

Nota van Inlichtingen 2 - Oplaadpunten Parkeergarages MRA-E

dd 22 januari 2025

Vraag en antwoord

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	Nvl 153	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Internetverbinding	Is de Concessiegever zich bewust van de uitsfasering van het mobiele 2G netwerk? Zijn er nog laadpalen die alleen op 2G/3G verbinden? Zo ja, welke en hoe verwacht de Concessiegever dat de Gegadigde hiermee om gaat? (153)	Oplaadobjecten die niet meer voldoen aan het PvE dienen vervangen te worden. Dit geldt ook voor connectiviteit van de Oplaadobjecten.
2	Nvl 85	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Hardware	Trede 3 start na netverzwaring. Is installatie van laadpalen gepland voor trede 3 ook al toegestaan in een eerdere trede? (85)	Installatie van Oplaadpunten is alleen toegestaan na akkoord van Concessiegever. Dit akkoord zal alleen gegeven worden als aantoonbaar behoefte is aan het Oplaadpunt (o.b.v. de bijplaatsingscriteria of door Concessiehouder voorgestelde en door Concessiegever geëvalueerde kaders) én wanneer een Oplaadpunt ook daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen.
3	Nvl 76	Technische rapporten			Rapport Stadhuisgarage	Klopt het dat het technisch rapport van de Stadhuisgarage in Almere mist? Zo ja, kan concessiegever deze alsnog delen? (76)	Dit klopt. De Stadhuisgarage wordt niet meer meegenomen in de aanbesteding. Zie ook de mededelingen.
4	Nvl 76	Technische rapporten			Inconsistentie in aantallen bestaande laadpalen	Er is sprake van inconsistentie tussen de 3 documenten. Welk document is leidend? Bijvoorbeeld Hospitaalgarage in het technische rapport van Baas staat dat er 1 laadpunt aanwezig is, in Bijlage 7 staat dat er 4 laadpunten aanwezig zijn en in de aanvullende data parkeergarages staat weer dat er 4 laadpunten zijn. (76)	Bij inconsistenties zijn Bijlage 7 - Overzicht locaties en het document Aanvullende data parkeergarages leidend. Deze bevatten de meest recente gegevens.
5	Nvl 87	Inschrijvingsleidraad	5.4	34	Laadsysteem	Concessiehouder draagt zorg voor Project 1, interpreteren we het goed dat in bullet 2 van Toekomstbestendigheid er ook gevraagd wordt om mee te denken over Project 2 dat in scope van Concessiegever zit? En klopt het dat we moeten nadenken over wat er zou moeten gebeuren/aangepast worden aan het Laadsysteem om optimaal te kunnen voorsorteren op trede 3? (87)	Aanbestedende dienst neemt aan dat u bedoelt dat Project 2 in de scope van Concessiehouder valt en Project 1 in de scope van de Gemeente. In bullet 2 wordt expliciet verwezen naar het Laadsysteem als geheel (dus onderdelen van Project 1 en Project 2), omdat de mate van toekomstbestendigheid wordt bepaald door de zwakste schakel in het Laadsysteem. Tegelijkertijd is Aanbestedende dienst zich ervan bewust dat de invloed van Concessiehouder op Project 1 gering is. Gegadigde kan in zijn/haar plan aangeven hoe hij/zij hiermee omgaat. In relatie tot de tweede vraag: toekomstbestendigheid gaat ook over trede 3, dus deze interpretatie is correct.
6	Nvl 140	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 10.2	9	Maximale capaciteit netaansluiting	Wat wordt exact bedoeld met maximale capaciteit van de netaansluiting (trede 2), heeft dit betrekking op het gecontracteerd vermogen (kW) en/of de grootte van de netaansluiting? En ook graag toelichting op basis van welke data Inschrijver een inschatting kan maken van het vrije vermogen dat beschikbaar is binnen de aansluiting voor laadpalen. (140)	Met de maximale capaciteit van de netaansluiting wordt bedoeld het gecontracteerd vermogen (kW). In het overzicht locaties is een schatting opgenomen van het aantal Oplaadobjecten dat binnen deze capaciteit geplaatst kan worden voor zover de technisch adviseur daar de informatie voor had. Meer informatie is momenteel niet beschikbaar. In fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces verschaft de Gemeente inzicht in het huidige verbruik van het gebouw en kan de vrije ruimte meer nauwkeurig worden bepaald.
7	Nvl 24	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.3:	11	Transportkosten	Transportkosten bij grootverbruik (boven 3x80A) zijn verbruiksafhankelijk en worden wel doorbelast aan de Concessiehouder in de Parkeergarages waar dit van toepassing is. Het betreft een vast tarief per kWh, deze wordt eenmaal per jaar vastgesteld door de netbeheerder en door de Gemeente gecommuniceerd aan de Concessiehouder. Kan concessiegever bevestigen dat dit alleen gaat om het variabele tarief per kWh wat afhankelijk is van het verbruik (hoog/laag (Liander) of normaal/laag (Stedin) zoals beschreven in het tarievenblad van de netbeheerders? In geval van Liander 2024 0,0195 EUR per kWh per maand. Klopt het dat het hier niet gaat om vastrecht en kosten voor gecontracteerd vermogen (kW) en het hoogste- op enig moment- afgenomen vermogen in een maand (kW max mnd)? (24)	Dit kan Aanbestedende dienst bevestigen.
8	Nvl 24	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.3:	11	Transportkosten	Periodieke netbeheerderskosten die van toepassing zijn vóór verzwarende van de aansluiting, worden niet doorbelast aan de Concessiehouder en/of verdisconteerd in het Laaddiensttarief. Wat wordt exact verstaan onder periodieke netbeheerderskosten? Graag toelichting aan de hand tarievenblad netbeheerder. Waar landen de periodieke netbeheerderskosten na verzwarende van de netaansluiting? (24)	Bij kleinverbruik betreffen de periodieke netbeheerderskosten de tarieven voor aansluitdienst, transportdienst en de meetdienst. Voor grootverbruik betreffen de periodieke netbeheerderskosten de tarieven voor de aansluitdienst, het vastrecht transport en de variabele transportdiensttarieven per kW gecontracteerd vermogen per maand. Bij verzwarende wordt in overleg met de Gemeente vastgesteld in welke mate bijkomende vaste en periodieke kosten toe te schrijven zijn aan de Oplaadpunten en wordt hier zo nodig de Afdracht voor aangewend.
9	Nvl 202	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 3.2	3	Overnameperiode na verlening Nadere Periode	Concessiehouder heeft in geval van overname een overnametermijn nodig om zaken in verschillende systemen in te regelen. Is Concessiegever bereid om hier een periode voor opnemen? Voorstel van Inschrijver zou zijn binnen 6 maanden. (202)	Voorstel: Aanbestedende dienst hecht er waarde aan dat het ontwerp- en realisatieproces voor Parkeergarages waar de behoefte urgent is, spoedig na gunning kan starten. Mits Concessiehouder direct na gunning medewerking kan verlenen aan het ontwerp- en realisatieproces, kan Concessiehouder rekenen met een implementatietermijn van 17 weken totdat het eerste Oplaadpunt geplaatst moet kunnen worden. Dit is in lijn met de indicatieve doorlooptijden van het ontwerp- en realisatieproces (zie bijlage PvE III).

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
10	Nvl 24	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.3:	11	Transportkosten	Transportkosten bij grootverbruik (boven 3x80A) zijn verbruiksafhankelijk en worden doorbelast aan de Concessiehouder in de Parkeergarages waar dit van toepassing is. Klopt het dat Inschijver deze gemaakte kosten verhaalt via het onderdeel Capaciteitsvergoeding in het Laaddensttarief? (24)	Dit is correct.
11		Aanvullende data parkeergarages		2	Piekbezetting	Wat is de definitie van piekbezetting?	Dit is bij de gemeenten uitgevraagd als de gemiddelde bezetting bij het drukste dagdeel. De data dient gezien te worden als een ruwe inschatting aangezien het niet altijd gemeten is.
12	Nvl 103	Inschrijvingsleidraad	Artikel 5.5	35	Onderdeel plan van aanpak K2: Samenwerking	Het volgende staat beschreven als onderdeel van plan van aanpak: De wijze waarop de Inschrijver invulling geeft aan zijn/haar rol en verantwoordelijkheden binnen proces van de realisatie van Oplaadpunten. Klopt het dat hier alleen een plan van aanpak gemaakt moet worden voor de rol/verantwoordelijkheid binnen het proces van ontwerp realisatie of ook voor het onderdeel exploitatie (beheer & onderhoud). (103)	De exploitatie en uitbreiding van de Oplaadpunten is ook onderdeel van dit gunningscriterium, zie bullet 2 van onderdelen van het plan van aanpak. Complexiteiten die onder toelichting van de doelstelling worden genoemd, zijn immers ook voor deze fase relevant. Echter, voor de fase van ontwerp en realisatie zijn de rollen en verantwoordelijkheden reeds uitgekristalliseerd in het ontwerp- en realisatieproces. Voor de exploitatie en uitbreidingsfase is dit niet het geval.
13	Nvl 103	Inschrijvingsleidraad	Artikel 5.5	35	Onderdeel plan van aanpak K2: Samenwerking	Het volgende staat beschreven als onderdeel van plan van aanpak: De wijze waarop de Inschrijver invulling geeft aan de samenwerking met relevante partijen tijdens de exploitatie en uitbreiding van de Oplaadpunten binnen de Parkeergarages. Kan concessiegever toelichting geven en de definitie beschrijven van Exploitatie en Uitbreiding zoals bedoeld in voorgaande zin? Wordt hierme trede 2 en 3 bedoeld? Klopt het dan Inschrijver onderscheid maakt tussen rol/verantwoordelijk tijdens installatie en in dit punt de exploitatie (beheer en onderhoud) en eventuele uitbreiding na eerste plaatsing? Of moet hier ook realisatie aan toe worden gevoegd? (103)	Onder exploitatie wordt verstaan de werkzaamheden voor exploitatie, beheer en onderhoud die starten zodra de plaatsing of overname van de Oplaadpunten in trede 1 gereed is. Onder uitbreiding wordt verstaan het bijplaatsen van extra Oplaadpunten in trede 2 en 3, met dien verstande dat het ontwerp- en realisatieproces opnieuw wordt doorlopen voor trede 3 (m.u.v. het verlenen van een Nadere Opdracht).
14	Nvl 195	Bijlage 8 - Social Return			Social Return bedrag	In Nvl 1 is de volgende vraag gesteld: Geldt de Social Return verplichting van 250,- per gerealiseerd laadpunt alleen voor nieuwe laadpunten? Of is dit bedrag ook van toepassing op overgenomen laadpunten? Hierop is het volgende antwoord geformuleerd: De social return verplichting geldt per gerealiseerd laadpunt alleen voor nieuwe laadpunten. Klopt het dat voor zowel oplaadpunten die zijn vervangen en overgenomen geldt dat hiervoor de Social Return verplichting niet geldt? Dus alleen voor punten die geplaatst worden onder trede 2 en 3 gedurende de eerste 4 jaar van de raamovereenkomst? (195)	De social return verplichting geldt voor nieuw te plaatsen en vervangen oplaadpunten onder trede 1, 2 en 3.
15	Nvl 26	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 2.6/2.7	3	Nadere Opdracht	Een Nadere Opdracht wordt als volgt gedefinieerd: Een opdracht aan de Concessiehouder aangaande de levering en plaatsing of overname, exploitatie en het beheer van Oplaadpunten binnen een Parkeergarage. Is de Nadere Opdracht een nieuw contract dat getekend dient te worden? Zo nee, hoe moet Inschrijver dit proces/contract in de praktijk dus letterlijk voor zich zien? (26)	Nee, een Nadere opdracht wordt verstrekt door Concessiegever aan Concessiehouder. Aan de hand van de Nadere opdracht dient tot daadwerkelijke realisatie/ overname en vervolgens exploitatie over te worden gegaan. Zie ook het realisatieproces, waarin het moment van Nadere opdrachtverstrekking is benoemd.
16	Nvl54	Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 9	6	Aansprakelijkheid	Is Concessiegever ermee akkoord om de aansprakelijkheid van partijen te beperken tot alleen directe schade? Zo niet, kan Concessiegever toelichten waarom niet? (54)	Aanbestedende Dienst is niet bereid de aansprakelijkheid voor schade te beperken tot directe schade. In de Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2023 is er voor gekozen de aansprakelijkheid van partijen te beperken. Daartoe is een limitering in de vorm van een staffel opgenomen. De limiet voegt zich naar de overeengekomen opdrachtwaarde met inbegrip van wijzigingen die zich in de looptijd van de overeenkomst kunnen voldoen. De limitering komt ruwweg neer op driemaal de opdrachtwaarde. Daarbij is geen onderscheid gemaakt in soorten schade (bijvoorbeeld zogenoemde directe en indirecte of gevolgschade). De wet maakt dit onderscheid namelijk niet en bovendien vindt Concessiegever het niet opportuun de aansprakelijkheid nog verder te beperken. De beperking van de aansprakelijkheid brengt immers al met zich dat Concessiegever een deel van de door Concessiehouder veroorzaakte schade zelf moet dragen en/of moet bekostigen uit gemeenschapsgeld. Een verdere beperking in de Algemene Inkoopvoorwaarden Provincies 2023 is daarom niet aan de orde.
17	Nvl 227	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatieproces	3	12	MRA-E portaal	Welke partijen kunnen er allemaal in het MRA-e portaal gedurende het ontwerp, de realisatie en de beheerperiode? (227)	In het MRA-E portaal kunnen de belanghebbende partijen processtappen inzien en bewerken. Dit zijn Gemeente, Concessiehouder en MRA-E.
18	Nvl 277	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.13	13	Overname	Is Concessiegever zich ervan bewust dat bijvoorbeeld de in 2022 geïnstalleerde laadpunten op bijvoorbeeld locatie Raaks bijvoorbeeld al niet voldoen aan eis 3.2.13 namelijk dat de Opladobjecten bij plaatsing hardwarematig reeds geschikt dienen te zijn voor ISO 15118? (277)	Uitgangspunt voor de Inschrijving is dat alle Oplaadpunten vervangen moeten worden. Zie ook vraag Nvl1 - 13. Oplaadpunten die niet aan het Programma van Eisen voldoen, dienen hoe dan ook vervangen te worden.

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
19	Nvl 27	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	2,7	3	Aangesloten gemeenten	Wordt Concessiehouder geïnformeerd over alle gemeenten die zijn aangesloten op de ingangsdatum van de Raamovereenkomst en over nieuwe gemeenten die zich aansluiten tijdens de looptijd van de Raamovereenkomst? (27)	De gemeenten die middels een intentieverklaring hebben aangegeven deel te nemen aan de aanbesteding zijn: Almere, Dijk en Waard, Haarlem, Haarlemmermeer, Lelystad, Veenendaal, Woerden en Zandvoort. Tijdens de Raamovereenkomst zullen enkel gemeenten worden toegevoegd die nu nog geen samenwerking hebben met MRA-E. Indien een gemeente ten tijden van de Raamovereenkomst de samenwerking met MRA-E aangaat en ook toegevoegd wil worden aan de Raamovereenkomst l.b.v. de Oplaadpunten in Parkeergarages dan wordt Concessiehouder hiervan op de hoogte gesteld en worden de consequenties met Concessiehouder besproken.
20	Nvl 29	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	3,8	4	Ontbinding Raamovereenkomst	Graag krijgt Concessiehouder bevestigd dat na ontbinding van de Raamovereenkomst op grond van art 3.8 van de Raamovereenkomst reeds lopende Nadere Opdrachten blijven voortduren (29)	Zie artikel 3.5.
21	31 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	5,7	6	Vervanging Oplaadpunten	Graag aan artikel 5.7 toevoegen dat Concessiegever zijn akkoord niet op onredelijke gronden mag weigeren (31)	Akkoord Artikel 5.7 wordt als volgt aangepast: 'Het staat de Concessiehouder vrij om een Oplaadpunt te vervangen door een vervangende Oplaadpunt en na akkoord van de Concessiegever, mits deze voldoet aan alle eisen en voorwaarden, waaronder het Programma van Eisen en minimaal gelijkwaardig is aan het te vervangen Oplaadpunt. Concessiegever kan dit voorstel alleen op redelijke grond weigeren. De Concessiehouder installeert bij een geplande vervanging zo snel als mogelijk maar uiterlijk binnen 24 uur na het verwijderen van een Oplaadpunt een vervangend Oplaadpunt. Concessiehouder garandeert dat de Oplaadpunt op de dag van in bedrijfstelling middels een SAT en Intergrale SAT (I-SAT) gecontroleerd wordt op juiste werking.'
22	32 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	6.1 sub b	6	Wijzigingen	Het is voor gegadigde onduidelijk welke omstandigheden hier onder kunnen vallen. Gegadigde wenst graag toegelicht te krijgen wat concessiegever verstaat onder wijzigingen in de specificaties voor infrastructuur en/of dienstverlening alsmede onder wijzigingen ten behoeve van de interoperabiliteit. Dat dit nu zo ruim en vaag is geformuleerd vergroot de kans dat toekomstige omstandigheden voor rekening en risico van Concessiehouder komen en vergoot derhalve de onzekerheid voor Concessiehouder. Om een goede business case te kunnen maken, moet Concessiehouder een duidelijk kader krijgen. (32)	Artikel 6.1.b wordt aangepast naar: '6.1.b wijzigingen in reeds voorzienbare omstandigheden waarop de Concessiehouder had kunnen en moeten anticiperen. Waaronder bekende voorgenomen wijzigingen in wet- en regelgeving, normen, standaarden en protocollen.'
23	33 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	6,3	7	Wijzigingen	Graag in de laatste zin het woord wijziging toevoegen: deze toestemming is tevens vereist voor wijziging van de activiteiten die omschreven staan in de Inschrijving van Concessiehouder. (33)	Niet akkoord. Er is toestemming van de Concessiegever vereist voor zowel de implementatie van activiteiten (maatregelen) die zijn omschreven in de Inschrijving van Concessiehouder als voor het wijzigen van de in de Inschrijving omschreven activiteit (maatregel).
24	45 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11,3	11	Laaddiensttarief	Klopt het dat er geen mix kan zijn in een en dezelfde parkeergarage van groot- en kleinverbruikversluitingen? Indien er wel sprake kan zijn van een mix, klopt het dan dat het Laaddiensttarief niet hetzelfde kan zijn op alle oplaadpunten in de betreffende parkeergarage? (45)	Deze aanname is niet correct. Een mix van grootverbruik en kleinverbruik in dezelfde Parkeergarage is mogelijk. Het Laaddiensttarief mag tussen Oplaadpunten binnen dezelfde Parkeergarage niet verschillen. Als een kleinverbruikaansluiting wordt gerealiseerd en een deel van de Oplaadpunten op deze aansluiting wordt aangesloten, is het Laaddiensttarief op de reeds bestaande aansluiting van de Parkeergarage leidend.
25	185 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	13,6	14	Overmacht	Kan Concessiegever toelichten waarom files toerekenbaar zijn aan concessiehouder. Wat hier onder verstaan? (185)	Files wordt verwijderd uit artikel 13.6.
26	176 NV1	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 10.4	10	Moment bepalen vergoeding	De totale doorlooptijd vanaf start ontwerp tot ingebruikname van het systeem zou niet meer dan 17 weken mogen bedragen. Door de afhankelijkheid van de gemeente in Fase 1 zou Inschrijver willen voorstellen om moment waarop besloten wordt tot uitbreiding + 20 weken hanteren als bepalend voor de vergoeding. Op deze manier verklein je het risico voor de Inschrijver en blijft de prikkel voor zo snel mogelijk realiseren bestaan.(176)	Niet akkoord. De vergoedingen in artikel 10.4 gelden in de periode waarbinnen geen Nadere Opdrachten meer worden verstrekt. Afhankelijkheid van de Gemeente blijft dus beperkt tot de Oplaadpunten die binnen trede 3 moeten worden geplaatst. Overige Oplaadpunten kunnen direct worden geplaatst door Concessiehouder.
27	87 NV1	Inschrijvingsleidraad	5,4	34	Ruimte en middelen	Om het compleet helder te krijgen, met ruimtebeslag wordt de fysieke ruimte bedoeld? En het risico dat u ziet is dat er in sommige gevallen onvoldoende ruimte is voor de installaties in project 1, waar wij rekening mee dienen te houden. (87)	Correct, met ruimtebeslag wordt fysieke ruimte bedoeld. Het risico betreft niet alleen dat er onvoldoende ruimte is voor installaties in Project 1, maar ook voor eventuele andere installaties in de Parkeergarage.
28	180 Nvl	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.5	11	Indexatie	Graag verduidelijking over dit artikel. Kan de Inschrijver dit zo interpreteren dat het Laaddiensttarief 4x per jaar wordt geïndexeerd exclusief de installatievergoeding en de capaciteitsvergoeding? Installatievergoeding wordt 1 keer per jaar geïndexeerd. En ook de capaciteitsvergoeding wordt eenmaal per jaar vastgesteld door de netbeheerder. (180)	Het Laaddiensttarief wordt viermaal per jaar aangepast. De enige component van het Laaddiensttarief dat in deze (hoge) frequentie wordt aangepast, is de Energievergoeding. Hierbij is weliswaar geen sprake van indexatie, maar deze component kan op basis van het energiecontract van de Gemeente worden aangepast. De overige componenten kunnen inderdaad slechts eenmaal per jaar worden aangepast/geïndexeerd.

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
29	259 NV11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.13	13	In te zetten Oplaadobject(en) - ISO 15118 conformiteit	Is Concessiegever bereid om de geaccordeerde werkwijze in beantwoording van vraag 259 te als volgt te verruimen: Concessiegever staat Concessiehouder toe om ten behoeve van implementatie van ISO15118-2 en ISO15118-20 van Oplaadobject te wisselen (en reeds geplaatste Oplaadobjecten te vervangen) gedurende de looptijd van de overeenkomst? Hier zijn voor Concessiegever en deelnemende Gemeenten geen kosten verbonden. Tevens zullen nieuw in te zetten Oplaadobjecten ten alle tijden voldoen aan de gestelde vereisten. (259)	Dit is akkoord. Zodra ISO15118-2 en ISO15118-20 geïmplementeerd worden mag de Concessiehouder de Oplaadobjecten vervangen. Echter dient Concessiehouder vanaf de start te voldoen aan de eisen als opgenomen in het PvE. De kosten hiervan zijn voor de Concessiehouder.
30	259 NV11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.13	13	In te zetten Oplaadobject(en) - OCPP conformiteit	Is Concessiegever bereid om de geaccordeerde werkwijze in beantwoording van vraag 259 te als volgt te verruimen: Concessiegever staat Concessiehouder toe om ten behoeve van implementaties van toekomstige OCPP versies (vanaf OCPP 2.1 en hoger) van Oplaadobject te wisselen (en reeds geplaatste Oplaadobjecten te vervangen) gedurende de looptijd van de overeenkomst? Hier zijn voor Concessiegever en deelnemende Gemeenten geen kosten verbonden. Tevens zullen nieuw in te zetten Oplaadobjecten ten alle tijden voldoen aan de gestelde vereisten. (259)	Dit is akkoord. Zodra nieuwe versies van OCPP geïmplementeerd worden mag de Concessiehouder de Oplaadobjecten vervangen. Echter dient Concessiehouder vanaf de start te voldoen aan de eisen als opgenomen in het PvE. De kosten hiervan zijn voor de Concessiehouder.
31	262 NV11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.8	12	Implementatie termijn OCPP 2.0.1	Is Concessiegever bereid om Concessiehouder een implementatietermijn van maximaal 1 jaar (gerekend vanaf startdatum Concessieovereenkomst) te verlenen met betrekking tot OCPP versie 2.0.1, met dien verstande dat Concessiehouder bij start overeenkomst OCPP 1.6JSON + security profiel 2 geïmplementeerd heeft? Hiermee is het gewenste security level van OCPP 2.0.1 geborgd vanaf start overeenkomst. (262)	Aanbestedende dienst gaat akkoord met het voorstel. Eis 3.2.8 wordt als volgt aangepast: 'De firmware-opbouw voor de correcte dataverbinding tussen Oplaadobject en backofficesysteem is opgebouwd conform het Open Charge Point Protocol (OCPP 2.0.1), indien deze beschikbaar is bij aanvang van de Raamovereenkomst. Concessiehouder heeft hiervoor vanaf de ingangsdatum van de Raamovereenkomst 12 maanden implementatietijd. Gedurende deze periode dient Concessiehouder minimaal OCPP 1.6 met beveiliging voor publieke laadnetwerken toe te passen.
32	260 t/m 263 NV11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.11	13	Implementatie termijn nieuwe protocollen - grote structurele wijzigingen	Op basis van de vraagstelling van hiervoor benoemde vragen, snappen wij dat beschikbaarheid van de momenteel meest recente protocollen aan het einde van de concessieovereenkomst niet acceptabel is. Echter, wij zijn de mening toegedaan dat de huidige gestelde implementatietijden te krap zijn in een markt waarbij Concessiehouder de facto altijd afhankelijk is van derden, zijnde (niet uitsluitend) hardware suppliers, laaddienstverleners e.d. Is Concessiehouder daarom bereid om de gestelde maximale implementatietermijnen bij grote structurele wijzigingen met 1 jaar te verlengen? (260 t/m 263)	Niet akkoord. De reeds benoemde termijnen worden redelijk geacht door de Aanbestedende Dienst.
33	260 t/m 263 NV11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.11	13	Implementatie termijn nieuwe protocollen - kleinere incrementele wijzigingen	Op basis van de vraagstelling van hiervoor benoemde vragen, snappen wij dat beschikbaarheid van de momenteel meest recente protocollen aan het einde van de concessieovereenkomst niet acceptabel is. Echter, wij zijn de mening toegedaan dat de huidige gestelde implementatietijden te krap zijn in een markt waarbij Concessiehouder de fact altijd afhankelijk is van derden, zijnde (niet uitsluitend) hardware suppliers, laaddienstverleners e.d. Is Concessiehouder daarom bereid om de gestelde maximale implementatietermijnen bij kleinere incrementele wijzigingen met 1 jaar te verlengen? (260 t/m 263)	Niet akkoord. De reeds benoemde termijnen worden redelijk geacht door de Aanbestedende Dienst.
34		Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.23		Algemene eisen	Is het mogelijk om de eis omtrent de schuine bovenkant van het laadobject te laten vervallen?	Akkoord. Eis 1.23 wordt als volgt aangepast: 'Het Oplaadobject wordt geleverd in sobere kleurstelling en vorm en dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de Gemeente. Het Oplaadobject heeft geen uitgesproken holtes, welvingen of scherpe punten.'
35		Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.24		Algemene eisen	Hoe gaat u om met de definitie maaienveld als het laadobject in de parkeergarage op een ander niveau dan het maaienveld geplaatst wordt?	In dat geval betreft het de afstand tussen de vloer van de betreffende verdieping/niveau van de garage en de bediening, de stekkeraansluiting en de beschrijving van de wijze van bediening. Eis 1.24 wordt als volgt aangepast: 'De bediening, de stekkeraansluiting en de beschrijving van de wijze van bediening bevinden zich ten minste 600 mm en maximaal 1.400 mm boven de vloer van de betreffende verdieping/niveau van de garage.'

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
36		Bijlage 7 - Overzicht locaties				Gezien de volgende omstandigheden willen wij u vriendelijk verzoeken om de termijn voor het indienen van de aanbesteding te verlengen: De analyse van de recent verstrekte data vereist meer tijd om een grondige en kwalitatieve inschrijving te kunnen waarborgen. Bovendien bestaan er nog onduidelijkheden in deze data, die pas in de tweede Nvl-ronde beantwoord zullen worden. Dit belemmert een tijdige afronding van een volledig voorstel. De kerstvakantie heeft gezorgd voor een significante beperking in werkbare uren, zowel bij ons team als bij onze samenwerkingspartners. Gezien deze factoren vragen wij of de aanbestedingstermijn met minimaal 3 weken kan worden verlengd, zodat een kwalitatief hoogwaardige inschrijving kan worden ingediend.	Niet akkoord. Aanbestedende dienst is van mening dat Gegadigden voldoende tijd hebben gekregen om de stukken te beoordelen en een goede Inschrijving op te stellen.
37		Bijlage 7 - Overzicht locaties				Locatie: 3 & 4: Probleem: De "technische aansluiting" lijkt niet correct. Een 3x160A aansluiting komt overeen met 110 kVA, niet met 11 kVA zoals vermeld. Vraag: Kunt u bevestigen of dit een typefout is? Zo niet, kunt u toelichten hoe de waarde van 11 kVA voor een 3x160A aansluiting is vastgesteld?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage.
38		Bijlage 7 - Overzicht locaties				Locatie: 17: Probleem: Een contractueel vermogen van 284 kW is niet consistent met een "technische aansluiting" van slechts 28 kVA. Vraag: Kunt u deze discrepantie verduidelijken of corrigeren? Als dit juist is, kunt u uitleggen hoe deze configuratie mogelijk is?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage.
39		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 18: Probleem: De netaansluiting lijkt zeer groot, maar tegelijkertijd wordt aangegeven dat er niet veel laadpalen op aangesloten kunnen worden. Vraag: Wat is de reden hiervoor? Wordt de capaciteit elders gebruikt of zijn er andere beperkingen die niet vermeld zijn?	Bij P4 Stadsplein is het verwachte benodigde aantal Oplaadpunten in 2030 (8) en 2035 (13) lager dan het aantal dat op de aansluiting geplaatst kan worden (24). Er is dus wel capaciteit maar de prognose is dat met 191 parkeervakken niet meer dan 13 Oplaadpunten nodig zullen zijn in 2035.
40		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 27: Probleem: Er wordt aangenomen dat de technische aansluiting overeenkomt met 35 kW, maar dit wordt niet expliciet vermeld. Vraag: Kunt u bevestigen of deze aanname correct is? Zo niet, kunt u het technische vermogen voor deze aansluiting verduidelijken?	Het technische rapport van deze locatie geeft een netaansluiting van 3x80A maar een gebouwaansluiting van 3x50A. De technisch adviseur is uitgegaan van de 3x50A aansluiting.
41		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 30: Probleem: Een "technisch vermogen" van 35 kVA kan geen contractueel vermogen van 458 kW ondersteunen. Vraag: Kunt u dit toelichten of de waarden corrigeren?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage.
42		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 31: Probleem: Een "technisch vermogen" van 111 kVA kan geen contractueel vermogen van 174 kW ondersteunen. Vraag: Is dit een fout? Zo niet, kunt u de logica achter deze waarden toelichten?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage.
43		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 32: Probleem: Een "technisch vermogen" van 284 kVA kan geen contractueel vermogen van 288 kW ondersteunen. Vraag: Kunt u dit verifiëren of corrigeren? Als dit juist is, kunt u uitleggen hoe deze configuratie gerealiseerd wordt?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage. De aansluiting is 400 kW volgens het technische rapport
44		Bijlage 7 - Overzicht locaties				locatie: 33: Probleem: Het "250A technisch vermogen" zou waarschijnlijk vermeld moeten worden als "3x250A technisch vermogen" om verwarring te voorkomen. Vraag: Kunt u bevestigen of deze interpretatie juist is? Zo ja, zou de terminologie kunnen worden aangepast om dit te verduidelijken?	Zie herziene versie van Bijlage 7 en aanvullende data parkeergarage. De aansluiting is 400 kW volgens het technische rapport
Nvl1 - 13	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.9	7	huidige laders	Welke overnameprijs wordt gehanteerd voor de bestaande locaties?	Er is geen eenduidige consensus over een overnameprijs bij de gemeenten. De Uitgangspunt voor de Inschrijving is daarom vervanging van alle Oplaadobjecten. Na gunning wordt met Concessiehouder besproken welke Oplaadobjecten kunnen worden overgenomen en tegen welke prijs. Dit heeft geen gevolgen voor de Inschrijfprijs.

Vraag	Vraag Nvl 1	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
Nvl1 - 16	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.2.5.	20	MRA-e portal	Is er meer info aan te leveren hoe de MRA-e portal werkt?	Het proces van ontwerp t/m het beheer van de Oplaadpunten wordt geregistreerd in het portaal van MRA-E. Iedere keer wanneer een mijlpaal behaald is, wordt deze in het portaal zichtbaar gemaakt door de actiehouders. Na het opleveren van de locatie moeten de documenten en de informatie worden aangeleverd en opgeslagen in het MRA-E portaal. Daarna start de beheerperiode. Via een API-koppeling is het mogelijk om te koppelen met systemen van de Concessiehouder. Concessiehouder kan een API-koppeling met het portaal maken zodat MRA-E en Concessiehouder geautomatiseerd statusinformatie kunnen uitwisselen. Het portaal is daar reeds op ingericht. Eventuele kosten voor de integratie worden gedragen door de Concessiehouder. Het volledige proces van inventarisatiefase tot en met oplevering en beheer van de oplaadpunten wordt geregistreerd en gevolgd in het MRA-E Portaal. Het portaal geeft Concessiehouder, Concessiegever en Gemeenten inzicht in de ontwikkelingen. Het portaal bevat automatische meldingen voor Gemeente, Concessiehouder en Concessiegever om hen op de hoogte te houden van de voortgang en om hen te wijzen op openstaande acties benodigd in de voortgang van het proces. Tevens geeft het Gemeenten, Concessiehouder en Concessiegever inzicht in de gebruikersstatistieken van opgeleverde oplaadobjecten. De werkzaamheden in het portaal voor de Concessiehouder zijn in te delen in de verschillende fases zoals weergegeven in Bijlage PvE III Ontwerp- & Realisatieproces. De registratie van voortgang en interactie tussen Gemeente, Concessiehouder en Concessiegever vindt plaats in het MRA-E portaal gedurende de uitvoering van de Nadere Opdracht.
Nvl1 - 151	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen			System Control Security Panel	Wat wordt specifiek bedoeld met een System Control Security Panel (SCSP) in deze concessie? Wordt van dit panel verwacht dat het functionaliteiten omvat zoals monitoring van incidenten, controle van firewalls, detectie van netwerkindrings, en het bewaken van netwerkrichtlijnen? Zo ja, kunt u aangeven wat de exacte reikwijdte van deze vereiste is en welke minimale functionaliteiten hierin worden verwacht? Daarnaast ontvangen we graag een duidelijke definitie van hoe het SCSP moet aansluiten op de overige cybersecurity-eisen	Een System Control Security Panel (vergelijkbaar met een information security management system (ISMS)) is een centrale locatie van waaruit de cyber security wordt gemanaged. Dit kan onder andere inderdaad inhouden het "monitoring van incidenten, controle van firewalls, detectie van netwerkindrings, en het bewaken van netwerkrichtlijnen". De reikwijdte van de SCSP/ISMS is in deze Concessie minimaal alle systemen, Oplaadpunten, apps en connecties die benodigd zijn voor het leveren van de laaddienst.
Nvl1 - 152	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen			autolock-out bij laadpalen	Wat wordt exact verstaan onder de autolock-out bij laadpalen, en welke specifieke vorm of functionaliteit verwacht de concessiegever (bijvoorbeeld tijdelijke blokkade, volledige deactivatie)?	De keuze tussen volledige automatische deactivatie, dan wel tijdelijke automatische blokkade, is afhankelijk van meerdere factoren en ingerichte processen. Het is aan de concessiehouder om een inschatting te maken welke manier de beste is in zijn/haar systeem en proces, en het risico op de juiste manier mitigeert.
Nvl1 - 154	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen			fysieke testen cybersecurity	Wat wordt precies verstaan onder fysieke testen voor cybersecurity in deze context? Kunt u specificeren welke acties, methoden of normen hierbij worden verwacht (bijvoorbeeld inbraaktests, inspecties, of andere beveiligingscontroles)?	Fysieke testen zijn onder andere pen- en hacktesten. Een volledig testplan wat gevolgd moet worden is: EV-401-2019 Security test plan for EV charging stations Hiemee kan ook functioneel worden aangetoond dat voldaan is aan de "EV-301-2019: Security requirements for procuring EV charging stations" eisen.
Nvl1 - 191	n.v.t.	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.3.1			Aangezien firmware niet als open source wordt geleverd, op welke wijze kan worden gegarandeerd dat de firmware op oplaadobjecten voldoet aan de eisen van open standaarden, uitwisselbaarheid, en aanpasbaarheid zoals gespecificeerd in het Programma van Eisen (Hoofdstuk 5.3.1)?	Antwoord Nvl 1: kan de Gegadigde de vraag verder toelichten met een praktische casus zodat deze in Nvl 2 behandeld kan worden? Dit heeft de Gegadigde niet gedaan.
Nvl1 - 208	n.v.t.	Inschrijvingsleidraad	Hoofdstuk 2.5.1	13	Vervangen bestaande laadpunten	In het geval van trede 1 spreekt men van de situatie dat de optie bestaat voor het vervangen van de reeds bestaande laadpalen, betekent dit dat deze laadpalen om niet worden overgedragen aan de concessiehouder? Of is er sprake van een overname waarde? Zo ja, hoe wordt de overnameprijs van de huidige laadpunten in de parkeer garages bepaald?	Zie vraag Nvl1 - 13