aangepast worden: "Indien de opdrachtnemer na opdrachtverlening een door h�m in het Plan van Aanpak opgenomen omschrijving aangaande de subgunningscriteria dan wel een eis zoals opgenomen in het programma van eisen niet nakomt, kan per dag, per overtreding, een boete worden opgelegd voor het bedrag van � 500,- per criteria of per eis, op voorwaarde dat opdrachtgever opdrachtnemer eerst schriftelijk in gebreke heeft gesteld en een redelijke termijn voor herstel heeft gegund maar het gebrek niet binnen de door opdrachtgever gestelde termijn door opdrachtnemer is hersteld." Indien u daar niet mee akkoord bent, wat is dan uw toelichting?	Voorafgaand aan het opleggen van een boete wordt een schriftelijke mededeling gedaan. Hierin wordt Concessiehouder een redelijke termijn voor herstel geboden. We passen het artikel hierop aan.
267	Contract	227 / 42 / 112 - Artikel 3.3	Gegadigde acht het disproportioneel dat als opdrachtgever de door haar geleden schade al vergoed heeft gekregen, dat zij daarnaast nog een boetebedrag ontvangt. Het uiteindelijke doel zou moeten zijn dat opdrachtgever schadeloos wordt gesteld, en niet meer dan dat. Kunt u akkoord gaan dat het door opdrachtgever ontvangen boetebedrag van de schadevergoeding wordt afgetrokken en zo niet, kunt u toelichten waarom dat in uw ogen redelijk is en	Nee, hiermee gaan we niet akkoord. Een boete en een schadevergoeding dienen twee verschillende doelen.

			bevestigen dat dit op basis van de Gids Proportionaliteit is toegestaan?	
268	Contract	232 - Artikel 6	In de nota's van inlichtingen worden afwijkingen op de concept-overeenkomst overeengekomen. Het zou daarom logisch zijn dat de nota's van inlichtingen prevaleren boven de finale overeenkomst, zodat overeengekomen maar niet in de finale overeenkomst verdisconteerde afwijkingen toch tussen concessieverlener en concessiehouder gelden.	In de definitieve overeenkomst zullen de overeengekomen aanpassingen nog worden verwerkt. Hierdoor blijft de rangorde van documenten hetzelfde.
269	Juridisch	102 - Algemene Inkoopvoorwaarden, artikel 15a lid 3	Voor gegadigde is het onwenselijk dat opdrachtgever de in het kader van laadsessies gegenereerde data openbaar mag maken en mag delen met derden. Gegadigde stelt daarom voor om sub b van dit artikel te verwijderen. Bent u akkoord en zo niet, wat is dan uw toelichting?	Niet akkoord, provincie/gemeenten moeten in incidentele gevallen gebruiksdata openbaar kunnen maken (bijvoorbeeld na klachten of procedures). Het is niet de bedoeling van concessieverlener om gedetailleerde data volledig of grootschalig openbaar te maken. Zie ook de beschikbaar gestelde data bij antwoord 1. Dergelijke data is bijvoorbeeld ook noodzakelijk voor inschrijvers van toekomstige aanbestedingen om een beeld te kunnen vormen van de omvang van de aanbesteding.

270	Juridisch	233 - Algemene inkoopvoorwaarden, wederkerigheid	Gegadigde acht het niet acceptabel dat de volgende bepalingen niet wederkerig zijn: - Artikel 5 lid 4 en 5: de geheimhoudingsverplichting is wederkerig dus dan zou het redelijk zijn dat de gevolgen bij overtreding van de geheimhoudingsverplichting ook wederkerig worden gemaakt; - Artikel 9 lid 3, 4 en 5: De leden 1 en 2 van artikel 9 zijn wederkerig en lid 3 is een nadere invulling van lid 2, dus dan zou het redelijk zijn dat lid 3 ook wederkerig wordt gemaakt en ook geldt voor derden van opdrachtgever. De leden 4 en 5 betreffen een vrijwaringsverplichting. Gegadigde vindt het niet evenwichtig als deze verplichting alleen op haar rust. Het feit dat beide partijen verschillende werkzaamheden verrichten motiveert in de ogen van gegadigde ook niet waarom deze verplichting niet wederkerig zou zijn.	Nee, voor wat betreft art. 5 lid 4 en 5. Alle data dient te kunnen worden gebruikt. Het betreft data die gegenereerd wordt door objecten in de openbare ruimte. Voor wat betreft uw 2e punt: art. 9 lid 3 AIV houdt de provincie in stand. De vrijwaringsverplichting van art. 9 lid 4 en 5 blijft tevens gehandhaafd. Zoals in art. 9 lid 4 AIV is aangegeven is hierop wel de staffel uit lid 1 van dit artikel van toepassing.
271	Contract	42/226/227 - Artikel 3.3	Gegadigde acht het niet redelijk dat artikel 3.3 van toepassing is indien nakoming blijvend onmogelijk is. Het doel van artikel 3.3 (min of meer een last onder dwangsom) valt dan immers weg. Is aanbestedende dienst ermee akkoord artikel 3.3 als volgt aan te passen: “Een boete wordt niet opgelegd indien het niet voldoen aan een criterium of eis niet toerekenbaar is aan opdrachtnemer of indien nakoming door opdrachtnemer blijvend	Het artikel wordt niet aangepast. Het artikel bevat reeds de clause dat een boete niet wordt opgelegd indien het niet voldoen aan criterium of eis niet toerekenbaar is aan concessiehouder. Indien er sprake is van een blijvende onmogelijkheid, welke niet toerekenbaar is aan concessiehouder, is sprake van de reeds opgenomen tekst.

			onmogelijk is." Indien aanbestedende dienst daarmee niet akkoord is, kan de aanbestedende dienst dat dan toelichten?	
272	Contract	113/114 - Artikel 3.3	Bedoelt aanbestedende dienst dat de boete maximaal 200.000 euro per jaar per criterium of per eis is? Dat betekent dus dat als bijvoorbeeld twee criteria of eisen toerekenbaar niet worden nagekomen door concessiehouder, de boete kan oplopen tot maximaal 400.000 euro per jaar? Indien de boete inderdaad maximaal 200.000 euro per jaar per criterium of per eis is, kan gegadigde dat bedrag niet plaatsen. Immers, de boete is 500 euro per dag per criterium of per eis en er zitten 365 dagen in een jaar. Dat zou dan neerkomen op een maximale boete van 182.500 euro per jaar per criterium of per eis (500 x 365). Kan aanbestedende dienst toelichten waar het bedrag van 200.000 euro op gebaseerd is?	De boete heeft inderdaad een maximum van 200.000 euro per jaar. Er kunnen meerdere eisen of criteria zijn waaraan niet wordt voldaan. Hierdoor kan het boetebedrag hoger zijn dan de genoemde 182.500, maar heeft deze een maximum van 200.000 euro per jaar.

273	Contract	41 - Artikel 3.4	Gegadigde kan 'mogelijke compensatie' zoals geformuleerd in het antwoord niet plaatsen. Bedoelt aanbestedende dienst dat het zo zou kunnen zijn dat gegadigde niet gecompenseerd wordt, ook al is het rechterlijk verbod niet aan gegadigde toe te rekenen? Dat is voor gegadigde niet acceptabel. Gegadigde acht het redelijk dat hij in alle gevallen waarin het rechterlijk verbod niet aan gegadigde is toe te rekenen, volledig gecompenseerd wordt voor alle aantoonbare gemaakte kosten.	Met het antwoord op vraag 41 Nvl 1 wordt bedoeld: dat met concessiehouder in overleg wordt getreden over in dat geval aantoonbaar gemaakte kosten, die naar redelijkheid en billijkheid bezien worden, indien het rechtelijk verbod niet aan concessiehouder kan worden toegerekend. Het vooraf afspreken van een volledige compensatie acht concessieverlener onredelijk, daar iedere toekomstige situatie anders zal zijn.
274	Inhoud	54 - Duurzaamheid	Zou aanbestedende dienst kunnen toelichten hoeverre duurzaamheid van belang is in het uitvoeren van Slim Laden?	In het algemeen kan gesteld worden dat concessieverlener belang hecht aan duurzaamheid. Dus ook bij het uitvoeren van Slim- of netbewust laden. Netbewust laden prevaleert boven slim laden op basis van andere sturingssignalen.
275	Inhoud	62 - Indexatie	Bij veel energieleveranciers is het mogelijk om tot bijvoorbeeld 10 kalenderdagen voor startlevering van een kwartaal in kopen. Is het mogelijk om in de indexatie daarin rekening te houden? Zodat bijvoorbeeld de indexatie van Q42024 de gemiddelde dagwaarde van baseload Q42024 over de periode van 21 juni 2024 t/m 20 september 2024 wordt gebruikt als L1 en voor L0 de gemiddelde dagwaarde van baseload Q32024 over de periode van 21 maart t/m 20 juni?	Nee dat is niet mogelijk.

276	Inhoud	91 - Indexatie	Het antwoord bij vraag 91 zorgt voor de onduidelijkheid. Wat heeft Q32023 en Q12024 te maken met de indexatie van Q42024? Voorstel om de indexatie als volgt te doen met Q4 2024 als voorbeeld: Q4 2024 zou = startlaadprijs Q32024 + gemiddelde prijs van de Q+1 in Q3 2024 – gemiddelde van de Q+1 in Q2 2024. Op dit moment is de indexatie daadwerkelijk gekoppeld aan het moment van levering. Kan aanbestedende dienst hiermee instemmen?	Nee, hier stemmen we niet mee in. Er is bewust gekozen om in Q4 te indexeren aan de hand van Q2 en Q1, omdat de gemiddelde prijs van Q3 op het moment van indexeren nog niet bekend is.
277	Inhoud	209 - Laadprijs	Interpreteert gegadigde het correct de kosten voor GVO's onderdeel zijn van inkoopprijs Energie? Of mogen gegadigde dit zelf bepalen?	Ja dat is correct. Deze kosten dienen onderdeel te zijn van de inkoopprijs energie.
278	Inhoud	62 - Indexatie	Wanneer moet concessiehouder een prijswijziging doorgeven aan de concessieverlener?	Zie vraag 321 uit NVI 1. 30 dagen.
279	Inhoud	145 - Communicatie richting bewoners	In eis C7 schrijft u dat ook communicatie naar omwonenden een belangrijk punt van aandacht is. In KC2 staat deze groep niet als stakeholder benoemd. Kan gegadigde concluderen dat omwonenden geen doelgroep zijn van KC2 en daarmee uitgesloten van dit kwaliteitscriterium?	Dat is correct.

280	Inhoud	5 - Scope netbewust laden	Antwoord op vraag 5 geeft al een beeld van de scope waarop gegadigde kan rekenen. Wat nog ontbreekt is in welke periode/dagdelen gegadigde aan beperking kan verwachten indien netbewust laden toegepast moet worden. Is het bijvoorbeeld alleen tussen 17:00 en 22:00 gedurende de wintermaanden?	De beperking ligt op dit moment inderdaad in de wintermaanden nov t/m feb van 17:00 tot uiterlijk 23:00, in de meeste gevallen tot 21:00. Maar individuele gevallen kan dit ook per MS/LS trafo afwijken zowel qua aantal maanden als qua tijden, afhankelijk van het type gebied. Enexis zal dit vroegtijdig communiceren. Het uitgangspunt van Slim Laden Voor Iedereen en specifiek netbewust laden is dat we het zoveel mogelijk uniform willen toepassen zodat EV-rijders weten waar ze aan toe zijn.
281	Inhoud	8 - Netbewust laadplein	Kan de aanbestedende dienst aangeven wanneer er wordt gekozen voor een netbewust laadplein? En kan aanbestedende dienst een inschatting geven hoe vaak er voor gekozen wordt? Indien er voor een laadplein gekozen wordt, vanwaar de beperking op de basiscapaciteit van 8.28kWh per laadplein? Gegadigde kan een capaciteitsprofiel toepassen (bijvoorbeeld geschaald op basis van het statisch profiel) die meer vermogen biedt als het net daar wel ruimte voor biedt.	1. Zie 6.4 van het beschrijvend document. 'Binnen de exclusiviteit kan de concessiehouder ervoor kiezen om clusters van aansluitingen te realiseren....'. Het is dus aan de concessiehouder om hiervoor te kiezen en een inschatting te maken hoe vaak het toegepast zal worden. 2. De beperking in capaciteit geldt, indien netbewust laden actief is op het betreffende laadplein. Dit is om te voorkomen dat de aansluiting alsnog maximaal wordt benut.

282	Inhoud	45 - Doelen met betrekking tot slim en netbewust laden	In de handreiking Netbewust Laden staat als doel 'de energie- en mobiliteitstransitie ook in situaties van (dreigende) capaciteitsschaarste te kunnen blijven faciliteren.' In punt drie van de beoordelingstabel van GC4 staat 'de doelen met betrekking tot slim en netbewust laden'. Kan aanbestedende dienst toelichten welke verdere doelen hier bedoeld worden?	Nee, het zijn aanvullende doelen. We hanteren hierbij de definitie zoals gesteld in het Actieplan Slim Laden Voor Iedereen die gebaseerd is op de definitie van RVO: "Het geautomatiseerd aansturen van een laadsessie van één of meerdere EV's (in samenhang) in tijd (moment van laden), vermogen (laadsnelheid) en/of stroomrichting (opladen of ontladen), met als doel een optimalisatie van vraag en aanbod van (duurzame) energie- en flexibiliteitsdiensten, binnen de grenzen van het energiesysteem (netbewust laden) en gericht op voordelen voor de gebruiker in termen van kosten en/of klimaat (bewuster laden)."
283	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 137	Bedankt voor het antwoord. Kunt u dit ook accepteren voor de RFID? Indien de RFID automatisch de lichtsterkte aanpast aan het omgevingslicht, en daarmee geen overlast veroorzaakt, is dat acceptabel?	Ja dat is akkoord, mits dit niet ten koste gaat van de gebruiksvriendelijkheid voor de gebruiker.

284	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 228	"U geeft in bijlage 2 PvE (SN1) het volgende aan: ""Voor standaarden en normen gelden de specificaties zoals opgenomen in de SCR, vastgesteld door de NAL-werkgroep Smart Charging."" In de SCR staan bij eis 4.1, 4.2 en 4.3 eisen mbt tot V2X: De VDE-AR-N 4105 is een Duitse norm en is de Duitse equivalent van de Europese norm NEN-50549-1 uit eis 68. Bovendien is de netcode (eis 70) ook op deze eisen gebaseerd. Kunt u aangeven welke eis leidend is? Bovendien is het de vraag of de laadpaal of de auto als generator fungeert en aan die normen dient te voldoen."	Eis 68 vervalt. Eis 70 wordt: er is een nieuwe Europese Netwerkkode over vereisten voor generatoren in ontwikkeling (zie: https://www.acer.europa.eu/news-and-events/news/acer-proposes-amendments-electricity-grid-connection-network-codes). Zodra deze Netwerkkode is afgerond en er regelgeving voor is, dienen nieuw te plaatsen laadvoorzieningen hieraan te voldoen.
285	Juridisch	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 227	Gegadigde wijst erop dat de argumentatie van de Provincie in strijd is met het beginsel zoals verwoord in de Nederlandse Wet. Art. 6:92 lid 2 luidt als volgt: "Hetgeen ingevolge een boetebeding verschuldigd is treedt in de plaats van de schadevergoeding op grond van de wet". Het boetebeding heeft dus te gelden als een gefixeerde schadevergoeding. Als de Provincie dat niet wenst, is het op zijn minst redelijk dat de schadevergoeding verminderd wordt met de verbeurde boete. Gegadigde verzoekt de provincie haar antwoord te heroverwegen.	Zie ook het antwoord op vraag 267
286	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 216	Kunt u aangeven wat er bij XX moet staan?	Zie vraag 255

287	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 210	Operationeel gezien betekent dit dat CPO specifieke tarieven moet toepassen per gemeente via de backend. Gezien de hoeveelheid gemeenten die deelnemen aan deze concessie lijkt dit ons niet wenselijk. Kunt u uw antwoord op deze vraag heroverwegen? In de praktijk zorgt dit namelijk voor verwarring over laadtarieven. Zo kan het zo zijn dat een bewoner uit Brabant op bezoek in Limburg een ander laadtarief betaald binnen dezelfde concessie. Dit lijkt ons niet wenselijk.	Nee dit wordt niet aangepast. Wij zijn ons hiervan bewust.
288	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 206	"In de laatste concessies (bijv. Utrecht en Amsterdam) zijn de vergoedingen voor het verplaatsen en verwijderen van oplaadpunten vastgesteld op 2.000 euro, exclusief kosten voor de netbeheerder. De vergoeding die u momenteel geeft is significant lager en in onze ogen ook niet marktconform. We vragen u om beide vergoedingen te verhogen tot 2.000 euro wat meer in lijn is met de vergoedingen in de afgelopen periode (concessies). Gaat u hiermee akkoord?"	Nee, dit wordt niet aangepast.
289	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 205	"In de laatste concessies (bijv. Utrecht en Amsterdam) zijn de vergoedingen voor het verplaatsen en verwijderen van oplaadpunten vastgesteld op 2.000 euro, exclusief kosten voor de netbeheerder. De vergoeding die u momenteel geeft is significant lager en in onze ogen ook niet	Nee, dit wordt niet aangepast.

			marktconform. We vragen u om beide vergoedingen te verhogen tot 2.000 euro, wat meer in lijn is met de vergoedingen in de afgelopen periode (concessies). Gaat u hiermee akkoord?"	
--	--	--	--	--

290	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 198	"U geeft aan geen inschatting te kunnen maken van hoeveel laadpalen de huidige CPO's in het gebied nog zullen plaatsen tot ingang van de nieuwe concessie. Voor een potentiële inschrijver is het echter zeer belangrijk om hier een schatting van te ontvangen. Iedere laadpaal die nu nog geplaatst wordt in het gebied, vervult een deel van de laadbehoefte en hoeft in de nieuwe concessie niet meer geplaatst te worden. Dit raakt zodoende 1 op 1 de business case van een potentiële inschrijver. In het beschrijvend document wordt benoemd dat er medio 2024 ongeveer 15000 publieke AC-laadpalen worden verwacht in het gebied. Uit onze analyse van openbare Ecomovement-data blijkt dat dat er in januari 2024 al minimaal 15200 publieke AC-laadpalen in de deelnemende gemeentes stonden. Ook blijkt uit deze data dat de plaatsingssnelheid van huidige CPO's momenteel op gemiddeld 200 palen (400 punten) per maand ligt. Dit zou betekenen dat er medio 2024 tegen de 17000 publieke laadpunten in het gebied staan, 2000 punten (en 1000 palen) meer dan wat in het beschrijvend document benoemd wordt. Concreet betekent dit dat een potentiële inschrijver hierdoor 1000 laadpalen minder kan plaatsen. Dit heeft als gezegd enorme	We verwachten , ten tijde van de publicatie, dat er in Noord-Brabant en Limburg medio 2024 in totaal zo'n 15.000 publieke laadpunten zijn gerealiseerd. Dat is ongeveer 34% van de prognose voor 2025 van ElaadNL (midden scenario van de prognoses zoals opgesteld per dec. 2021). Het streven is erop gericht om te komen tot 50%. De verwachte realisatie o.b.v. nieuwe inzichten met de plaatsingssnelheid van dit moment biedt geen garantie voor het veronderstelde eindtotaal medio 2024. Indien en voor zover de geschetste prognose door vragensteller alsnog wordt bereikt, doet dat niets af aan de gestelde opgave binnen de concessie. De kans bestaat enkel dat de streefwaarde van middenscenario hoger uitpakt. De uitrol gebeurt o.b.v. laaddrukanalyse die ons inzicht verschaft over de meest gewenste uitrolstrategie. Het doel is niet om prognoses te realiseren, maar het realiseren van een balans tussen vraag en aanbod van de publieke laadinfrastructuur op basis van laaddruk. De prognoses zijn indicatief.
-----	--------	---	--	--

			impact. Het antwoord op de eerder gestelde vraag wekt de indruk dat opdrachtgever zich hier onvoldoende bewust van is. In tegenstelling tot gegadigde is opdrachtgever in staat om een betrouwbare indicatie te kunnen geven van het aantal publieke laadpalen dat voor aanvang van de concessie in het gebied verwacht wordt. Het enige wat zij hiervoor hoeft te doen, is bij de huidige CPOs informatie op te vragen over het aantal laadpalen dat momenteel in de pijpleiding zit om geplaatst te worden alsmede het aantal laadpalen dat nog verwacht wordt extra bij plaatsen op basis van trends in binnenkomende aanvragen en data. Wij verzoeken opdrachtgever met klem om op basis van deze informatie (of op andere wijze) een schatting te geven over het aantal te verwachten laadpalen. "	
--	--	--	---	--

291	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 197	"U geeft aan geen inschatting te kunnen maken van hoeveel laadpalen de huidige CPO's in het gebied nog zullen plaatsen tot ingang van de nieuwe concessie. Voor een potentiële inschrijver is het echter zeer belangrijk om hier een schatting van te ontvangen. Iedere laadpaal die nu nog geplaatst wordt in het gebied, vervult een deel van de laadbehoefte en hoeft in de nieuwe concessie niet meer geplaatst te worden. Dit raakt zodoende 1 op 1 de business case van een potentiële inschrijver. In het beschrijvend document wordt benoemd dat er medio 2024 ongeveer 15000 publieke AC-laadpalen worden verwacht in het gebied. Uit onze analyse van openbare Ecomovement-data blijkt dat dat er in januari 2024 al minimaal 15200 publieke AC-laadpalen in de deelnemende gemeentes stonden. Ook blijkt uit deze data dat de plaatsingssnelheid van huidige CPO's momenteel op gemiddeld 200 palen (400 punten) per maand ligt. Dit zou betekenen dat er medio 2024 tegen de 17000 publieke laadpunten in het gebied staan, 2000 punten (en 1000 palen) meer dan wat in het beschrijvend document benoemd wordt. Concreet betekent dit dat een potentiële inschrijver hierdoor 1000 laadpalen minder kan plaatsen. Dit heeft als gezegd enorme impact. Het antwoord op de eerder gestelde	Zie antwoord op vraag 290
-----	--------	--	---	---------------------------

			vraag wekt de indruk dat opdrachtgever zich hier onvoldoende bewust van is. In tegenstelling tot gegadigde is opdrachtgever in staat om een betrouwbare indicatie te kunnen geven van het aantal publieke laadpalen dat voor aanvang van de concessie in het gebied verwacht wordt. Het enige wat zij hiervoor hoeft te doen, is bij de huidige CPOs informatie op te vragen over het aantal laadpalen dat momenteel in de pijpleiding zit om geplaatst te worden alsmede het aantal laadpalen dat nog verwacht wordt extra bij te plaatsen op basis van trends in binnenkomende aanvragen en data. Wij verzoeken opdrachtgever met klem om op basis van deze informatie (of op andere wijze) een schatting te geven over het aantal te verwachten laadpalen. "	
--	--	--	--	--

292	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 193	"U refereert in uw antwoord naar de nieuwe prognose van Elaad. Deze is sinds februari 2024 inderdaad publiekelijk beschikbaar. De Prognose-aantallen in de nieuwe Elaad-prognose wijken af van de aantallen in de vorige prognose (van 2021). Wat heeft dit concreet tot gevolg voor de verwachting van opdrachtgever met betrekking tot het aantal te plaatsen laadpalen? Houdt opdrachtgever vast aan de aantallen van het beschrijvend document, die op de prognose van 2021 zijn gebaseerd? Of baseert opdrachtgever de aantallen nu op de nieuwe prognose, en, zo ja, wat is het exacte aantal laadpalen dat opdrachtgever nu beoogd te realiseren middels de nieuwe concessie? "	Zoals in het beschrijvend document opgenomen zou concessieverlener de aantallen aanpassen indien de prognose van ElaadNL significant (meer dan 10%) zou afwijken van de eerdere Outlooks. Dit blijkt op basis van de analyse niet het geval en dus blijven de aantallen gelijk.
293	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 176	Bent u zich er van bewust dat strategisch laag geprijsde inschrijvingen kunnen leiden tot situaties die in tegenspraak zijn met uw concessiedoelen? Er zijn voorbeelden in de markt, waar concessiehouders gedurende het contract zijn gestopt met hun plaatsingsverplichtingen om hun economische verliezen te beperken. Wij u daarom nogmaals met klem verzoeken het minimumtarief te verhogen naar 0,30ct/kWh. Dit zal concessieverlener ten goede komen de kwaliteit van de aanbiedingen voor de	Hiermee gaan we niet akkoord. Indien prestaties niet geleverd worden, kan concessieverlener maatregelen treffen, waaronder het opleggen van een boete.

			Economisch Meest Voordelige Inschrijvingen te verhogen.	
294	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 175	Er zijn meerdere ontwikkelingen in de markt gaande waar deelauto aanbieders graag zelf laadpalen willen installeren om zo ook V2G technologie mogelijk te maken. Voor deze technologie is het erg belangrijk dat Laadpaal, backend en energie contract op elkaar aansluiten. Een andere CPO hier tussenzetten is onwenselijk. Als de situatie zich in de nabije toekomst voordoet dat deelautoaanbieders een eigen laadpaal willen installeren, is OG dan akkoord om dit door deelauto aanbieders zelf te laten doen buiten dit contract om? Ook op locaties waar maar 1 plek wordt afgekruid?	In het kader van pilots en innovaties is het mogelijk dat deelauto aanbieders een eigen laadpaal plaatsen als hierbij bijvoorbeeld op korte termijn sprake is van bijvoorbeeld V2G (indien deze eis nog niet geldt binnen dit contract) of het plaatsen van een accu. Indien gemeenten door Concessiehouder een laadpaal wenst te laten plaatsen, dient concessiehouder hieraan mee te werken. Indien gemeenten, concessiehouder en aanbieders van deelauto's op enig moment gezamenlijk tot de conclusie komen dat niet langer wenselijk is, dan kunnen hierover nadere afspraken gemaakt worden. Zolang concessieverlener/gemeenten dit wel nodig achten, dient concessiehouder hier aan mee te werken.

295	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 171	Indien een overeenkomst wijzigt nadat deze is aangegaan, zou de mogelijkheid kunnen bestaan dat de wijziging gezien wordt als 'wezenlijke wijziging' welke volgens het aanbestedingsrecht problematisch is. Een wezenlijke wijziging is in ieder geval toegestaan indien de wijziging, ongeacht de geldelijke waarde ervan, in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken is opgenomen in duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausules, waaronder prijsherzieningsclausules of optie (art. 2:163c lid 1). Gegadigde verzoekt om een wijzigingsclausule in de overeenkomst op te nemen waarin is opgenomen dat, indien het wettelijke kader (waaronder de energiewet) wordt gewijzigd, de tarieven dermate aangepast mogen worden zodat dit effect voor concessiehouder geneutraliseerd wordt.	Op het moment dat wet- en regelgeving in relatie tot deze concessie wijzigt zullen concessieverlener en concessiehouder zich hieraan moeten conformeren. Op dat moment zullen partijen met elkaar in overleg treden om de overeenkomst waar nodig aan te passen. Een herzieningsclausule is in dit geval niet nodig.
296	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 170	Bedoelt concessieverlener met de implementatieperiode van 1 jaar voor dynamisch netbewust laden, een periode van 1 jaar vanaf het begin van het samenwerkingstraject ter ontwikkeling van dynamisch netbewust laden tussen CPO en netbeheerder of vanaf gunning? 1 jaar vanaf gunning is ons inziens niet realistisch omdat we hiervoor afhankelijk zijn van netbeheerder.	Eén jaar vanaf het begin van het samenwerkingstraject tussen CPO en netbeheerder is akkoord.

297	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 165	"We begrijpen het antwoord, maar zien nog steeds een conflict in het garanderen van regulier vermogen én conformeren aan het netbeheerdersprofiel. Wanneer bijvoorbeeld een cluster van 3 laadpalen (6 laadpunten) samen maximaal 24kW mogen gebruiken, en op 3 sessies wordt opt-out aangevraagd, dan moeten alle 3 deze sessies 11 kW krijgen, en overschrijden we de maximale 24 kW, zelfs als we de overige sessies volledig stopzetten. Voorstel: opt-out garandeert de maximaal beschikbare laadsnelheid in het cluster, zonder de maximum toegestane capaciteit van de netbeheerder te overschrijden. Kunt u hiermee akkoord gaan?"	Dit is akkoord. De maximum toegestane capaciteit van de netbeheerder mag nooit overschreden worden.
298	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 163	U geeft aan dat u de AP8 gaat aanpassen, maar u geeft niet aan hoe u de eis aanpast. Hierdoor blijft er onduidelijkheid bestaan. Kunt u aangeven wat er wordt aangepast en wat de daadwerkelijke tekst wordt?	Nieuwe tekst: Concessiehouder maakt een laaddrukanalyse waarbij hij gebruikt maakt van de data die beschikbaar komt vanuit het landelijke Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW-portal) óf zelf verkregen data van een zelfde of hogere kwaliteit.
299	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 158	"U verwijst naar antwoord 49, maar bij antwoord 49 verwijst u naar dezelfde eis op basis waarvan we de vraag stellen. • Hanteert u een gemiddelde over alle palen binnen één gemeente? • Rekent u per kalendermaand?	1) Ja 2) Ja 3) alle uren

			• Rekent u alle uren in de week mee, of enkel werkdagen?"	
300	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 149	"U stelt de volgende eis ""Concessiehouder dient voor uitvoering van de werkzaamheden aan alle geldende wet- en regelgeving te voldoen. Eventuele uitvoeringskosten zijn voor rekening van opdrachtnemer."" Wij vragen u nogmaals aan te geven wat u verstaat onder alle geldende wet- en regelgeving? Indien u dit niet kunt specificeren, wilt u deze eis dan laten vervallen?"	Nee, hier is geen limitatieve opsomming van te geven. We gaan er vanuit dat inschrijver op de hoogte is van alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Deze eis is bewust meer open gesteld zodat ook toekomstige wet- en regelgeving is afgedekt.
301	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 144	Als wij uw omschrijving goed interpreteren, komt dit neer op nagenoeg alle storingen. Begrijpen wij goed dat u met deze eis van ON verwacht een rapportage op te stellen over alle storingen?	Concessieverlener is van mening dat niet alle storingen terugkerende storing zijn. Er moet een rapportage worden opgesteld van alle storingen, waarin onder andere terugkerende storingen expliciet beschreven moeten worden (eis BM2.)

302	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 142	Gegadigde stelt dat scheefstand gedurende de looptijd van het contract kan voorkomen door diverse invloeden waar ON geen invloed op heeft, zoals aanrijding of grondverzakking. Correctie van een scheefstand is een kostbare en arbeidsintensieve ingreep. Derhalve is het afdwingen dat elke vorm van scheefstand direct wordt hersteld buitenproportioneel zonder dat dit de gebruikers van het laadnetwerk of andere belanghebbenden ten goede komt. Gegadigde verzoekt OG nogmaals deze eis te laten vervallen of een concretere richtlijn af te geven over welke vormen van scheefstand herstel vereisen, waarbij onze suggestie is de eis te beperken tot vormen van scheefstand die de veiligheid, bruikbaarheid of het aanzicht belemmeren.	Nee, dit wordt niet aangepast. Overigens is in eis BM11 geen sprake van een eis van 'direct herstel'. Er dient sprake te zijn van een redelijke en billijke hersteltermijn. Concessiehouder heeft daarbij zelf invloed op het beperken van de kans op scheefstand door bijvoorbeeld de keuze van de fundering en aanrijbeveiliging.
303	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 138	Betekent het antwoord van OG dat het zowel hardwarematig als softwarematig up-to-date houden veroorzaakt door onder andere wijzigende wet- en regelgeving door OG wordt gezien als een innovatie in de zin van paragraaf 6.9?	Nee, veranderende wet- en regelgeving valt niet onder innovaties zoals bedoeld onder 6.9. Indien veranderende wet- en regelgeving tot substantiële wijzigingen leidt, bestaat er de mogelijkheid om hierover met elkaar in gesprek te gaan. Zie ook het antwoord op vraag 295.

304	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 135	"• De eis TV1 lijkt alleen bedoeld voor de Laadpaal (Omschrijving onderwerp= Laadpaal). In de Nvl wordt gesproken over "de gehele laadinrichting". Kunt u bevestigen dat u nog steeds de laadpaal bedoeld? Zo nee, kunt u toelichten waarom u de eis zwaarder maakt naar aanleiding van de gevraagde toelichting? • U geeft aan "risico klasse 3", maar "risico klasse 3" is geen term uit de IEC62443. Bedoeld de opdrachtgever wellicht een SL-T3? (Security Level Target 3) • Wat wordt bedoeld met "getoetst te hebben". Is alleen controleren tegen SL-T3 eisen voldoende of moet er ook aan SL-T3 niveau voldaan worden? "	Het gaat hier inderdaad om de laadpaal. Security level, target 3 is correct. Toetsen is voldoende. Laadpaal wordt getest aan eisen EV-301-2019: Security requirements for procuring EV charging stations [PUBLIC], middels EV-401-2019: Security test plan for EV charging stations [PUBLIC]
305	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 131	Betekent het antwoord van OG dat het wijzigen van de dominante authenticatiemethode door OG wordt gezien als een innovatie in de zin van paragraaf 6.9? Ook wanneer dit wordt veroorzaakt door wijzigende wet- en regelgeving?	Zie ook het antwoord op vraag 303.
306	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 128	U verwijst naar vraag 127, welke vervolgens weer verwijst naar 74. Vraag 74 verwijst weer naar 127. Kunt u concreet aangeven of deze eis vervalt of kunt u de eis herzien?	Deze eis komt te vervallen, omdat dit technisch niet mogelijk is. We wijzen u erop dat dit wel onderdeel kan zijn van ISO 15118, waar concessiehouder op enig moment ook aan dient te voldoen.

307	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 127	U verwijst naar vraag 74, maar bij vraag 74 verwijst u weer naar 127. Kunt u concreet aangeven of deze eis vervalt of kunt u de eis herzien? Als u de eis herziert, zou u dan ook duidelijk kunnen aangeven hoe de eis dan geformuleerd wordt? De CPO heeft immers geen gegevens van de e-rijder indien deze zich niet aanmeldt voor een app van de CPO.	Deze eis komt te vervallen, omdat dit technisch niet mogelijk is. We wijzen u erop dat dit wel onderdeel kan zijn van ISO 15118, waar concessiehouder op enig moment ook aan dient te voldoen.
308	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 126	"U geeft op een deel van onze vraagstelling antwoord. Zou u het volgende nog willen verduidelijken: • Wij willen graag concreet weten welke eisen uit ""EV Charging Systems Security"" dan getoetst moeten worden? • U geeft ook aan dat ""deze termijn loopt gelijk aan de implementatie van OCPP2.0.1"" Kunt u dit nader specificeren en concreet maken met het vermelden van data?"	1 • Het testplan kunt u vinden op: https://encs.eu/resources/security-requirements/ , specifiek het document: EV-401-2019: Security test plan for EV charging stations [PUBLIC] 2 • Binnen uiterlijk zes maanden na de ondertekening van de overeenkomst.
309	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 124	In de eistekst staat 'Voor laadpleinen geldt dat wanneer er meer dan 2 EV's laden (dus 3 of meer), de som van het vermogen op het gehele plein nooit meer dan 8,28 kW mag zijn.' Dat zou betekenen dat ook wanneer er geen congestie is, er max 8,28kW gebruikt mag worden. Ook lijkt het erop dat 2 EV's dus wel de volledige aansluitwaarde mogen gebruiken. Dit lijkt ons niet de intentie van de eis. Staat concessieverlener ervoor open om de eistekst te veranderen in: "Voor laadpleinen geldt dat het verlaagd vermogen minimaal 8,28kW bedraagt. De CPO dient in	Eis NL7 is alleen van toepassing op situaties waarbij netbewust laden wordt geactiveerd. Dit is om te voorkomen dat de aansluiting alsnog maximaal wordt benut.

			deze situaties het beschikbare vermogen te verdelen over de laadpunten."?	
310	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 122	De eis is ons duidelijk. Een laadpaal kan technisch een open deur detecteren, echter heeft de paal geen informatie of dit wel/niet geautoriseerd is en wordt dit niet door de gangbare protocollen ondersteund. ON signaleert derhalve dat in de markt momenteel geen technische oplossing beschikbaar is om aan de eis te voldoen zoals deze nu is geformuleerd. Daarnaast stelt ON dat de doelstelling van deze eis al is geborgd door het afdwingen van sleutel- en cybersecurity beleid. Afdwingen van een technische oplossing betekent dat ON kostenverhogende maatregelen moet treffen die niet noemenswaardig bijdragen aan fysieke of digitale veiligheid. Kunt u deze eis laten vervallen of aangeven welke precieze oplossing er wel beschikbaar en gewenst is, zodat het helder is wat u exact verwacht van ON in relatie tot deze eis? Hiermee creëert u een level playing field.	De laadpaal moet detecteren of deze geopend is, technisch zijn er meerdere manieren om dit te doen. Detectie van opening moet gerapporteerd worden aan het managementsysteem. Hierop moet een proces ingericht worden om te bepalen of deze opening al dan niet geautoriseerd was. Bij ongeautoriseerde opening moet hieraan een proces gekoppeld worden met opvolging.

311	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 117	Momenteel zijn er geen laadpalen die goedgekeurd zijn voor de publieke ruimte die de mogelijkheid hebben een ongeautoriseerde toegang te detecteren. Dit zou een hardwarematige aanpassing betekenen die vervolgens door Elaad dient te worden goedgekeurd. Vanaf gunning tot aan start van de concessie is onvoldoende tijd voor een laadpaalfabrikant om de hardwarematige aanpassing door te voeren én de laadpaal te laten goedkeuren. Kan de eis worden aangepast dat inbraakpogingen op laadpalen niet hoeven te worden te worden gemonitord? Of is het registreren van opengebroken laadpalen voldoende?	Het is geen onderdeel van de laadpaalkeuring. Concessieverlener is van mening dat er voldoende tijd is vanaf de gunning voor het implementeren van deze functionaliteit.
312	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 116	U gaat akkoord en geeft aan dat de eis wordt herzien, maar wij zien de herziening niet terug in uw antwoord. Kunt u aangeven hoe de eis wordt herzien of vervalt de eis volledig?	De eis wordt: De laadpaal is modulair opgebouwd. Er worden open (hard- en software) interfacestandaarden gebruikt tussen componenten en systemen, waardoor uitwisselbaarheid tussen toekomstige componenten en systemen gegarandeerd is.
313	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 99	Door deze gegevens niet te verstrekken wordt een ongelijk speelveld gecreëerd ten op zichte van de huidige concessiehouder(s) welke wel over dergelijke gegevens beschikken en dus een meer accurate prijs kunnen opgeven. Aanbestedende dienst dient maatregelen te nemen om deze ongelijkheid tegen te gaan (Farbricom arrest, 2005). Gegadigde verzoekt concessieverlener	Zie het antwoord op vraag 241

			de afzetten van de huidige palen in de concessiegebieden te verstrekken. Zie ook vraag 198.	
314	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 86	Staat concessieverlener open voor het hanteren van een laadkleeftarief in wijken waarin laadpaalkleven een probleem is, of bijvoorbeeld de parkeerdruk hoog? Dit tarief zou dan bijvoorbeeld alleen actief zijn tussen 08:00 en 18:00? Daarmee stimuleren we meer gebruik gedurende de dag.	Nee, het toepassen van laadkleeftarief in specifieke wijken is niet toegestaan. Parkeerdruk is bovendien geen argument voor het toepassen van een laadkleeftarief.
315	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 85	"Wij menen dat deze voorwaarde niet in redelijke verhouding staat tot de aard en de omvang van de aan te besteden opdracht en daarmee niet proportioneel is. Nogmaals verzoekt gegadigde om ook in het geval één laadpunt gereserveerd wordt voor deelauto's, hier een maximum aan te verbinden; een snelle analyse vanuit onze kant laat zien dat een impact van ruim 3.5-4M op de waarde van dit contract. In onze concessies zien wij dat gemiddeld 500 laadpunten gereserveerd worden voor EV's. (Dit aantal wordt geschat op 553 laadpalen - 1106 laadpunten - van categorie C). De hoeveelheid laadpunten die hier ingeschat wordt, heeft uitzonderlijk veel	Wij gaan akkoord met het maximeren van het aantal publieke laadpalen voor deelauto's, waarbij één parkeervak wordt gereserveerd voor elektrische deelauto's. Hiermee herzien we het antwoord op vraag 85 uit NVI 1. Het aantal wordt gemaximeerd op 10% van het aantal te plaatsen laadpalen op basis van laaddruk. De overige voorwaarden die van toepassing zijn op de andere gemaximeerde laadpalen zijn hierbij dan eveneens van toepassing.

			impact op het bepalen van de inschrijfprijs. Een level playing field kan zo niet gegarandeerd worden; de partij die de grootste gok durft te nemen, wint op dit aspect. Wij verzoeken OG nogmaals om te onderzoeken of een maximum gehanteerd kan worden zoals ook in het geval wanneer het aantal laadpalen met 2 laadpunten gereserveerd wordt voor deelauto's. "	
316	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 82	Indien een overeenkomst wijzigt nadat deze is aangegaan, zou de mogelijkheid kunnen bestaan dat de wijziging gezien wordt als 'wezenlijke wijziging' welke volgens het aanbestedingsrecht problematisch is. Een wezenlijke wijziging is in ieder geval toegestaan indien de wijziging, ongeacht de geldelijke waarde ervan, in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken is opgenomen in duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausules, waaronder prijsherzieningsclausules of optie (art. 2:163c lid 1). Gegadigde verzoekt om een wijzigingsclausule in de overeenkomst op te nemen waarin is opgenomen dat, indien het wettelijke kader, waaronder de landelijke regeling rondom HBE's, wordt gewijzigd, de	Op het moment dat wet- en regelgeving in relatie tot deze concessie wijzigt zullen concessieverlener en concessiehouder zich hieraan moeten conformeren. Op dat moment zullen partijen met elkaar in overleg treden om de overeenkomst waar nodig aan te passen. Een herzieningsclausule is in dit geval niet nodig.

			tarieven dermate aangepast mogen worden zodat dit effect voor concessiehouder geneutraliseerd wordt.	
317	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 80	Welke component dient te worden gebruikt: "Cao-lonen per uur incl. bijz.beloningen (%)" of "Contractuele loonkosten per uur (%)" ?	Het component "Cao-lonen per uur incl. bijz. beloningen (%)" dient te worden gebruikt.
318	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 64	Bedankt voor uw antwoord. Wij zien binnen andere concessies wel eens dat door gebrek aan capaciteit en/of kennis/kunde aan zijde kleinere gemeentes, wij onvoldoende in staat zijn het project binnen gestelde eisen uit te voeren. Dit heeft negatieve gevolgen voor de doorlooptijd, haalbaarheid en uitvoering van het project. Kan concessieverlener aangeven hoe zij zich heeft voorbereid op dit mogelijke issue?	In aanvulling op het vorige antwoord o.a. door goed contractmanagement óók richting gemeenten, het inrichten van een expertisecentrum (ter ondersteuning van gemeenten) en het bouwen aan relaties met gemeenten. Indien nodig zal de provincie gemeenten aanspreken wanneer afspraken niet nageleefd worden.

319	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 54	"In het kader van Slim & Netbewust laden geeft u in bijlage 2 PvE (SN1) het volgende aan: ""Voor standaarden en normen gelden de specificaties zoals opgenomen in de SCR, vastgesteld door de NAL-werkgroep Smart Charging."" In de SCR staan bij eis 4.1, 4.2 en 4.3 eisen mbt tot V2X: De VDE-AR-N 4105 is een Duitse norm en is de Duitse equivalent van de Europese norm NEN-50549-1 uit eis 68. Bovendien is de netcode (eis 70) ook op deze eisen gebaseerd. Kunt u aangeven welke eis leidend is? Bovendien is het de vraag of de laadpaal of de auto als generator fungeert en aan die normen dient te voldoen."	Zie antwoord op vraag 284.
320	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 49	"Helaas wordt er geen antwoord gegeven op de vraag hoe uptime precies gedefinieerd wordt. Kunt u dit alsnog specifiek toelichten? • 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 antwoord op vraag 299

321	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 48	Is dit proces ook qua aantallen afgestemd met Enexis, en heeft Enexis genoeg capaciteit om de gewenste aantallen tijdig te verwerken?	Ja, het proces en de aantallen zijn afgestemd met Enexis. Om de juiste capaciteit tijdig te kunnen garanderen, is een goede operationele afstemming en stabiele workflow essentieel. Het is tevens van belang dat de ON goede afspraken maakt met de aannemers om de gewenste aantallen te kunnen realiseren. Hoewel er geen garantie kan worden afgegeven voor voldoende capaciteit voor het uitvoeren van kabelecties, zal Enexis zich maximaal inzetten om deze werkzaamheden binnen de gewenste termijnen uit te voeren.
322	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 45	Stemt concessieverlener ermee in om bij dynamische tarieven een gemiddelde verkoopprijs van alle verkochte kWh's gelijk aan de inschrijfprijs toe te staan?	Nee, hier stemmen we niet mee in.
323	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 44	"Concessiehouder antwoordde op vraag 44 uit NVI 1 ""We beogen dat categorie A is afgerond in het eerste half jaar."" Dit is echter in strijd met eis AP1 ""Concessiehouder voert binnen 6 maanden een analyse uit van de 'witte vlekken' locaties en spant zich in om deze vóór 1-1-2026, maar uiterlijk binnen 24 maanden na ingang van het contract te realiseren."" Kan concessiehouder bevestigen dat categorie A niet in het eerste half jaar,	Dat klopt inderdaad de formulering in AP1 is correct. Het een sluit het ander niet uit. Idealiter is categorie A in het eerste half jaar afgerond zodat er geen piek ontstaat in de eerste van de zeven realisatiefases. De inspanningsverplichting is om de witte vlekken vóór 1-1-2026 te realiseren en de resultaatverplichting is om dit uiterlijk binnen 24 maanden na ingang contract te hebben gerealiseerd.

			maar (uiterlijk) binnen de eerste 24 maanden beoogd is gerealiseerd te worden?"	
324	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 37	Bedankt voor uw antwoord. Wij herkennen uw ervaring. Ook wij zien binnen andere concessies wel eens dat deze termijn sporadisch voorkomt. Echter, gemiddeld is deze termijn veel korter. Het lijkt er in uw antwoord op dat u de bezwaarperiode van 6 weken mee telt voor deze termijn van 3 maanden. Klopt dat? Indien ja, kunt u dan akkoord gaan met een termijn van 2 maanden? Indien nee, kunt u dan akkoord gaan met een termijn van twee weken?	Dat klopt. We kunnen hier niet mee akkoord gaan. Dit wil echter niet zeggen dat een gemeente niet sneller kan handelen.
325	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 36	Een fysieke schouw is erg tijdrovend voor alle betrokken partijen. Gaat OG akkoord met een digitale schouw met applicaties zoals 'Streetsmart'? Dit is een gebruikelijke werkwijze binnen andere concessies in de markt. Dit vermindert tevens de werkdruk bij de gemeentes.	Nee, hiermee gaan we niet akkoord. Een schouw is enkel verplicht indien de betreffende gemeente hier expliciet om vraagt. Onze inschatting is dat dit momenteel in minder dan 10% van de te realiseren locaties het geval is.

326	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 28	Het opnemen als onvoorwaardelijke verplichting te voldoen aan de 'handreiking Netbewust Laden' lijkt onvoldoende doordacht, en werkt onredelijk en disproportioneel uit richting de inschrijvers. Het principe dat in de Handreiking wordt verkend, is dat de netbeheerder bij dreigende congestie middels een stuursignaal kan bepalen hoeveel transportcapaciteit Concessiehouder kan verdelen onder een cluster van laadpalen. Dit zou er toe leiden dat de Concessiehouder – op gezette tijden – niet of althans verminderd over haar (gecontracteerde vermogen op de) netaansluiting kan beschikken. Dit grijpt echter direct in in de rechten en plichten die Concessiehouder als afnemer op grond van de Elektriciteitswet 1998 heeft. Op dit moment is het overeenkomen met de netbeheerder van een 'tijdsblokgebonden transportrecht' en/of 'tijdsduurgebonden rechten' nog niet mogelijk. Non-firm ATO's zijn op dit moment enkel mogelijk in specifiek aangewezen congestiegebieden, en bovendien enkel onder specifieke voorwaarden die zich niet verhouden tot de Handreiking. Aanbesteder lijkt het met stellen van deze voorwaarde te ver vooruit te lopen op de ontwikkelingen in de toepasselijke wetgeving en Concessiehouder daarmee voor een onmogelijke opdracht te stellen. Bovendien	Deze eis wordt door concessieverlener gesteld en niet door de netbeheerder. Door inschrijving op deze aanbesteding conformeert inschrijver zich aan de gestelde eisen.
-----	--------	--	--	---

			wordt aan Concessiehouder op deze manier de mogelijkheid ontzegd om te participeren in flexibiliteitsmarkten voor het aanbieden van (flexibel) regelbaar vermogen jegens de netbeheerder (waartegenover een vergoeding staat). Netbeheerders hebben de verplichting en verantwoordelijkheid om deze markt voor het aanbieden van flexibel regelbaar vermogen, ook op laagspanningsnetten, tot stand te brengen. Deze verantwoordelijkheid lijkt nu – via een omweg – te worden afgewenteld zonder dat een Concessiehouder daarvoor compensatie ontvangt. Inschrijver verzoekt u daarom dringend om te wachten met het verplicht stellen van Netbewust Laden totdat de vereiste wettelijke grondslag daarvoor aanwezig is. Op dit moment worden Inschrijvers opgezadeld met een voorwaarde die (nog) niet verenigbaar is met wet- en regelgeving.	
--	--	--	---	--

327	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 24	Geeft OG ook 3 maanden vooraf aan of nieuwe gemeenten gaan deelnemen aan de concessie na 24 maanden?	Concessieverlener zal dit tijdig communiceren en streeft er naar om dit uiterlijk 3 maanden voorafgaand aan de toetreding door te geven.
328	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 23	Bedoelt OG hier met 'afkruisen' het plaatsen van een bord voor 1 parkeervak, en niet markering van het parkeervak zelf, aangezien dit laatste volgens eis OL3 geen onderdeel is van de opdracht?	Ja dat is correct. Markering is geen onderdeel van de opdracht.
329	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 19	"De regelgeving omtrent AFIR is momenteel voor laders < 50 kW voor de gehele markt nog onduidelijk maar heeft een grote impact op de inschrijfprijs. De laatste zin uit uw antwoord is een interpretatie van de AFIR welke door I&W anders wordt uitgelegd. In de meest recente uitleg vanuit I&W wordt vermeld dat een statische QR code toch is toegestaan mits de ON kan aantonen dat dit veilig is. Dit is tegenovergesteld aan de uitleg uit uw antwoord. Indien een statische QR code wel is toegestaan, dan is een display oplossing niet nodig. Een officiële guidance wordt waarschijnlijk voor Pasen 2024 gepubliceerd. Om voor alle inschrijvers een level playing field te creëren zouden wij willen voorstellen om uit te gaan van een statische QR code. Mocht een statische QR code toch niet mogen, dan zouden OG en ON in overleg kunnen treden. Ook zouden we ON erop willen wijzen dat op dit moment geen enkele	Zie antwoord op vraag 252.

			hardware leverancier die Elaad gecertificeerd is een werkende oplossing heeft zonder statische QR code. "	
330	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 13	De kosten voor shaping, onbalanskosten en groencertificaten worden op dit moment niet gedekt in de indexatie methode; er wordt enkel geïndexeerd op de ontwikkelingen van de wholesale markt ICE Endex. Na de ontwikkelingen van Oekraïne hebben we een sterke stijging gezien van de kosten die energieleveranciers in rekening brengen voor de genoemde componenten. Kan ON akkoord gaan dat wij, bij onverwachte omstandigheden op de energiemarkt, in gesprek gaan om eventuele stijgingen van deze kosten (boven 10% van BuCa) te verrekenen in het laadtarief?	Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die tot een substantiële stijging leiden (>10% van de opdracht) dan treden partijen hierover in redelijkheid en billijkheid met elkaar in overleg.

331	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 12	"U geeft aan ""Ja, er zal altijd eerst een mededeling gedaan worden."" Kunt u ook bevestigen dat de ON na de mededeling de mogelijkheid krijgt voor herstel voordat de boete wordt gegeven? Kunt u ook aangeven welke termijn voor herstel u gaat hanteren?"	Zie antwoord op vraag 266
-----	--------	--	--	---------------------------

332	Juridisch	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 5	Het opnemen als onvoorwaardelijke verplichting te voldoen aan de 'handreiking Netbewust Laden' lijkt onvoldoende doordacht, en werkt onredelijk en disproportioneel uit richting de inschrijvers. Het principe dat in de Handreiking wordt verkend, is dat de netbeheerder bij dreigende congestie middels een stuursignaal kan bepalen hoeveel transportcapaciteit Concessiehouder kan verdelen onder een cluster van laadpalen. Dit zou er toe leiden dat de Concessiehouder – op gezette tijden – niet of althans verminderd over haar (gecontracteerde vermogen op de) netaansluiting kan beschikken. Dit grijpt echter direct in in de rechten en plichten die Concessiehouder als afnemer op grond van de Elektriciteitswet 1998 heeft. Op dit moment is het overeenkomen met de netbeheerder van een 'tijdsblokgebonden transportrecht' en/of 'tijdsduurgebonden rechten' nog niet mogelijk. Non-firm ATO's zijn op dit moment enkel mogelijk in specifiek aangewezen congestiegebieden, en bovendien enkel onder specifieke voorwaarden die zich niet verhouden tot de Handreiking. Aanbesteder lijkt het met stellen van deze voorwaarde te ver vooruit te lopen op de ontwikkelingen in de toepasselijke wetgeving en Concessiehouder daarmee voor een onmogelijke opdracht te stellen. Bovendien	Zie antwoord 326.
-----	-----------	---	--	-------------------

			wordt aan Concessiehouder op deze manier de mogelijkheid ontzegd om te participeren in flexibiliteitsmarkten voor het aanbieden van (flexibel) regelbaar vermogen jegens de netbeheerder (waartegenover een vergoeding staat). Netbeheerders hebben de verplichting en verantwoordelijkheid om deze markt voor het aanbieden van flexibel regelbaar vermogen, ook op laagspanningsnetten, tot stand te brengen. Deze verantwoordelijkheid lijkt nu – via een omweg – te worden afgewenteld zonder dat een Concessiehouder daarvoor compensatie ontvangt. Inschrijver verzoekt u daarom dringend om te wachten met het verplicht stellen van Netbewust Laden totdat de vereiste wettelijke grondslag daarvoor aanwezig is. Op dit moment worden Inschrijvers opgezadeld met een voorwaarde die (nog) niet verenigbaar is met wet- en regelgeving.	
--	--	--	---	--

333	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 10	"ON kan zelf individuele laadprofielen aggregeren binnen een trafo-gebied, en zodoende zelf pooling toepassen zonder dat dit ontwikkelingen vereist vanuit Enexis. Enexis kan er hierbij dus van op aan dat het verbruik van alle laadpunten achter een trafo de som van de individuele laadprofielen niet overschrijdt, terwijl de e-rijder wel vaak meer vermogen toebedeeld krijgt. Volgens ON is dit een win-win. • Staat het ON vrij om dit toe te passen? • Indien u van mening bent dat dit niet kan/mag, kunt u dan toelichten waarom niet?"	Enexis ziet het voordeel hier ook van en wil inderdaad toe naar een toepassing van clusters. We staan er voor open om samen met de CPO dit in bepaalde gebieden toe passen en te testen. Na evaluatie kan besloten worden door Concessieverlener/Enexis om dit eventueel breder toe te passen. Hier is het belangrijk om de effecten ten opzichte van de individuele profielen te doorgronden.
334	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 120	Gegadigde stelt vast dat OG middels cybersecurity- en sleutelbeleidseisen reeds intrusiepreventie- en detectie afdwingt. Derhalve is deze niet-specifieke eis van onduidelijke toegevoegde waarde. Gegadigde verzoekt OG deze eis te laten vervallen of te specificeren welke specifieke vormen van intrusiepreventie of -detectie welke niet gedekt worden door cybersecurity- of sleutelbeleid gerelateerde eisen hiermee bedoeld worden.	Intrusiepreventie en detectie moet in de gehele keten geregeld zijn, dit houdt in dat gemonitord moet worden of er inbraakpoging gedaan worden in het netwerk, laadpaal of beheerplatform(en). Daarnaast onder andere dat intrusie gedetecteerd, geregistreerd en proces voor opvolging ingericht moet worden. Dit kan weer input zijn voor preventie.
335	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 63	Bedankt voor uw antwoord. Zou u kunnen verduidelijken hoe zich dit verhoudt tot de RF-ID lezer? In eis F10 wordt gesteld "De RF-ID lezer is te vervangen en/of te upgraden voor toekomstige wijzigingen. Dit zodat aangesloten wordt bij de meest gangbare	Hieronder vallen betaling middels een laadpas, QR-code, app en toekomstige methoden die voortkomen uit ofwel wet- en regelgeving ofwel door de markt als

			betaalmethoden." Welke betaal methoden dienen ondersteund te worden en wordt hier bijvoorbeeld ondersteuning voor contactloos betalen bedoeld?	gebruikelijk worden voorzien of toegepast.
336	Uitvoering	datagestuurde plaatsing (vervolg vraag 186)	Ten behoeve van een accuraat algoritme voor het uitvoeren van de analyse van de datagestuurde plaatsingen, is het ter beschikking stellen van CDR data van groot belang. Is OG voornemens deze data ter beschikking te stellen, dan wel direct aan de nieuwe concessiehouder, dan wel via een neutraal portaal, zoals dat van de HvA?	Zie antwoord op vraag 250.
337	Contract	Indexatieformule (vervolg vraag 91)	Doordat gunning plaatsvindt in Q2 2024 kan de inschrijfprijs van de energie-inkoopcomponent enkel met zekerheid worden vastgesteld obv de inkoopkosten van Q1 2024. Aanbestedende dienst stelt dat in Q4 voor het eerst geïndexeerd wordt, waarbij dan $L1 = \text{gemiddelde prijs van Q3}$ en $L0 = \text{gemiddelde inkoopprijs Q2}$, immers de kwartalen schuiven op. Er wordt dus niet geïndexeerd op basis het verschil tussen de dan geldende energieprijis en het door inschrijver opgegeven energieprijis. We weten nu immers de waarde van de energieprijis in Q2 nog niet. Als gevolg: door het nog niet kunnen indexeren per Q3 2024 wordt een wijziging van de energieinkoopprijs in Q2 niet geïndexeerd in de verkoopprijs in Q3 2024.	Dit wordt niet gewijzigd. Het is aan concessiehouder hier een inschatting van te maken. Dit is praktisch ook niet mogelijk, omdat er tijd zit tussen de beschikbaarheid en analyse van de data van het vorige kwartaal en het daadwerkelijk kunnen doorvoeren van nieuwe tarieven in het volgende kwartaal.

			Door de aard van de indexatieformule zal het verschil tussen Q1 en Q2 2024 gedurende het volledige contract van kracht zijn. Gegadigde kan zich niet voorstellen dat dit een bedoeld risico is dat Concessiegever wil creëren. Dit probleem wordt verholpen als het eerste indexatiemoment in Q3 2024 plaats te laten vinden, in plaats van in Q4. Het verzoek dit te wijzigen in de leidraad. Indien u niet akkoord gaat, kunt u toelichten waarom u dit risico in de huidige indexatiemethodiek laat bestaan?	
--	--	--	--	--

338	Juridisch	Kerncompetentie 1, Leidraad (vervolg vraag 43)	Uit de Inschrijvingsleidraad, paragraaf 3.2, laatste alinea, lijkt te volgen dat ook van die derden/onderaannemers waarop Inschrijver een beroep doet voor het voldoen aan de gestelde eisen, maar waarmee Inschrijver niet daadwerkelijk gaat samenwerken tijdens de opdracht (zie hierover ook vraag 93), een UEA en overige bewijsstukken betreffende de uitsluitingsgronden (GVA, Verklaring Belastingdienst, uittreksel KvK) moeten worden overgelegd. Een dergelijke uitleg lijkt niet logisch, omdat niet daadwerkelijk met deze partijen samengewerkt zal worden. Kunt u daarom bevestigen dat deze bewijsstukken niet overgelegd behoeven te worden indien Inschrijver niet gaat samenwerken met de derde/onderaannemer tijdens de opdracht? En kunt u dan tevens bevestigen dat deze stukken evenmin overgelegd moeten worden t.a.v. derden/onderaannemers waarmee Inschrijver wel gaat samenwerken tijdens de opdracht maar waarop geen beroep wordt gedaan voor het voldoen aan de gestelde eisen als bedoeld in paragraaf 3 van de Inschrijvingsleidraad? En kunt u dan tot slot bevestigen dat deze stukken enkel overgelegd moeten t.a.v. derden/onderaannemers waarmee Inschrijver wel gaat samenwerken tijdens de opdracht en waarop een beroep wordt gedaan voor het voldoen aan de gestelde eisen als	In uw vraag verwijst u naar vraag 93, maar dit moet volgens ons vraag 43 zijn Zoals in paragraaf 3.6 van de inschrijvingsleidraad is vermeld kunnen inschrijvers beroep doen op de bekwaamheid van een derde. Van deze derde dient ook een ingevuld UEA te worden ontvangen alsmede de bewijsmiddelen waarvoor deze derde wordt ingeschakeld (bijvoorbeeld ISO certificaten). Zoals in paragraaf 3.2 is vermeld moeten ook deze derden aan kunnen tonen te voldoen aan de gestelde uitsluitingsgronden uit het UEA. Hiervoor dienen op verzoek ook de beschreven bewijsmiddelen te worden aangeleverd.
-----	-----------	--	---	--

			bedoeld in paragraaf 3 van de Inschrijvingsleidraad.	
339	Contract	Pilot prijstransparantie (vraag 30)	Het verhogen van prijstransparantie staat landelijk en Europees hoog op de agenda bij de NAL en Europese Commissie. Daarom stelt de nieuwe AFIR eisen aan o.a. betaalmethoden en tarieven van MSP's. Aanvullend heeft de NAL het actieplan prijstransparantie opgesteld met maatregelen die landelijk worden getroffen. Hoe verhoudt de gevraagde pilot zich volgens u tot de maatregelen die op landelijk en Europees niveau getroffen worden?	Concessiehouder dient aan alle wet- en regelgeving te voldoen. De pilot kan benut worden om (onderdelen van) toekomstige regelgeving voorafgaande aan implementatie te testen of om aanvullende maatregelen te testen.

340	Contract	Pilot prijstransparantie (vraag 30)	Kunt u toelichten waarom u vindt dat een pilot de beste vorm is om de doelstelling van het verhogen van de prijstransparantie voor de E-rijder, te behalen? Welk leerdoel heeft u voor ogen en waarom kiest u voor een initiële kleinschalige opzet?	Concessieverlener weet op dit moment niet welke methodiek het best toepasbaar is. Voordat we een methodiek kiezen om grootschalig uit te rollen willen we deze kleinschalig testen.
341	Contract	ISO27001 - Vervolg op vraag 83	Omdat de benodigde investering voor 22,050 laadpunten aanzienlijk is, overweegt gegadigde om in te schrijven als combinatie met een externe investeerder dan wel in te schrijven met een SPV (joint venture) die daartoe wordt opgericht met een externe investeerder. Deze investeerder en/of de SPV (joint venture) heeft verder geen inhoudelijke betrokkenheid, d.w.z. zij zullen geen toegang verkrijgen tot persoons- en/of bedrijfsgegevens en/of dergelijke informatie ontvangen of verwerken. Aangezien het doel van de ISO 27001 norm is om de vertrouwelijkheid, beschikbaarheid en integriteit van informatie binnen een organisatie zeker te stellen, staat OG het toe dat een dergelijke investeerder en/of SPV (joint venture) (zonder inhoudelijke betrokkenheid) wordt vrijgesteld van de ISO27001 eis? De ISO27001 eis creëert een substantiele drempel en verkleint de kans een investeerder te vinden. Zo niet, kunt u toelichten waarom u vasthoudt aan deze eis?	Indien ingeschreven wordt als een consortium, dienen alle leden van het consortium aan de gestelde eisen te voldoen. Dit wordt dan ook niet aangepast. We wijzen u erop dat u ook kunt volstaan met een aan ISO27001 gelijkwaardige documentatie. Zie ook antwoord op vraag 242. U heeft ook de mogelijkheid om zelfstandig in te schrijven.

342	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 142	Wij zouden willen verzoeken de scheefstand monitoring te herzien. De praktijk leert dat scheefstand, bijvoorbeeld bij aanrijden laadpaal, direct wordt gemeld via andere meldingen (support call, uitvallen aardlekbeveiliging, overstroom of gehele stroom-voorziening). Het toevoegen van scheefstand monitoring in de laadpaal zelf heeft een zeer beperkte toegevoegde waarde en is wel kostenverhogend. Ons verzoek om deze eis te laten vervallen.	De functionaliteit van automatische scheefstand monitoring (eis TV8 uit het programma van eisen), komt te vervallen. De overige eisen rondom scheefstand blijven onverminderd van kracht.
343	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 135	"Refererende naar eis TV1 • IEC/TS 61439-7 - deze norm lijkt ingetrokken, wordt hier wellicht IEC/EN 61439-7 bedoeld? • NEN-EN 17186 - hier wordt gesproken over identificatie van de compatibiliteit van voertuigen en laadinfrastructuur - grafische weergave van consumenteninformatie voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit duidt op een scherm als eis, echter volgens ons is dat tegenstrijd met eis F7."	Hier wordt IEC/EN 61439-7 bedoeld. Volgens concessieverlener is dit niet in tegenstrijd met eis F7 omdat een scherm niet wordt uitgesloten en er tevens geen schermverplichting volgt vanuit de NEN-EN 17186.
344	Inhoud	Aanvullende vraag n.a.v. NVI 1 vraag 54	"In het kader van Slim & Netbewust laden geeft u in bijlage 2 PvE (SN1) het volgende aan: ""Voor standaarden en normen gelden de specificaties zoals opgenomen in de SCR, vastgesteld door de NAL-werkgroep Smart Charging."" De SCR bevat een breed scala aan eisen dat van toepassing is. Kunt u aangeven welke	Nee, dit is aan de concessiehouder om dit in te schatten.

			eisen niet reeds door het PvE worden afgedekt?"	
345	Proces	Beschikbaar stellen huidige laaddata (186)	Doordat OG de afzetvolumes van het laadnetwerk van de zittende concessiehouder niet deelt, ontstaat er geen level playing field. Zittende concessiehouder kan hierdoor ten opzichte van concurrenten een veel meer realistische inschatting maken van het laadvolume, een cruciale factor voor het bepalen van de inschrijfprijs. Zeker gezien de grootte van het contract, kan een verkeerde volume inschatting desastreus gevolgen hebben voor de business case. Daarnaast is het gebruikelijk in andere recente Nederlandse concessies (MRA-E, Utrecht, Amsterdam), om deze data wel te delen. Wij vragen daarom nogmaals deze data wel in de tenderfase al te delen. Al is het maar de data van een deel van het netwerk, bijvoorbeeld van huidig concessiehouder. Kunt u hiermee akkoord gaan? Zo niet, kunt u toelichten hoe OG, als 1 partij inzicht heeft in de afzetvolumes en de andere inschrijvers niet, een level playing field borgt?	Zie antwoord op vraag 241

346	Contract	71 vervolg	In AP5 en AP6 schrijft u voor dat voor de laadrukanalyse en de witte vlekken analyse 500x500m rasters aangehouden dienen te worden. Indien de plankkaart gebruik maakt van een andere raster indeling, kan het efficiënter en effectiever zijn om deze indeling over te nemen. Gaat OG ermee akkoord om in dat geval het gebruik van CBS 500x500m rasters los te laten?	Nee, hiermee gaan we niet akkoord. Concessiehouder kan er wel voor kiezen om de kaarten over elkaar heen te leggen.
347	Contract	vervolg vraag 71	De laadpalenviewer van het RVO waar naar gerefereerd wordt voor de witte vlekkenanalyse is enkel een viewer. De eigenaar van de dataset stelt de data niet openbaar beschikbaar. Het is dus niet mogelijk om de data te exporteren of downloaden. Hierdoor is het zeer arbeidsintensief om de witte vlekkenanalyse uit te voeren. Kan OG ervoor zorgen dat de achterliggende data in export aan ON beschikbaar wordt gesteld, waardoor de arbeidsintensiviteit en foutgevoeligheid van de witte vlekkenanalyse significant kan dalen?	Concessieverlener beschikt over de dataset behorende bij de witte vlekken analyse en deze kan worden verrijkt met data van de meest recente plaatsingen uit de huidige concessie Fase B2 waar concessieverlener over beschikt. De benodigde data kan dus ter beschikking worden gesteld om te komen een analyse van de resterende witte vlekken die door de concessiehouder van Fase B3 dienen te worden ingevuld.
348		Vervolg vragen 54	U geeft aan dat het in dit aspect van GC4 gaat om 'aanvullende ideeën van inschrijver die door Concessiehouder nu niet worden voorzien, maar die wel een bijdrage leveren aan de doelstelling' Bedoelt u met Concessiehouder Concessieverlener?	Ja, dat is correct, hier wordt 'Concessieverlener' bedoelt.
349		Vervolg vragen 54	Is dit tevens uw interpretatie van de term 'aanvullende ideeën en voorstellen' in de aspecten voor GC3?	Ja, dat is correct.

350		Vervolg vragen 54	Klopt onze interpretatie dat deze aanvullende ideeën en voorstellen dus hetzelfde zijn als maatregelen, in de zin dat ze meegenomen dienen te worden in de business case?	Ja, dat is correct.
351		Vervolg vragen 188	Momenteel is verbruiksdata van het huidige areaal alleen beschikbaar via de CPO's zelf en eventueel via hun opdrachtgevers, en dus zonder akkoord van deze partijen niet te verkrijgen. Als de data via deze weg niet beschikbaar kan worden gesteld, is het NDW portal dus de enige mogelijke bron. Het is echter geen gegeven dat dit portal tijdig gereed en compleet is. Vragen: Bent u zich ervan bewust dat inschrijvers hiermee afhankelijk zijn van de welwillendheid van diverse partijen (CPO's, gemeenten, provincies) om data beschikbaar te stellen om te kunnen voldoen aan de eisen? Bent u zich ervan bewust dat huidige concessiehouders een competitief voordeel hebben door te stellen dat de data zelf verkregen dient te worden indien niet beschikbaar via het NDW portal?	Zie antwoord op vraag 241
352		Vervolg vragen 188	Welke afspraken zijn met de huidige concessiehouder(s) gemaakt ten aanzien van het beschikbaar stellen van hun data? Is het mogelijk om een API koppeling te maken waarmee hun data uit te lezen is indien deze niet tijdig beschikbaar is via het NDW portal?	De concessieverlener beschikt over de data van de huidige concessiehouder (Fase B2). De data van de huidige concessiehouder is al aangesloten op het NDW. Het ligt mede daarom niet voor de hand om een direct API

				koppeling tussen de huidige concessiehouder (Fase B2) en de toekomstige concessiehouder (Fase B3) te maken.
353		vervolg vraag 71	We zien in de Laadpalenviewer van het RVO dat veel rasters stedelijkheidsklasse 'onbekend' hebben. Interpreteert Inschrijver het het juist dat deze rasters niet meegenomen hoeven we worden volgens het criterium 'stedelijkheidsklasse 4 of lager'? Zo niet, erkent OG dat het dan essentieel is om toegang te krijgen tot meer volledige data? Op welke manier kan dit bewerkstelligt worden? Kan OG ervoor zorgen dat deze data beschikbaar wordt gesteld (zie vorige vraag)?	Dat is correct.
354		Aanvulling namens aanbestedende dienst	Is het, binnen de opgenomen voorwaarden over exclusiviteit, toegestaan dat CPO's van bestaande laadpalen extra laadpalen plaatsen welke aangesloten worden op de reeds bestaande netaansluiting van de bestaande laadpaal? Dus een extra laadpaal, maar zonder eigen netaansluiting.	Nee dit is in beginsel niet toegestaan. Het is dus andere CPO's niet toegestaan om bij een bestaande publieke laadpaal een extra publieke laadpaal te plaatsen, welke aangesloten wordt op de bestaande netaansluiting van deze reeds bestaande laadpaal (een zogenaamde master-slave uitvoering). Indien de concessiehouder haar contractafspraken niet kan nakomen (bijv. als gevolg van het niet kunnen krijgen van een nieuwe netaansluiting en het volledig benut zijn van eigen bestaande aansluitingen, door

				laadpalen op de reeds gerealiseerde aansluitingen bij te plaatsen), kan hiervan worden afgeweken.
355		Aanvulling namens aanbestedende dienst	Zijn er t.o.v. het antwoord op vraag 2 nog wijzigingen in het aantal gemeenten dat deel zal gaan nemen?	De gemeenten Boekel en Reusel-De Mierden hebben de deelname bevestigd. De gemeente Rucphen heeft op dit moment nog geen besluit genomen.