

Nota van Inlichtingen 1 - Oplaadpunten Parkeergarages MRA-E

dd 17-12-2024

Vraag en antwoord

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	Inschrijvingsleidraad	4.5.1	29	Kemcompetentie 1	In kemcompetentie 1 staat het volgende beschreven: Inschrijver heeft aantoonbare ervaring met het leveren en plaatsen van minimaal 10 (tien) oplaadobjecten, inclusief onderverdeelinrichting (OVI) met dynamic load balancing in minimaal 2 (twee) parkeergarages. Wij hebben ervaring met al de gevraagde onderdelen, alleen niet specifiek in parkeergarages. Wij zijn van mening dat de aanbestedende dienst met het beschrijven van deze kemcompetentie zeer geschikte potentiële partijen uitsluit, die heel goed aan de vraag van de aanbestedende dienst kunnen voldoen. Het verschil in regelgeving tussen het plaatsen en leveren van oplaadobjecten in parkeergarages of parkeerplaatsen is er namelijk bijna niet. Is de aanbestedende dienst bereid de kemcompetentie aan te passen naar: Inschrijver heeft aantoonbare ervaring met het leveren en plaatsen van minimaal 10 (tien) oplaadobjecten, inclusief onderverdeelinrichting (OVI) met dynamic load balancing in minimaal 2 (twee) parkeerplaatsen?	Nee hertoe is Aanbestedende dienst niet bereid. Aanbestedende dienst mag de kemcompetenties na publicatie op TenderNed niet wijzigen.
2	Inschrijvingsleidraad	4.5.1	29	Kemcompetentie 2	In kemcompetentie 2 staat het volgende beschreven: Inschrijver heeft aantoonbare ervaring met het beheren, onderhouden en exploiteren van Oplaadobjecten in parkeergarages gedurende minimaal één jaar. Een 24-uurs storingsdienst dient aantoonbaar onderdeel te zijn van de werkzaamheden. Wij hebben ervaring met al de gevraagde onderdelen, alleen niet specifiek in parkeergarages. Wij zijn van mening dat de aanbestedende dienst met het beschrijven van deze kemcompetentie zeer geschikte potentiële partijen uitsluit, die heel goed aan de vraag van de aanbestedende dienst kunnen voldoen. Het verschil in regelgeving tussen het plaatsen en leveren van oplaadobjecten in parkeergarages of parkeerplaatsen is er namelijk bijna niet. Is de aanbestedende dienst bereid de kemcompetentie aan te passen naar: Inschrijver heeft aantoonbare ervaring met het beheren, onderhouden en exploiteren van Oplaadobjecten in parkeerplaatsen gedurende minimaal één jaar	Nee hertoe is Aanbestedende dienst niet bereid. Aanbestedende dienst mag de kemcompetenties na publicatie op TenderNed niet wijzigen.
3	Bijlage 7 - Overzicht locaties	3 t/m 17	6 t/m 20, 28, 33	Installed Base	Bij een aantal locaties staat vermeld onder Contract info bestaande laadpalen o.a. het merk EVBox: Is het bekend welk type en van welke generatie deze laadpalen zijn?	Nee, dit is niet bekend. Wel kan men aannemen dat alle EVBox Oplaadpunten vervangen dienen te worden.
4	Bijlage 7 - Overzicht locaties	18	21	Installed Base	Bij deze locatie staat vermeld onder Contract info bestaande laadpalen "ingekocht via interparking": is bekend welk merk laadpalen dit betreft?	Dit zijn 2 losse EVbox Oplaadpunten. Zie de technische rapportages voor foto's van de huidige Oplaadpunten.
5	Bijlage 7 - Overzicht locaties	19, 21 t/m 23	22, 24 t/m 26,	Installed Base	Bij een aantal locaties staat vermeld onder Contract info bestaande laadpalen "eigenbeheer" en "geplaatst door EV Ready": Betekend dit dat EV Ready de beheersrechten van de laadpalen in bezit heeft? En zo ja, is het bij hen bekend dat er medewerking benodigd is voor de integratie naar een nieuwe backoffice provider?	Dit betekent dat de Oplaadpunten in beheer van de gemeente zijn. Als eigenaar van de oplaadpunten heeft de gemeente het recht deze over te dragen.
6	Bijlage 7 - Overzicht locaties	29, 32, 33	32, 35, 36	Installed Base	Bij een aantal locaties staat vermeld onder Contract info bestaande laadpalen "onbekend": Wordt het merk en type laadpaal voor deze locaties gedurende aanbestedingstraject nog bekend gemaakt?	Dit wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces bekend. De Inschrijver dient aan te nemen dat deze Oplaadobjecten vervangen dienen te worden tenzij dit specifiek anders is aangegeven in Bijlage 7.
7	Inschrijvingsleidraad	2.5.3	14	demarcatie	EMS staat in de demarcatie bij de huisinstallateur, verzoek om meer details aan te leveren hoe dat EMS opgebouwd t.b.v. keuze van de toe te passen laadobjecten	Dit wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces besproken en concreet gemaakt.
8	Inschrijvingsleidraad	2.7	15	omvang van de opdracht	Graag inzicht geven in de type en bouwjaar van de laders die overgenomen moeten worden en graag aangeven welke voor vervanging in aanmerking komen.	Dit wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces bekend. De Inschrijver dient aan te nemen dat deze Oplaadobjecten vervangen dienen te worden tenzij dit specifiek anders is aangegeven in Bijlage 7.
9	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.17	4	spanningskwaliteit	Graag nadere toelichting op de volgende zinsnede: "impact van de laadobjecten op spanningskwaliteit en vice versa"	De zinsnede verwijst naar de wederzijdse invloed tussen Oplaadpunten en het elektriciteitsnet. Dit omvat de impact van laadpunten op spanningskwaliteit (zoals harmonischen of flicker) en omgekeerd, hoe netfluctuaties de werking van laadpunten beïnvloeden. Beoordeling vindt plaats via technische specificaties en testen, bijvoorbeeld volgens normen zoals EN 50160.
10	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.22	4	fundering	Wat is de definitie van een passende fundatie?	Een passende fundatie is een stabiele, duurzame constructie die voldoet aan technische normen en het Oplaadobject veilig ondersteunt. Ze is onderhoudsarm en geschikt voor de belasting en omstandigheden van een parkeergarage. In veel gevallen zal een fundatie niet nodig zijn, omdat de Oplaadobjecten in Parkeergarages op andere manieren bevestigd kunnen worden.
11	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.31	5	eigendomsrechten	Voor alle hardware geldt in onze beleving dat deze niet vrij zijn van software- en eigendomsrechten.	Het is niet duidelijk wat de vraag is.
12	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.9	7	huidige laders	Is op voorhand aan te geven welk van de bestaande laders niet voldoen aan de eisen, aangezien we lezen dat deze vervangen moeten worden?	Tenzij anders aangegeven, dienen alle bestaande Oplaadobjecten vervangen te worden (zie Bijlage 7). De Inschrijver kan aannemen dat te vervangen Oplaadobjecten niet voldoen aan de eisen.
13	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.9	7	huidige laders	Welke overnameprijs wordt gehanteerd voor de bestaande locaties?	Hier komt de Aanbestedende dienst op terug in Nvl 2

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
14	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.12	8	bereikbaarheid	Is voor elke locatie een apart gecertificeerd cilinderslot nodig?	Nee, dit is niet nodig. Eis 2.12 wordt als volgt gewijzigd: 'Het Oplaaobject, eventuele aanrijdbeveiliging en bebording worden zo geplaatst dat de volgende componenten bereikbaar zijn en functioneren: •Het serviceluis is te openen door bevoegden; •De RFID-reader (kaartlezer); •De Oplaadpunten; en •Componenten in het Oplaaobject zijn op een veilige manier toegankelijk voor storing- of onderhoudswerkzaamheden.'
15	Bijlage 2 - Programma van Eisen	4.5	16	slim laden	Er moet minimaal 6A beschikbaar zijn voor elke EV, betekent dat ook dat er voor het aantal laders een totaalvermogen beschikbaar is van 6x aantal laadpunten?	Ja, dat is het minimale vermogen dat gevraagd moet kunnen worden bij 100% gelijktijdigheid.
16	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?	Hier wordt in Nvl 2 meer informatie over gedeeld.
17	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.3.1	20	eigendomsrechten	Begrijpen wij goed dat alle laadinfra na afloop van de exploitatie kostenloos dient te worden overgedragen aan een derde?	Ja, na afloop van de Concessie vervalt het economisch eigendom van het Laadsysteem automatisch aan de Gemeente. Hier kunnen door Concessiehouder geen kosten voor in rekening worden gebracht.
18	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11.1	10	energievergoeding	Om te weten of wij een concurrerend laadtarief hanteren is het prettig om te weten wat de energievergoeding is die 1-op1 betaald moet worden aan de gemeente. Kunt u inzicht geven van deze prijzen die nu zijn afgesloten?	Deze informatie wordt niet gedeeld.
19	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Afstand HVK naar laadpunten	Bij sommige locaties is aangegeven hoe ver de HVK van de gewenste laadpunten is, maar bij andere locaties niet. Kunt u hier voor alle locaties een globale inschatting van maken?	In de schouwrapporten zijn afstanden opgenomen van de HVK tot de gewenste locatie. Deze gewenste locaties zijn echter nog niet definitief en kunnen worden afgestemd in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces.
20	Algemeen	n/a	n/a	Laadgebruik	Kan Concessiegever het huidige gebruik van de laadpalen in de parkeergarages alvast delen? Deze informatie is essentieel voor het doorrekenen van de Business Case door te rekenen en een zo laag mogelijke laadprijs aan te bieden.	Deze informatie is niet bekend. Tijdens fase 1 van het ontwerp en realisatieproces heeft de Inschrijver de mogelijkheid om deze bij de Gemeenten op te halen. Zie ook vraag 136.
21	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11.4, 11.7	11 en 12	Indexering	Als de indexering plaatsvindt op de eerste dag van elk kwartaal, moet de gemeente de concessiehouder ten minste zeven weken vóór het begin van het kwartaal voorzien van de inputprijzen (energiekostencomponent). Dit geldt zowel voor vaste als voor piek/dal tarieven. Voor dynamische tarieven wordt de input echter na afloop van het kwartaal verstrekt en toegepast op het volgende kwartaal, waardoor timingproblemen worden voorkomen. Zou deze regeling haalbaar zijn?	Aanbestedende dienst is zich bewust van dit timingsprobleem. Daarom wordt artikel 11.4 aangepast naar: 11.4 Het Laaddiensttarief wordt gedurende de gehele Exploitatieperiode vier (4) keer per jaar geïndexeerd. De indexatiemomenten vinden eens per kwartaal plaats in januari, in april, in juli en in oktober. Negatieve indexering (dat wil zeggen een daling in de kosten van één of meerdere componenten) dient Concessiehouder te allen tijde te melden en te verrekenen.
22	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11.3	11	Stroominkoop	In welke gevallen wordt er van Concessiehouder verwacht zelf stroom in te kopen?	Indien Concessiehouder het in overleg met Gemeente en netbeheerder mogelijk en wenselijk acht om een nieuwe kleinverbruikaansluiting te realiseren die specifiek voor de Oplaadpunten in de Parkeergarage gebruikt wordt.
23	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 2.2	2	Rangorde contractdocumenten	In artikel 2.2. staat een andere rangorde genoemd als in de Inschrijvingsleidraad artikel 3.4 punt 11, blz. 21. Kan Concessiegever dit ophelderen?	In artikel 2.2 van de Raamovereenkomst is de juiste rangorde, deze dient aangehouden te worden. De tekst in de Inschrijvingsleidraad paragraaf 3.4, punt 11 wordt als volgt aangepast: 'Voor zover de Aanbestedingsstukken met elkaar in tegenspraak zijn geldt de in de Raamovereenkomst opgenomen rangorde van documenten.: 1.De onderhavige Raamovereenkomst; 2.De Nadere Opdracht(en); 3.Nota(s) van Inlichtingen (laatste versie als hoogste in rangorde); 4.De Inschrijvingsleidraad inclusief Bijlagen; 5.De Algemene inkoopvoorwaarden 2023; 6.De Inschrijving van Concessiehouder (voor zover daarnaar niet uitdrukkelijk in deze Raamovereenkomst is verwezen en daarmee (onderdelen zijn) geïncorporeerd in deze Raamovereenkomst).'
24	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11	11	Transportkosten grootverbruik	Is Concessiegever zich ervan bewust dat als Concessiehouder de transportkosten bij grootverbruik draagt, ze deze kosten verdisconteert in de inschrijfprijs? En kan de Concessiegever aangeven wat de reden is/zijn om onderscheid te maken tussen wel/niet doorbelasten van transportkosten voor groot- en kleinverbruik aansluitingen?	De inschrijfprijs staat gelijk aan de Installatievergoeding en dus niet het volledige Laaddiensttarief. Hierin dienen de transportkosten dus niet verdisconteerd te worden. Transportkosten worden in de vorm van de Capaciteitsvergoeding, net als de Energievergoeding en de Afdracht, bij de installatievergoeding opgeteld om zo het Laaddiensttarief te vormen. Alleen transportkosten die variabel zijn met het verbruik van de Oplaadpunten, worden doorberekend in de Capaciteitsvergoeding. Deze bestaan alleen bij grootverbruikaansluitingen.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
25	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11.5	11	Indexatie	De installatievergoeding wordt geïndexeerd op basis van CBS indexcijfers CAO-lonen. De kosten van hardware hebben in de praktijk weinig te maken met CAO-lonen. Wij hanteren hierin GWW-inputprijsindex deelgebied 4321 Elektrische Installatie. Verzoek aan Concessiegever om dit ook te hanteren.	Akkoord om te indexeren op basis van GWW-index 4321 Elektrische installatie. De tekst in Artikel 11.5 wordt in de definitieve Raamovereenkomst als volgt aangepast: 'De installatievergoeding als genoemd in artikel 11.1 sub a staat vast tot en met 31-12-2025. Ten hoogste eenmaal per jaar kunnen de prijzen worden herzien, voor het eerst op 01-01-2026 op basis van het CBS-indexcijfer "GWW-index 4321 Elektrische installatie" conform de formule: Tarief nieuw = Tarief oud * (L1/ L0) Daarin staat voor Tarief oud: de op het moment van indexatie geldende vergoeding voor investeringen, dienstverlening en marge exclusief btw Tarief nieuw: nieuw overeen te komen tarief L0: GWW-index 4321 voor 2025 4e kwartaal L1: GWW-index 4321 gemiddeld indexcijfer over vier (4) meest recent gepubliceerde kwartaalcijfers'
26	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 2.6/2.7:	3	Nadere Opdrachten	Kan Concessiegever verduidelijken wie Nadere Opdrachten kunnen verstrekken aan Concessiehouder. Is dat alleen Concessiegever, alleen een Gemeente of beiden?	Alleen Concessiegever
27	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 2.7	3	MRA Deelnemende Provincies	Kan Concessiegever toelichten wat zij bedoelt met MRA-e dan wel een van de aan MRA-e deelnemende Provincies, nu beide niet nader worden toegelicht dan wel gedefinieerd in de Raamovereenkomst?	MRA-E is het programmabureau dat deze aanbesteding heeft voorbereid en begeleid en het tactisch contractmanagement zal uitvoeren. Er zijn diverse gemeenten uit de drie Provincies aangesloten bij de MRA-E, om op die manier te profiteren van schaalvoordelen en kennis over laadinfra.
28	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 3.7	4	Advies Bureau Bibob	Kan Concessiegever bevestigen dat een kopie van het advies van de eenheid SBA en/of het bureau Bibob aan Concessiehouder wordt verstrekt en er hoor en wederhoor plaatsvindt?	Er wordt geen kopie verstrekt van het eigen onderzoek, dat door de provincie zelf wordt uitgevoerd, aan een betrokkene/gedagde in een Bibob-onderzoek. Bij een eventuele motivering van een negatief besluit worden de bevindingen echter wel in die motivering beschreven. Indien het gaat om een advies van het Landelijk Bureau Bibob, zal hier alleen inzage in worden gegeven aan de betrokkene als de provincie op basis van dit advies voornemens is een negatief besluit te nemen op grond van de Wet Bibob. In dat geval wordt ook de mogelijkheid tot zienswijze geboden.
29	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 3.8	4	Beeindiging Raamovereenkomst	Bepaald is dat het nog niet uitgevoerde deel van de Raamovereenkomst aan derde kan worden opgedragen maar de Raamovereenkomst is slechts een raamwerk en geeft geen aanspraak op het verkrijgen van Nadere Opdrachten. Kan Concessiegever toelichten wat zij met deze bepaling heeft bedoeld? Kan Concessiegever bevestigen dat ook in deze situatie artikel 3.5 van toepassing is en de Nadere Opdrachten blijven doorlopen na beëindiging van de Raamovereenkomst?	De exclusiviteit tot het verkrijgen van Nadere opdrachten vervalt op het moment dat de Raamovereenkomst wordt beëindigd.
30	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 5.6	6	Bestemde doel	Bepaald is dat Concessiehouder garandeert dat de door hem te leveren producten en uit te voeren diensten geschikt zijn voor het doel waarvoor Concessiegever deze heeft bestemd. Een garantie brengt vergaande verplichtingen voor Concessiehouder mee dus Concessiehouder wenst graag meer duidelijkheid te krijgen over het door Concessiegever aangemerkte doel nu dat nergens in de Raamovereenkomst nader wordt geduid. Kan Concessiegever aangeven wat het doel is?	Het doel is het kunnen opladen van elektrische voertuigen in parkeergarages. Voor de doelstellingen van de aanbesteding, zie Inschrijvingsleidraad 2.3.
31	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 5.7	6	Vervangen Oplaadpunt	Concessiehouder is van mening dat het mogen vervangen van een Oplaadpunt niet afhankelijk zou moeten zijn van de toestemming van Concessiegever. Zolang het vervangende Oplaadpunt aan alle eisen en voorwaarden voldoet en minimaal gelijkwaardig is aan het oude Oplaadpunt zou het ter discretie van Concessiehouder moeten zijn om een Oplaadpunt wel of niet te vervangen aangezien Concessiehouder verantwoordelijk is voor het operationeel hebben en houden van ieder Oplaadpunt. Is Concessiegever bereid om de toestemmingsvoorwaarde te laten vervallen?	Deze zinsnede blijft gehandhaafd, een akkoord van de Concessiegever is nodig voordat een Oplaadpunt wordt vervangen. Dit akkoord zal niet op onredelijke gronden worden geweigerd. Het artikel wordt als volgt gewijzigd: '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. Voor het vervangen van oplaadpunten die reeds bij start van de Nadere Opdracht aanwezig zijn, is geen akkoord nodig. 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 Integrale SAT (I-SAT) gecontroleerd wordt op juiste werking.'
32	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 6.1 sub b:	6	Omstandigheden voor rekening/risico concessiehouder	Concessiehouder vindt deze omstandigheden die voor haar rekening en risico komen erg ruim geformuleerd hetgeen de kans op aansprakelijkheid van Concessiehouder onredelijk vergroot. Kan Concessiegever toelichten wat zij hiermee bedoeld?	Dit artikel ziet op toekomstige ontwikkelingen die nu nog niet te voorzien zijn. Daar er sprake is van een concessie-model, waarbij de exploitatie voor rekening en risico van de Concessiehouder komt, vindt Concessiegever het niet onredelijk dat bepaalde risico's bij de Concessiehouder worden belegd. Dit is daar een voorbeeld van.
33	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 6.3	7	Toestemming voor wijzigingen	Bedoeld Concessiegever hier dat toestemming is vereist voor wijziging van activiteiten die omschreven staan in de Inschrijving? Zo ja, zou Concessiegever het artikel dan kunnen aanpassen zodat duidelijk is dat het slechts op wijzigingen betrekking heeft.	Nee, niet alleen vanuit de Inschrijving. Gegeven de lange looptijd van de Nadere opdrachten wil de Concessiegever zich voorbereiden op mogelijke toekomstige wijzigingen. Deze ruimte wordt contractueel gemaakt door deze bepaling.
34	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 6.4	7	Wezenlijke wijziging	Kan Concessiegever bevestigen dat hier geen sprake is van een wezenlijke wijziging met alle risico's van dien?	Nee, geen wezenlijke wijziging. Zie de koppeling met de Aanbestedingswet 2012. Het betreft juist niet-wezenlijke wijzigingen.
35	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 7.4	7	Kopie Samenwerkingsovereenkomst	Kan er een kopie van de samenwerkingsovereenkomst aan Concessiehouder worden verstrekt aangezien het voor Concessiehouder relevant is om te weten welke rechten en plichten een Gemeente heeft?	Deze informatie wordt niet gedeeld. Concessiehouder heeft in juridische zin geen relatie met de Gemeente. Concessiegever onderhoudt het contact en voert actief contractmanagement met de Gemeente.
36	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 7.5	8	Vergoeding	Kan Concessiehouder bevestigen dat zij deze vergoeding rechtstreeks van Concessiegever ontvangt aangezien Concessiehouder met Concessiegever deze Raamovereenkomst heeft gesloten?	Dat is juist, vergoedingen op basis van de Raamovereenkomst zijn altijd tussen Concessiegever en Concessiehouder.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
37	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 8.6	8	Data	Bedoelt Concessiegever hiermee dat Concessiehouder geen toestemming aan Concessiegever hoeft te vragen en de toepassingen niet nauwkeurig hoeft te omschrijven voor zover Concessiehouder de data nodig heeft voor de Raamovereenkomst?	Voor het gebruiken van data die nodig is voor de uitvoering van de Raamovereenkomst hoeft inderdaad geen toestemming te worden gevraagd aan de Concessiegever. Wel dient, in geval hier aanleiding voor is, de Concessiehouder te onderbouwen waarom bepaalde data nodig is voor de uitvoering van de Raamovereenkomst.
38	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 9.1	9	Auditrecht	Is Concessiegever bereid om haar auditrecht te beperken tot tweemaal per jaar? Een onbeperkt auditrecht kan de bedrijfsvoering van Concessiehouder ernstig verstoren. Wens om ditzelfde te laten gelden voor de onderzoeken en audits in PvE 1.9.	Dat is akkoord.
39	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 10.2	9	Gunstigere kaders	Kan Concessiegever toelichten wat zij bedoelt met 'voor zover hier voor Gemeente gunstigere kaders zijn aangeboden'?	Indien Concessiehouder in haar Inschrijving kaders voor bijplaatsing voorstelt die door Concessiegever worden beoordeeld als gunstiger dan de in het PvE gestelde kaders, dienen deze te worden toegepast.
40	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 10.4 derde bullet	10	Vergoeding	Kan Concessiegever het woordje 'kosteloos' verwijderen aangezien er wel een vergoeding tegenover staat. De verwijzing naar artikel 10.4 klopt niet, dat moet artikel 10.3 zijn. Kan Concessiegever verder toelichten wat het verschil is tussen deze derde bullet en artikel 10.3? In beide gevallen is de vergoeding en datum hetzelfde en onder het realiseren van een Oplaadpunt kan taalkundig ook het uitbreiden van een Oplaadpunt vallen. Hier nu een fictief onderscheid in maken, maakt het in de ogen van Concessiehouder onnodig ingewikkeld.	Niet akkoord om het woord 'kosteloos' te verwijderen. De verwijzing naar de de eenmalige vergoeding wordt aangepast naar 10.3. Naast deze eenmalige vergoeding kunnen geen andere kosten in rekening worden gebracht.
41	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 10.4 vierde bullet	10	Vergoeding	'van 1 januari 2031 tot het einde van contractjaar 6'. Dit kan gecombineerd worden met de derde bullet dan wel met artikel 10.3 want hier is hetzelfde geregeld. Hier nu een fictief onderscheid in maken, maakt het in de ogen van Concessiehouder onnodig ingewikkeld.	Niet akkoord om te combineren. Het onderscheid komt door de mate waarin Concessiegever vooraf garantie geeft op de vergoeding. De beschikbaarheid van de vergoedingen in 10.3 is een gegeven, omdat dit reeds is vastgelegd door Concessiegever. De beschikbaarheid van de vergoedingen in 10.4 is dat niet. Indien deze vergoedingen niet beschikbaar zijn, geldt dus ook geen plaatsingsverplichting.
42	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 10.4 laatste bullet	10	Moment voor bepalen vergoeding	Kan Concessiegever ermee akkoord gaan om het moment van oplevering bepalend te laten zijn voor het vaststellen van de hoogte van de eenmalige vergoeding?	Niet akkoord.
43	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.1 sub b	10	ODE	De opslag duurzame energie is per 1 januari 2024 afgeschaft. Kan Concessiegever het artikel daarop aanpassen? Kan Concessiegever uitleggen wat zij bedoelt met 'zo veel mogelijk 1-op-1 doorbelasten'? Concessiehouder gaat ervan uit dat 1-op-1 wordt doorbelast en verzoekt Concessiehouder om 'zoveel mogelijk' te verwijderen aangezien dat ruimte laat voor het doen van allerlei opslagen door de Gemeente?	Niet akkoord om de opslag duurzame energie aan te passen. De hoogte van de ODE is momenteel vastgesteld op €0,00 per kWh, maar deze is daarmee niet afgeschaft. Niet akkoord om 'zoveel mogelijk' te verwijderen. De tarieven die de Gemeente aan Concessiehouder doorbelast voor de Energievergoeding en Capaciteitsvergoeding, worden voorafgaand aan het kwartaal vastgesteld en zijn dus per definitie niet altijd gelijk aan het daadwerkelijk betaalde bedrag door de Gemeente.
44	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.1 sub d	11	Investeringsconcessiegever	Is Concessiegever bereid om de door haar gedane investering aan te tonen zodat een verhoging van de Afdracht door Concessiehouder kan worden geverifieerd?	Niet akkoord. De hoogte van de afdracht dient volgens Aanbestedende Dienst niet verantwoord te worden aan Concessiehouder, omdat deze vergoeding direct aan de Gebruiker wordt doorbelast. Tegelijkertijd is het streven de afdracht niet aan te wenden tenzij de Gemeente significante kosten maakt om (de uitbreiding van) het Laadsysteem te faciliteren. De contractmanager ziet hierop toe.
45	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.3:	11	Laaddiensttarief	Concessienemer leest dit zo dat bij kleinverbruik aansluitingen de kosten voor de netaansluiting voor rekening van Concessienemer komen en niet kunnen worden verdisconteerd in het Laaddiensttarief. In artikel 11.1 sub c staat immers 'Periodieke netbeheiderskosten die van toepassing zijn voor verzwaaring van de netaansluiting worden niet verdisconteerd in het Laaddiensttarief' Kan Concessiegever bevestigen dat de netbeheiderskosten in dat geval wél verdisconteerd mogen worden in het Laaddiensttarief? Verder krijgt Concessienemer graag bevestigd dat er binnen een parkeerage geen mix kan zijn van kleinverbruik- en grootverbruikaansluitingen. Indien dat wel het geval is, begrijpt Concessienemer niet hoe hetzelfde Laaddiensttarief kan gelden.	Uitgangspunt is dat het Laaddiensttarief op alle Oplaadpunten in de Parkeerage gelijk is. Hierbij wordt het tarief dat de Gemeente op de bestaande aansluiting betaalt, aangehouden. Concessiehouder kan hier bovenop geen extra kosten in rekening brengen.
46	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.4	11	Indexatie Laaddiensttarief	Kan Concessiegever toelichten op grond van welke indexatieformule het Laaddiensttarief wordt geïndexeerd? Dat is nu niet bepaald. Alleen de indexatiemomenten zijn bepaald	De installatievergoeding wordt geïndexeerd conform de indexatieformule in artikel 11.5. De overige componenten worden vastgesteld op basis van de door de Gemeente aangedragen tarieven.
47	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.7	12	Indexatie Installatievergoeding	Wordt hier een voornemen tot indexatie van de Installatievergoeding bedoeld? Begrijpt Concessienemer het goed en kan de indexering van de Installatievergoeding op een ander moment plaatsvinden dan 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober. Dit zijn de indexeringsmomenten van het Laaddiensttarief en de Installatievergoeding is onderdeel van het Laaddiensttarief.	Het Laaddiensttarief wordt eenmaal per kwartaal aangepast, op basis van onder meer de energievergoeding door Gemeente. De Installatievergoeding wordt eenmaal per jaar geïndexeerd conform artikel 11.5.
48	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.8	12	Installatievergoeding	Concessienemer verzoekt om het Tarief te vervangen door de Installatievergoeding. Er worden veel definities in de overeenkomst gebruikt maar deze worden nergens gedefinieerd	Nee, het begrip Installatievergoeding is opgenomen in artikel 11.1 en geeft volgens Concessiegever voldoende beeld.
49	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.11	13	Bijdrage	Kan Concessiegever bevestigen dat als het Laaddiensttarief teruggebracht moet worden dat Concessienemer een bijdrage ontvangt van Concessiegever? Het is nu niet duidelijk wie de bijdrage levert.	Het betreft in dit artikel een fictieve bijdrage die één of meer partijen levert om het Laaddiensttarief te verlagen ten opzichte van de nominale waarde. Deze partij of partijen ontvangen dan dus minder voor een laadsessie dan zij normaal gezien zouden doen. Het is dus niet vooraf gegarandeerd dat enkel de Concessiegever een bijdrage levert.
50	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 11.12	13	Meerwerk	Het lijkt Concessiehouder praktischer als de Gemeente eerst goedkeuring aan de Concessiegever vraagt en pas na goedkeuring een meerwerk verzoek bij Concessiehouder doet. Kan Concessiegever het artikel daarop aanpassen?	Niet akkoord, Concessiehouder en Gemeente hebben geen officiële verbinding en daarom dient het verzoek altijd door Concessiehouder bij Concessiegever ingediend te worden. Daarentegen staat het Gemeente en Concessiehouder vrij eventueel meerwerk vooraf te bespreken.
51	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 12	13	Opdrachtnemer	Kan Opdrachtnemer overal vervangen worden door Concessiehouder?	Akkoord, dit wordt in de definitieve Raamovereenkomst vervangen.
52	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 12.1	13	Acceptatieproces	Kan Concessiegever toelichten hoe het acceptatieproces eruit ziet? Kan de Concessiegever toelichten op welke wijze zij de acceptatie kan toetsen?	De Concessiehouder dient de prestatie te onderbouwen, bijvoorbeeld door het aantal verkochte kWh in het voorgaande kwartaal te overleggen. Concessiegever kan deze gegevens controleren, voordat tot acceptatie van deze gegevens wordt overgegaan. Toetsing kan plaatsvinden door een eigen analyse van data door Concessiegever, of door een nadere onderbouwing door Concessiehouder.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
53	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 13.1	13	Toerekening	Op de wijze waarop het nu staat opgeschreven, lijkt het zo te zijn dat er per definitie sprake is van toerekening en artikel 13.6 geen betekenis heeft. Kan artikel 13.1 zodanig worden aangepast dat de gronden van toerekening (zoals bepaald in artikel 13.6) van toepassing zijn?	artikel 13.6 is van toepassing op alle boetes als genoemd in artikel 13, niet alleen die van artikel 13.1. Dit artikel wordt derhalve niet aangepast.
54	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 14.1	14	Aansprakelijkheid	Kan de Concessiegever verduidelijken hoe de aansprakelijkheid wordt bepaald. Wordt onder een opdracht in artikel 9 van de Algemene Inkoopvoorwaarden een Nadere Opdracht verstaan? Geldt het maximum aantal gebeurtenissen voor de specifieke Exploitatieperiode van een Nadere Opdracht?	Dit betreft inderdaad per Nadere Opdracht. Zowel de hoogte van de aansprakelijkheid als het aantal gebeurtenissen geldt daarmee per Nadere Opdracht.
55	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Artikel 17.6	15	Onderaanneming	Concessiehouder vindt het niet acceptabel dat zij alleen met voorafgaande schriftelijke goedkeuring van Concessiegever de uitvoering van de Raamovereenkomst gedeeltelijk mag laten uitvoeren door derden. Zoals u weet, schakelt Concessiehouder verschillende derde partijen in zoals partijen die de Oplaadpunten namens Concessiehouder installeren en onderhouden. Het is niet werkbaar om toestemming te moeten vragen aan Concessiegever voor het mogen inschakelen van deze partijen en als Concessiegever haar toestemming weigert, ligt het ook niet voor de hand dat Concessiehouder op korte termijn met andere partijen een samenwerking heeft kunnen aangaan. Is Concessiegever ermee akkoord om deze voorwaarde te verwijderen en zo niet, kan Concessiegever dat toelichten?	Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst wil alleen zaken doen met partijen die op het hoogste niveau van integriteit werken. Hierom dient vooraf gemeld te worden welke derden worden ingezet, in voorkomende gevallen kan Aanbestedende Dienst dan besluiten om een achtergrond scan op de derden uit te voeren, onder meer ten aanzien van uitsluitingsgronden. Wanneer deze derde volgens niet aan deze eisen voldoet, kan inzet van deze derde worden geweigerd. Dit is volgens Aanbestedende Dienst geen onredelijke eis, van Concessiehouder wordt verwacht dat haar organisatie vooraf robuust wordt ingericht en daarmee de inzet van derden ook bekend is.
56	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.19	4	Intergratie EMS	Is het in kaart gebracht welke EMS systemen er zijn per locatie? En kan Concessiegever dit delen?	Nee dit is niet in kaart gebracht en in veel gevallen zijn de EMS systemen ook nog niet geplaatst. In fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces vindt overleg plaats tussen Concessiehouder en Gemeente over het ontwerp en zal het EMS tevens besproken worden.
57	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.16	8	Uitbreidingscriteria	In het tweede criteria over de bezettingsgraad staat niet gespecificeerd of dit gaat om de bezettingsgraad van het laadpunt of het laadobject. Ter controle; een uitbreiding vindt pas plaats indien aan een oplaadpunt aan alle drie de criteria voldoet?	In het tweede criterium betreft het een Oplaadpunt. Een uitbreiding zal pas verplicht zijn indien aan alle 3 criteria voldaan wordt.
58	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.16	8	Uitbreidingsverplichting	In het programma van eisen staat dat Concessiehouder vanaf 2031 niet meer verplicht oplaadobjecten te realiseren. In de raamovereenkomst staat dat de Concessiehouder tot en met het 8e jaar (2033) verplicht is uit te breiden. Welk document is hierin leidend?	De Concept Raamovereenkomst is hierin leidend. Concessiehouder is na 2031 verplicht om Oplaadpunten te plaatsen indien Concessiegever bereid is de daar tegenover gestelde vergoedingen (art. 10.4) te betalen. De zin 'Vanaf 2031 is de Concessiehouder niet meer verplicht Oplaadobjecten te realiseren.' in eis 2.16 wordt als volgt aangepast: 'Verplichtingen ten aanzien van (bij)plaatsing zijn beschreven in de Concept raamovereenkomst artikel 10.2 en artikel 10.4.'
59	Bijlage 2 - Programma van Eisen	6.2	23	Verheldering	Wat bedoelt Concessievelener met het instellen van een auto lock-out?	Een auto lock-out is een cybersecuritymaatregel die voorkomt dat onbevoegden toegang krijgen tot systemen of apparaten. Na meerdere mislukte inlogpogingen wordt toegang automatisch geblokkeerd. Dit voorkomt brute force-aanvallen en versterkt de beveiliging van laadvoorzieningen, beheeromgevingen en netwerken door verdachte activiteiten direct te detecteren en toegang te beperken.
60	Bijlage 2 - Programma van Eisen	6.2	23	Verheldering	Welk onderdeel wilt u beveiligen met deze eis: Intrusiepreventie en -detectie dient te zijn ingeregeld? Welk van de volgende onderdelen wilt u beveiligen met deze eis: de laadpaal, de backend en de verbinding tussen laadpaal en backend?	De eis geldt voor alle onderdelen: Oplaadobjecten, de backend en de verbinding daartussen. Het omvat bescherming tegen ongeautoriseerde toegang, manipulatie en cyberaanvallen.
61	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.9	13	Interoperabiliteit, OCPP en OCPI	Is het acceptabel om een OCTT-testrapport te hebben waarin niet aan alle testcases wordt voldaan, maar waarbij OCPP2.0.1. nog steeds aan alle concessievereisten voldoet? Dit vormt geen operationeel probleem of beperking.	Ja, dit kan acceptabel zijn, mits wordt aangetoond dat de niet-succesvolle testcases geen operationele problemen of beperkingen veroorzaken en dat OCPP 2.0.1 volledig voldoet aan de concessievereisten. Dit dient duidelijk te worden onderbouwd in het testrapport of een aanvullende verklaring, en moet in overleg met de concessievelener worden beoordeeld.
62	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.6	11	Prijstransparantie/samenwerking EMSPs	Zou concessiegever willen overwegen om deze eis te laten vervallen aangezien er reeds vanuit de ACM eisen bestaan die van toepassing zijn op zowel CPO's als EMSPs?	Eis 3.1.6 wordt aangepast naar: 'Concessiehouder doet wat binnen haar macht ligt voor het verbeteren van de informatievoorziening en prijstransparantie in de samenwerking met (e)MSP's, zoals door het opnemen van bepalingen in roamingovereenkomsten over het uitwisselen van actuele en accurate gegevens.'
63	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.4.	10	Prijstransparantie/samenwerking EMSPs	"Piek- en dalstarieven dienen in overeenkomstige piek- en dalperiodes doorgerekend te worden in het laaddiensttarief, waarbij het authenticatiemoment leidend is (zie eis 3.1.2)." Deze tariefvorm (Time of start) wordt momenteel niet ondersteund door OCPI en kan dus niet gehanteerd worden naar EMSP's. In de praktijk zal dan een vaste prijs gehanteerd moeten worden. Gaat opdrachtgever ermee akkoord dan in het geval van piek/dalstarieven Gegadigden aan EMSP's het piektarief hanteert?	Eis 3.1.2 komt te vervallen. Concessiehouder dient ten alle tijden de op dat moment geldende tarieven door te rekenen aan Gebruiker en EMSP. In eis 3.1.4 komt de zinsnede 'waarbij het authenticatiemoment leidend is (zie eis 3.1.2)' te vervallen.
64	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Algemeen		Partijen bij de overeenkomst	Algemeen: Partijen bij deze Raamovereenkomst zijn de Provincie Noord-Holland en Concessiehouder. Overal in de Raamovereenkomst wordt echter verwezen naar een Gemeente en worden allerlei rechten aan een Gemeente toegekend en verplichtingen aan een Gemeente opgelegd, terwijl een Gemeente niet gedefinieerd is en ook geen partij is bij deze Raamovereenkomst. Kan Concessiegever juridisch duiden hoe de rechtsverhoudingen liggen?	In de Raamovereenkomst zijn alleen rechten en plichten tussen Concessiehouder en Concessiegever vastgelegd, de Gemeente is hierin geen partij. Provincie Noord-Holland sluit naast deze Raamovereenkomst tevens een samenwerkingsovereenkomst met Gemeenten. Rechten en verplichtingen van Gemeenten worden hierin vastgelegd. Juridisch gezien zijn beide overeenkomsten bilateraal. In de Raamovereenkomst wordt echter naar Gemeenten verwezen daar waar het om de praktische uitvoering van de overeenkomst betreft en om Concessiehouder een beeld te geven van de afspraken die met Gemeente zijn gemaakt en waar Concessiehouder derhalve uit mag gaan.
65	Algemeen	n/a	n/a	Toekenning directe herstelkosten op bestaande installatie bij aanvang project (Nadere Overeenkomst)	Kan Concessiegever bevestigen dat, indien bij aanvang (ontwerpfase) door Concessiehouder wordt geconstateerd dat er herstelwerkzaamheden aan de bestaande installatie(s) moeten plaatsvinden, de herstelkosten hiervan voor rekening van de desbetreffende Gemeente zijn. Voorbeeld: te dunne voedingsbekabeling gebruikt voor huidige stations die non-conformiteit met NEN3140 veroorzaakt. Concessiehouder kan ons inziens namelijk niet verantwoordelijk worden gehouden voor fouten uit het verleden.	Concessiehouder mag in geen geval kosten in rekening brengen voor aanpassingen en andere installatiewerkzaamheden die binnen zijn gedeelte van de demarcatie (Project 2) vallen. Gemeente is verantwoordelijk voor de installaties die binnen Project 1 vallen. Hier worden dus geen (herstel)werkzaamheden door Concessiehouder verwacht. Mocht het vanuit Gemeente toch wenselijk zijn dat Concessiehouder werkzaamheden aan installaties binnen Project 1 verricht, dan staat het hen vrij hier middels een separate opdracht afspraken over te maken.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
66	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.5	7	Plaatsing en installatie	Kan Concessiegever toelichten wat precies bedoeld wordt met 'beschermband tegen graafschades'?	Een beschermband is een bescherming van de kabels die in de grond wordt gelegd om graafschade te voorkomen.
67	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.6	7	Plaatsing en installatie	Kan Concessiegever aangeven wat de reden zijn waarom het C-karakteristiek moet zijn?	Het C-karakteristiek is vereist omdat dit type automaat geschikt is voor het beveiligen van circuits met gematigde aanloopstromen, zoals laadpunten. Deze automaten bieden voldoende gevoeligheid voor het detecteren van overstroom en kortsluiting, terwijl ze tegelijkertijd ongewenst afschakelen door korte piekstromen (bijvoorbeeld bij het opstarten van een laadproces) voorkomen.
68	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.8	11	Ontzegging eMSP	Het is voor Gegadigde contractueel niet mogelijk om de toegang tot Oplaadobjecten te ontzeggen. Verzoek om eis te herschrijven of te verwijderen.	Niet akkoord.
69	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.18	4	Aantal oplaadpunten	In deze eis wordt vermeld dat er twee Oplaadpunten per laadobject moeten zijn. Kan concessiegever bevestigen dat zoals gedefinieerd in de Inschrijfleidraad een Oplaadobject kan bestaan uit één of meer Oplaadpunten in plaats van twee.	Ja, een Oplaadobject kan 1 of meerdere Oplaadpunten hebben. De definitie in de Inschrijvingsleidraad is leidend. Eis 1.18 wordt als volgt aangepast: 'Het Oplaadobject en de bijbehorende Oplaadpunten zijn geschikt voor alle Elektrische Voertuigen middels het laden van Type 2 Mode 3 conform IEC61851-1 (editie 3.0).'
70	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 4 lid 7:	4	Verplichtingen opdrachtnemer	Kan Concessiegever verduidelijken of deze eisen ook van toepassing zijn op de producten die onder deze Raamovereenkomst worden geleverd?	Ja.
71	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 5 lid 2	5	Geheimhouding en bekendmaking	Kan Concessiegever bevestigen dat Concessiehouder deze informatie en persoonsgegevens wel mag delen met derden indien dat noodzakelijk is voor de uitvoering van de Raamovereenkomst?	Mochten er persoonsgegevens worden uitgewisseld dan zal er waarschijnlijk een Verwerkersovereenkomst moeten worden afgesloten.
72	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 10 lid 2 sub d	7	Change of control	Concessiehouder wenst graag dat sub d buiten toepassing worden verklaard. Concessiehouder maakt onderdeel uit van een groot concern en een verandering van zeggenschap gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst, eens te meer gelet op de lange duur daarvan, is niet ondenkbaar. Voor Concessiehouder is het niet aantrekkelijk de investeringen te doen die uit de Raamovereenkomst voortvloeien indien dat Concessiegever het recht geeft om de overeenkomst te ontbinden. Kunt u emee akkoord dit buiten toepassing te verklaren. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	De Aanbestedende Dienst begrijpt het bezwaar maar houdt vast aan deze bepaling. Aanbestedende Dienst wenst alleen zaken te doen met organisaties, en hun bestuurders, die voldoen aan de hoogste standaarden op het gebied van integriteit. Het aanstellen van een bestuurder die niet aan deze standaard voldoet kan daarom reden zijn tot ontbinding. Uiteraard is een ontbinding in dergelijke omstandigheden voor beide partijen ongewenst, zal Concessiegever hier terughoudend mee omgaan en dient er sprake te zijn van niet weg te nemen bezwaren. Artikel 10 lid 2 sub d AIV kan voor Concessiegever een reden voor ontbinding zijn als de continuïteit van de dienstverlening in gevaar komt en/of de identiteit van de Concessiehouder zodanig wijzigt dat het aanbestedingsrechtelijk zal moeten worden uitgelegd als een wezenlijke wijziging. Het artikel blijft gehandhaafd.
73	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 11 lid 1	7	Prijzen en tarieven	Concessiehouder verzoekt u dit artikel buiten toepassing te verklaren aangezien prijzen in de concessie geïndexeerd worden en niet vast zijn.	Niet akkoord.
74	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 12 lid 4	8	wettelijke rente	Kan Concessiegever toelichten waarom zij als zakelijke partij niet de wettelijke handelsrente is verschuldigd maar slechts de wettelijke rente?	De Algemene inkoopvoorwaarden Provincies 2023 voor leveringen en diensten zijn van toepassing voor alle inkopen die de provincie doet. Leveranciers/opdrachtnemers zijn niet alleen grote, maar kunnen ook hele kleine ondernemingen zijn. De hoogte van wettelijke handelsrente is voor kleine ondernemingen niet reëel. Aanbestedende dienst hanteert daarom in haar AIV de wettelijke rente in plaats van de wettelijke handelsrente.
75	Bijlage 3 - Algemene Inkoopvoorwaarden	Artikel 17	11	garantie	Concessiehouder verzoekt artikel 17 buiten toepassing te verklaren aangezien het hier een concessie betreft en Concessiehouder verantwoordelijk voor de exploitatie, beheer en onderhoud.	Deel B, waar artikel 17 onder valt, is niet van toepassing op deze Opdracht.
76	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Locaties	Concessiehouder ziet dat de verstrekte informatie niet compleet en consistent is. 1. de foto's of plattegronden van de locaties verschillen. 2. Het type/merk van de laadpunten niet altijd vermeld en jaartal van installatie. Hierbij wensen wij een overzicht van welke palen niet aan het PvE vervangen dienen te worden. 3. De opgave van het gecontracteerd vermogen en in het bijzonder vrij beschikbaar vermogen. Het verzoek is om de informatie volledig en eenduidig aan te leveren.	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd. De informatie in deze rapportages is zo compleet mogelijk. Tegelijkertijd is niet van elke parkeergarage alle informatie reeds beschikbaar. Deze informatie wordt door de Gemeente beschikbaar gesteld na fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces.
77	Bijlage 7 - Overzicht locaties	nvt	alle	Rapportage Baas BV	Bij iedere locatie wordt een indicatie afgegeven hoeveel laadpunten er gerealiseerd kunnen worden binnen de huidige aansluiting. Hierbij wordt gerefereerd aan een rapportage die door Baas B.V. is opgesteld. Is Concessiegever bereid deze rapportage met Gegadigden te delen, zodat wij beter kunnen herleiden op basis waarvan deze inschatting is gemaakt?	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd.
78	Bijlage 8 - Social Return	Artikel 1	2	Toelichting op SR bedrag	Er wordt 250,- per laadpunt aan Social Return gerekend. Voorgaande aanbesteding (MRA-e6) was het Social Return bedrag 85,- per laadobject (42.50 per punt). Gegadigden is voorstander van het creëren van sociale waarde vanuit aanbestedingen. Kan Concessiegever toelichten hoe 250,- per laadpunt tot stand is gekomen?	Er wordt uitgegaan van 400 geraamde Oplaadpunten. Dit in combinatie met contractduur en de verrekensystematiek gaat het om een toepasbare en proportionele verplichting.
79	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	8	8	Stappen binnen het realisatieproces	Voor fase 2, 3 en 4 staat er een verwacht termijn waarbinnen een stap of fase moet worden afgerond. Deze ontbreekt nog bij fase 1. Kan Concessiegever aangeven wanneer ze verwachten de locatie- en energie-informatie te delen en fase 1 in gang te stellen?	Fase 1 wordt uitgevoerd door de betreffende Gemeente. De activiteiten in fase 2 en verder kunnen niet van start gaan zonder de juiste informatie. In de afspraken met de Gemeente is opgenomen dat zij verantwoordelijk zijn voor het aanleveren van de in fase 1 benoemde informatie. Het is voor de aangesloten gemeenten van groot belang dat de laadinfra in de Parkeerages wordt vervangen en uitgebreid. daarom zullen zij er alles aan doen om de gewenste informatie zo snel mogelijk beschikbaar te hebben. Aanbestedende dienst heeft geen doorlooptijd aan deze fase meegegeven omdat het verkrijgen van de informatie niet enkel afhankelijk is van deze aanbesteding. sommige Gemeenten zijn reeds in bezit van de betreffende informatie.
80	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	1.4	7	Vergunningen	Kan Concessiegever een overzicht delen met alle vergunningen, ontheffingen en toestemmingen die nodig zijn? Gegadigden heeft hier graag beter inzicht in ter voorbereiding op fase 2.	Dit is niet beschikbaar. Fase 2 wordt in nauwe samenwerking met de Gemeente voltooid. zijn kunnen en zullen volledige medewerking verstrekken op dit vlak

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
81	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	2	8	Verantwoordelijkheid	Graag toelichting op wie overkoepelend verantwoordelijk is voor het naleven van het realisatieproces. MRA-e heeft samenwerkingsovereenkomsten met de Gemeenten. Concessiehouder heeft dit niet, ondanks de vele afhankelijkheden. Hoe kan Concessiehouder een Gemeente, maar ook de huisinstallateur bijvoorbeeld, aanspreken/aansturen op gestelde termijnen gesteld in het proces?	Aanbestedende dienst heeft hier in de aanloop naar de aanbesteding ook een risico gezien en stelt om die reden een coordinator beschikbaar om de soepele samenwerking en daarbij behorende afhankelijkheden te beheren.
82	Bijlage PvE IV - FAT - SAT protocol	1,3	2	Snelladers	De paragraaf verwijst expliciet naar snelladers; graag bevestigen of dit correct is en aanvullende details verstrekken indien mogelijk.	Dit is niet correct. Bijlage PvE IV is indicatief en dient als voorbeeld gebruikt te worden voor het door Concessiehouder op te stellen protocol.
83	Bijlage PvE IV - FAT - SAT protocol	2.3	3	Verwijzing bijlage	In de tekst wordt verwezen naar bijlage 13. Kunt u aangeven welke bijlage hiermee wordt bedoeld?	Deze verwijzing is foutief en mag worden genegeerd. Zie vraag 82.
84	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Zorg toekomstbestendigheid	Waar ligt de zorg bij Concessiegever wanneer een laadsysteem niet toekomstbestendig is?	In de toelichting bij de doelstelling van het gunningscriterium wordt de zorg van Aanbestedende Dienst uitgebreid toegelicht.
85	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Vervangen hardware	Op het vervangen van welke hardware doet Concessiegever in een nieuw ontwerptraject in trede 3 in de tweede alinea van de Toelichting Doelstelling? Hoe verhoudt dit zich tot het plaatsen van hardware die voldoet aan het PvE in trede 1 of 2?	Aanpassingen aan de installatie die nodig zijn na het uitbreiden van de capaciteit van de netaansluiting, zijn mede afhankelijk van het gekozen systeem, de technische mogelijkheden in de Parkeergarage en de HVK. Aanbestedende Dienst beroept zich op de technische kennis en ervaring van Inschrijvers om inzicht te geven in deze afhankelijkheden en hierop voor te sorteren in hun ontwerp en installatie voor trede 1 en 2.
86	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Randvoorwaarden, kaders en variabelen	Aan wat voor randvoorwaarde, kaders en variabelen denkt Concessiegever? Gaat dit enkel om het realiseren van de palen en het zichtbare ontwerp van de locaties, of worden hierin ook een visie op bijvoorbeeld duurzaamheid, gebruikservaring, esthetiek, en technologie verwacht?	Het gaat om de randvoorwaarden, kaders en variabelen die Inschrijver relevant acht voor de doelstelling van het gunningscriterium. Zie hiervoor ook de aspecten onder beoordeling.
87	Inschrijvingsleidraad	5.4	34	Ruimte en middelen	Wat wordt er bedoeld met beschikbare ruimte en middelen van Gemeente en huisinstallateur? Kan Concessiegever dit verder verhelderen?	Gemeente is verantwoordelijk voor de onderdelen van het Laadsysteem die binnen Project 1 vallen en zal dit in veel gevallen uitbesteden aan de huisinstallateur. De afhankelijkheden die tussen Project 1 en Project 2 bestaan, brengen risico's met zich mee i.r.t. het ruimtebeslag, de kosten en de hoeveelheid benodigde aanpassingen (tijd) van de installaties in Project 1. De aanpak van Inschrijver dient deze risico's zoveel mogelijk te beperken of beheersen.
88	Inschrijvingsleidraad	5.4	34	Vergoeding	In de doelstelling wordt de mogelijkheid gesignaleerd dat inschrijvers in een later stadium tegen een lagere vergoeding extra laadpunten kunnen realiseren. Deze formulering creëert echter een onduidelijke situatie waarin een prijscompetitie ontstaat op twee verschillende vlakken: de inschrijfprijs en de toekomstige vergoeding voor uitbreidingen. Hierdoor ontstaan twee mogelijke scenario's die de objectiviteit van de beoordeling kunnen ondermijnen: 1. Lage inschrijfprijs, hoge vergoeding: Een inschrijver kan kiezen voor een lage inschrijfprijs, maar tegelijkertijd een hoge vergoeding voor toekomstige uitbreidingen vragen. Hoewel dit gunstig kan zijn voor het subgunningscriterium 'prijs', kan het ten koste gaan van de score op het kwaliteitscriterium. 2. Hoge inschrijfprijs, lage vergoeding: Omgekeerd kan een inschrijver kiezen voor een hogere inschrijfprijs, maar in ruil daarvoor een lagere vergoeding voor toekomstige uitbreidingen aanbieden. Dit kan leiden tot een lagere score op het subgunningscriterium 'prijs', met als voordeel meer punten op het kwaliteitscriterium. Om een transparante en eerlijke beoordelingsprocedure te garanderen, verzoeken wij de Concessiegever om duidelijkheid te verschaffen over welk prijscomponent centraal staat in de beoordeling. Op deze manier kunnen alle inschrijvers hun aanbod beter afstemmen op de gestelde eisen.	Het subgunningscriterium prijs is leidend als het gaat om beoordeling van de prijs. De scenario's die in de vraagstelling worden genoemd, spelen in de ogen van Aanbestedende dienst per definitie bij de samenhang tussen kwaliteits- en prijscriteria. In geen geval kan een hogere vergoeding worden gevraagd dan die in de Concept raamovereenkomst zijn gegeven. Bij subgunningscriterium K1 wordt verwezen naar de vergoedingen in artikel 10, omdat deze vergoedingen na 2031 niet gegarandeerd zijn. Een aanpak die ondanks de onzekerheid rond deze vergoedingen toch garantie biedt op plaatsing na 2031, heeft daarom meerwaarde.
89	Inschrijvingsleidraad	5.5	35	Overlegstructuur	Concessiegever stelt een coördinerend projectleider aan die het contact verzorgt tussen gemeenten en Concessiehouder. Hierin wordt de huisinstallateur niet benoemd. Is het aan Concessiehouder om tot de juiste overlegstructuur te komen met de huisinstallateur?	De huisinstallateur is opdrachtnemer van de Gemeente. Gemeente zal dus opdrachtgeverschap moeten tonen ten aanzien van de huisinstallateur.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
90	Inschrijvingsleidraad	5.1	31	Maximumaantal punten	In de tabel onder 5.1 Gunningscriterium staat dat de laagste prijs 40 punten krijgt. In de toelichting bij 5.6 krijgt de laagste prijs 30 punten. Klopt het dat dit ook 40 hoort te zijn? En dat voor het berekenen van de het aantal punten er ook met 40 gerekend wordt?	De tabel in 5.1 is leidend. De toelichting in 5.6 wordt als volgt aangepast: 'De Inschrijfprijs van de Inschrijver wordt omgezet in punten. De Inschrijver met de laagste Inschrijfprijs krijgt de maximale score van 40 punten. De vergoeding van de overige Inschrijver(s) wordt vergeleken met de Inschrijver met het laagste Inschrijfprijs. De score voor het gunningscriterium Prijs wordt aan de hand van de volgende formule berekend: Aantal punten = 40 - 40 * ((door Inschrijver aangeboden Inschrijfprijs - laagst aangeboden inschrijfprijs) / (hoogst aangeboden inschrijfprijs - laagst aangeboden inschrijfprijs)). De scores worden afgerond op één (1) decimaal achter de komma. Voorbeeldberekening: Inschrijver 1: € 0,10 Inschrijver 2: € 0,14 (hoogste aangeboden inschrijfprijs) Inschrijver 3: € 0,06 (laagste aangeboden inschrijfprijs) Punten Inschrijver 1 = 40 - (40 * ((0,10 - 0,06) / (0,14 - 0,06))) = 20,0 punten Punten Inschrijver 2 = 40 - (40 * ((0,14 - 0,06) / (0,14 - 0,06))) = 0,0 punten Punten Inschrijver 3 = 40 - (40 * ((0,06 - 0,06) / (0,14 - 0,06))) = 40,0 punten ...'
91	Inschrijvingsleidraad	2.7	15	Bron niet correct	Graag ontvangt Gegadigde de juiste verwijzingsbron. Op dit moment kan deze niet worden gevonden.	Het is niet duidelijk welke verwijzingsbron u bedoelt.
92	Inschrijvingsleidraad	5.4		Schouwen locaties	Is het mogelijk in afstemming met de huisinstallateur voor inschrijving een schouw uit te voeren op enkele van de locaties?	Er worden geen schouwen georganiseerd als onderdeel van de aanbestedingsprocedure. Informatie over de locaties is te vinden in de technische rapportages.
93	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Ontwerpfilosofie	Wanneer Concessiegever spreekt over een een beschrijving van de ontwerpfilosofie, gaat dit dan over het ontwerp van de laadinfrastructuur in parkeergarage, of omvat dit ook het ontwerp van de laadpalen zelf? Ten tweede, toekomstbestendigheid kan op vele fronten. In hoeverre behoort de beschrijving van de toekomstigbestendigheid van de hardware tot het kwaliteitscriterium?	Onder toekomstbestendigheid wordt de toekomstbestendigheid van het gehele Laadsysteem (alle componenten) in de Parkeergarage verstaan. In de toelichting bij de doelstelling van het gunningscriterium wordt toegelicht waar de belangrijkste zorgen liggen ten aanzien van toekomstbestendigheid.
94	Inschrijvingsleidraad	2.6	15	Organisatie	Programmabureau MRA-e loopt tot 2030 wat is de impact op de samenwerking hiervan gedurende de resterende Exploitatieperiode en hoe dienen we hier rekening mee te houden in het plan van aanpak Samenwerking?	Richting 2030 wordt met de samenwerkingspartners besloten of het programmabureau MRA-E wordt gecontinueerd en zo nee, hoe en waar lopende contracten ondergebracht worden. Wij streven hierbij naar een naadloze transitie voor alle contractpartijen. Aangezien de toekomstige situatie nog onzeker is, mag u in uw aanpak uitgaan van de huidige situatie en hoeft hier geen rekening mee gehouden te worden.
95	Inschrijvingsleidraad	5.5	35	VvE	Van de 34 parkeergarages in bijlage 7 zijn er 3 locaties waar een VvE betrokken is. Kan Concessiegever concretiseren wat de rol van de VvE is met betrekking tot de aanbesteding in de verschillend beschreven scenario's 1: VvE heeft een eigen inrit, 2: VvE is deels eigenaar van de parkeergarage en heeft geen eigen inrit 3: VvE is geen eigenaar van de parkeergarage maar heeft gereserveerde plekken. Zijn deze scenario's uitputtend of moet Gegadigde ook denken aan andere scenario's?	Voor deze Concessie is een VvE relevant als (mede) eigenaar van het gebouw en de netaansluiting. De Gemeente dient dan afspraken te maken met de VvE over benodigde aanpassingen aan het gebouw en de netaansluiting. Tevens is een VvE relevant als zij over eigen (niet publiek toegankelijke) parkeerplekken beschikt. Oplaadpunten voor deze parkeerplekken vallen niet onder de exclusiviteit van deze Concessie. Indien hier een separate installatie voor bestaat of gerealiseerd dient te worden, dienen Gemeente en Concessiehouder met de VvE af te stemmen over ontwerp en beschikbaar vermogen. Indien Inschrijver andere relevante afhankelijkheden van VvE's ziet, kan zij deze benoemen in haar plan voor K2.
96	Inschrijvingsleidraad	2.5.2	14	Scope	In de inschrijvingsleidraad staat dat de aanbesteding zich alleen richt op publiek toegankelijke plekken en in Bijlage 7 staat beschreven ze volledig openbaar zijn of niet. Kunt u bevestigen dat alle te plaatsen laadpunten openbaar toegankelijk zijn (geen slagboom, gereserveerde plekken etc)?	Alle te plaatsen Oplaadpunten bevinden zich in openbare gedeeltes van de parkeergarages. Gereserveerde plekken en gedeeltes van de Parkeergarages die alleen voor specifieke gebruikers (bewoners, bedrijven, etc.) toegankelijk zijn, zijn uitgesloten van deze Concessie. Wel kan de toegang tot de openbare gedeeltes van de parkeergarages worden beperkt door een slagboom, eventuele openingstijden en doorrijhoogtes. Dit maakt de te plaatsen Oplaadpunten semi-publiek.
97	Inschrijvingsleidraad	2.9	16	Wachtkamerconstructie	Kan de Gegadigde ook besluiten geen gebruik te maken van de wachtkamerpositie?	Nee, dit is niet mogelijk.
98	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Toekomstbestendigheid	Aan wat voor specifieke wensen en behoefte van gemeente en specifieke omstandigheden in een parkeergarage moet Gegadigden denken?	Het gaat hier om specifieke wensen, behoeften en omstandigheden die van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het te leveren systeem. Het is aan de Inschrijver om te beoordelen welke wensen, behoeften en omstandigheden zij hiervoor relevant acht en om aan te geven hoe zij hiemee omgaat.
99	Inschrijvingsleidraad	5.4	34	Toekomstbestendigheid	Kan Concessiehouder concreet zijn in hoe het benoemen van lokale opslag wordt beoordeeld? Op blz. 15 wordt aangegeven dat dit buiten scope valt, echter op blz. 34 wordt hier toch naar verwezen.	Energie opslag (bv. stationaire batterijen) valt in de optionele scope van deze Concessie en kan separaat uitgevraagd worden. Aanbestedende dienst kan geen punten toekennen aan dergelijke oplossingen die geen onderdeel uitmaken van de aanbidding. Wel vraagt Aanbestedende dienst Inschrijver om in haar ontwerffilosofie en ontwerp rekening te houden met mogelijkheden voor toekomstige uitbreiding van capaciteit.
100	Inschrijvingsleidraad	5.4	34	Toekomstbestendigheid	Kan de Concessiegever de belangen en verantwoordelijkheden van de gemeente als eigenaar van de netaansluiting verhelderen?	Als eigenaar van de netaansluiting is de gemeente verantwoordelijk voor de verdeling van het beschikbare vermogen over de functies van het gebouw, die zich gedurende de Concessieperiode mogelijk ook ontwikkelen. Ook draagt zij verantwoordelijkheid voor eventuele verzwaren of andere maatregelen waarmee de capaciteit wordt uitgebreid en de investering die hierbij komt kijken. Mogelijk kan Inschrijver nog andere relevante belangen en verantwoordelijkheden benoemen waar zij rekening mee houdt.
101	Inschrijvingsleidraad	5.6	35	Verlenging	Hoe ziet de optie tot verlenging eruit? Is het mogelijk om dit al concreet te maken? Gegadigden wenst graag een toelichting.	Er is geen optie tot verlenging. De alinea wordt aangepast naar: 'Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald in de Aanbestedingsstukken zijn prijzen all-in en exclusief BTW. Indexering van aangeboden Inschrijfprijs en de overige componenten van het Laaddiensttarief vindt plaats conform het bepaalde in bijlage 1 Concept Raamovereenkomst.'

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
102	Inschrijvingsleidraad	5.4	33	Standaardisatie vs maatwerk	Concessiegever geeft aan energizds behoefte te hebben aan duidelijke kaders, anderzijds behoefte aan maatwerk (flexibiliteit). Op welke vlakken wenst aanbestedende dienst strakke kaders? Op welke elementen wenst de aanbestedende dienst juist maatwerk/flexibiliteit?	Het is aan Inschrijver om hier binnen de kaders van het Programma van Eisen een passend en onderbouwd voorstel voor te doen.
103	Inschrijvingsleidraad	5.5	34	Samenwerking	Concessiegever heeft besloten een kwaliteitsplan op te nemen over samenwerking. Welke potentiële zorgen heeft of ziet u als het gaat om samenwerking?	In de toelichting bij de doelstelling van het gunningscriterium wordt de zorg van Aanbestedende Dienst uitgebreid toegelicht.
104	Inschrijvingsleidraad	5.6	35	Inschrijfprijs	Hoe borgt de Concessiegever dat er geen irriële of manipulatieve inschrijfprijzen worden ingediend? Met de huidige systematiek is dit een reël risico en in de praktijk blijkt dit lastig aantoonbaar. Gegadigde heeft de voorkeur met een minimum en maximale prijs te rekenen. Dit is de meest transparante wijze en voorkomt manipulatie van het systeem.	Aanbestedende dienst acht het risico dat de Raamovereenkomst gegund wordt aan een partij die een manipulatieve inschrijfprijs indient bij deze aanbesteding klein en hanteert daarom geen minimum en maximum prijs.
105	Inschrijvingsleidraad	Algemeen	n/a	EPBD richtlijnen	Onlangs is de Europese Energy Performance of Buildings Directive aangescherpt met betrekking tot laadinfra vereisten binnen bestaande bouw. Kan Concessiegever bevestigen dat het strikt navolgen van deze vereisten onderdeel is van de gewenste toekomstbestendigheid?	Het navolgen van de Nederlandse wetgeving ten aanzien van laadinfrastructuur in utiliteitsgebouwen gedurende de Concessie is een vereiste. Dit geldt dus ook voor wijzigingen in wetgeving naar aanleiding van de EPBD. Hier gaat het uiteraard alleen om de componenten van het Laadsysteem die in de invloedssfeer van Concessiehouder vallen (Project 2).
106	Inschrijvingsleidraad	2.5.4	14	AC/DC	De exclusiviteit binnen de Concessie wordt enkel afgegeven voor reguliere AC (wisselstroom) Oplaadpunten met een vermogen tot 22 kW. Verzoek van gegadigde om exclusiviteit ook te laten gelden voor DC mocht dit in de toekomst relevant zijn, indien dit niet mogelijk is dan graag right of first refusal (ROFR).	Niet akkoord om de exclusiviteit ook te laten gelden voor DC. Mocht een pilot met DC wenselijk zijn (tot 22 kW), dan kan hier wel ruimte voor geboden worden.
107	Bijlage 1 - Concept raamovereenkomst en paragraaf 2.8 van inschrijffleidraad	art 3, paragraaf 2.8	3 en 4 bijlage 1 en 16	exploitatieuur laadpalen	Wij lezen dat aanbestedende dienst kiest voor een einddatum voor de exploitatie van alle laadpalen 10 jaar na afsluiten van de raamovereenkomst. Wij zouden het logischer en beter vinden om alle palen 10 jaar exploitatie te geven dus niet voor 1 vaste einddatum te kiezen maar per garage te gaan voor 10 jaar exploitatie. Dat bewerkstelligt in onze ogen een situatie waarin er een meest gunstige laadprijs geboden kan worden, technische levensduur maximaal wordt benut en risico's voor inschrijver goed te overzien zijn. Zou aanbestedende dienst per garage na tekenen van de nadere overeenkomst 10 jaar exploitatie willen toestaan?	Niet akkoord. De vaste einddatum van Nadere opdrachten blijft staan, omdat dit vanuit het oogpunt van contractmanagement het meest wenselijk is. Aangezien de looptijd van de Raamovereenkomst vier jaar is, kan de Inschrijver dus rekenen op een minimale looptijd van een Nadere opdracht van zes jaar.
108	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	10.3	9	Vergoeding Realiseren Oplaadpunt	In de Concept Raamovereenkomst wordt benoemd dat er een vaste vergoeding van €500,- wordt verstrekt aan de concessiehouder per gerealiseerd oplaadpunt. Daarmee interpreteren wij dat ook €500 per oplaadpunt wordt verstrekt dat wordt overgenomen, ook al is er geen sprake van vervanging. Klopt onze aanname?	Deze aanname klopt niet. De vergoeding wordt enkel verstrekt als sprake is van een plaatsing van een nieuw Oplaadpunt of vervanging van een Oplaadpunt dat reeds aanwezig is bij de start van de Nadere Opdracht.
109	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11	10	MLOEA	In de marktconsultatie is eerder gesproken over een mogelijkheid tot het toepassen van MLOEA. Echter wordt er in de tender niet meer gesproken over het kunnen toepassen van een MLOEA. Is het in sommige gevallen alsnog mogelijk een MLOEA toe te passen? En wat is de reden voor het wel of niet kunnen toepassen van een MLOEA?	De keuze om niet MLOEA toe te passen in deze Concessie is de uitkomst van een zorgvuldig proces van onderzoek en afweging. Onder meer spelen het uitroltempo, de mate waarin financiële stromen worden ontvlochten en de mate van uniformiteit een rol in deze keuze. Omwille van de uniformiteit van de wijze waarop de gemeentelijke aansluiting wordt gebruikt, behoort het toepassen van MLOEA niet tot de mogelijkheden.
110	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	11	10	Kosten netverzwaring	Indien de netaansluiting het niet toelaat om meer laadpunten te realiseren, draagt de eigenaar van de parkeergarage de kosten voor de netverzwaring?	Ja, de eigenaar van de Parkeergarage draagt de kosten voor verzwaring van de netaansluiting. Wel kunnen deze in het Laaddiensttarief worden verwerkt middels de Afdracht.
111	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	type laadpalen	Wij zien dat niet bij iedere garage het type laadpaal vermeld is (alleen de laadpalen in Almere). Volledige informatie over de bestaande laadpalen is cruciaal om een goede prijsindicatie te kunnen maken voor de overname hiervan. Belangrijke informatie is 1) het type laadpaal, 2) het type controller, 3) connectiviteit (ethernet/G2/G3/G4), 4) aantal groepen waarop laadpunten zijn aangesloten. Zonder goed inzicht in deze gegevens kunnen wij geen goede calculatie maken. Kan de aanbesteder deze gegevens per locatie aan de aanbieder verstrekken?	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd. De informatie in deze rapportages is zo compleet mogelijk. Tegelijkertijd is niet van elke parkeergarage alle informatie reeds beschikbaar. Deze informatie wordt door de Gemeente beschikbaar gesteld na fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces.
112	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Connectiviteit	Kan aanbesteder inzicht geven in de aanwezigheid van ethernet-aansluitingen op de verschillende locaties van de parkeergarages?	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd. De informatie in deze rapportages is zo compleet mogelijk. Tegelijkertijd is niet van elke parkeergarage alle informatie reeds beschikbaar. Deze informatie wordt door de Gemeente beschikbaar gesteld na fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces.
113	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	type laadpalen	We zijn benieuwd naar de prestaties van de al aanwezige laadpunten. Kan de aanbesteder gegevens delen over de historie van gebruik (kWh), storingen en onderhoud aan de bestaande laadpunten?	Deze worden niet gedeeld. Zie ook vraag 136
114	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Status laadpunten	Zijn alle bestaande laadpunten op dit moment online en werkend? En beschikken ze ook over OCPP 1.6?	Dit is niet bij Aanbestedende Dienst bekend. Uitgangspunt is dat de bestaande Oplaadpunten vervangen dienen te worden tenzij specifiek aangegeven door de Gemeente.
115	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	gecontracteerd vermogen	Bij een aantal parkeergarages ontbreekt het gecontracteerd vermogen. Graag zouden wij die alsnog ontvangen om te kunnen bepalen hoeveel uitbreiding mogelijk is binnen deze garages	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd. De informatie in deze rapportages is zo compleet mogelijk. Tegelijkertijd is niet van elke parkeergarage alle informatie reeds beschikbaar. Deze informatie wordt door de Gemeente beschikbaar gesteld na fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces.
116	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Gecontracteerd vermogen	We hebben inzicht in het gecontracteerd vermogen. Is dit ook het vrije vermogen dat beschikbaar is binnen de aansluiting voor de laadpalen? Of moeten wij rekening houden met onverwachte vermogensvraag op de verschillende locaties? Wat is de base load-vraag van de parkeergarages en welk vermogen is dan beschikbaar voor de laadpunten?	Nee, het gecontracteerd vermogen is niet het vrij beschikbare vermogen. De verbruiksdata van de garages is niet bij de Concessiegever bekend. In fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces heeft de Concessiehouder hier de mogelijkheid toe om deze op te vragen.
117	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Gecontracteerd vermogen	Nieuwe laadpunten moeten voldoen aan de IEC die verplicht dat ieder laadpunt een aardlekschakelaar voor AC- en DC-detectie moet hebben. Moet de concessiehouder hier ook aan voldoen bij de al bestaande laadpalen als er wordt gekozen voor het laten staan van de huidige laadpalen.	Indien de Oplaadobjecten niet meer voldoen aan de IEC normering dienen deze te worden vervangen.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
118	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Inzicht groepenkast bestaande aansluiting	Kan de aanbesteder meer inzicht geven in de aanwezige groepenkasten van de verschillende parkeer garages? Graag ontvangen wij foto's e/of tekeningen (incl. afstanden tussen laadpunt en verdeelinrichting) om te beoordelen wat voor aanvullende werkzaamheden hier nodig zijn met bijhorende kosten.	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeer garage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd. De informatie in deze rapportages is zo compleet mogelijk. Tegelijkertijd is niet van elke parkeer garage alle informatie reeds beschikbaar. Deze informatie wordt door de Gemeente beschikbaar gesteld na fase 1 van het ontwerp- en realisatieproces.
119	Bijlage 7 - Overzicht locaties	-	-	Locaties laadpalen ten opzichte van hoofdaansluiting	We zien dat er voor een aantal parkeer garages al wenslocaties zijn benoemd voor de te realiseren laadpunten, o.a. in relatie tot brandveiligheid. Echter zien wij een risico ten aanzien van deze locaties ten opzichte van de hoofdaansluiting. In sommige gevallen is deze afstand groot. Hierdoor gaan de kosten flink omhoog. Kan de aanbesteder meegaan het feit dat er voor andere locaties worden gekozen die gunstiger liggen ten opzichte van de hoofdaansluiting?	De Concessiehouder wordt meegenomen in het ontwerp- en realisatieproces met de Concessiegever en de Gemeente en kan daarin een voorstel doen voor een locatie van de Opladobjecten. De Gemeente heeft echter de doorslaggevende stem.
120	Bijlage 7 - Overzicht locaties	1	4	Eisen brandweer Almere	De locatie van de laadpunten in de parkeer garage bepaald in grote mate de installatieprijs. De brandweer in Almere verzoekt om de bovenste verdieping te gebruiken waar mogelijk. Dit is veel kostbaarder dan in de nabijheid van de verdeelkast. Daarnaast is kabelmanagement een stuk makkelijker bij de aanwezigheid van een plafond met een parkeergoot. In hoeverre kan (al dan niet in overleg met gemeente/brandweer) een andere locatie worden gekozen?	Zie vraag 119.
121	Bijlage 7 - Overzicht locaties	29	32	Aansluiting	We zien een technische aansluiting 3x50A en een gecontracteerd vermogen van 458 kW voor het Gemeentehuis Veenendaal. Dat is technische niet mogelijk. Zo zijn er nog een aantal locaties. Kan de aanbestedende dienst Bijlage 7 updaten met de juiste gegevens? Onze aanbieding is hierop gebaseerd en dit moet dus kloppend zijn.	Zie het aanvullende document Inventarisatie data parkeer garages.
122	Inschrijvingsleidraad	art 2.5.3	14	demarcatie	Het is helder dat wij als concessiehouder de onderverdeelinrichting aanleggen. Dit hangt natuurlijk wel sterk samen met hoe de totale installatie is ingericht. Hoe kijkt de concessiehouder aan tegen eventuele extra kosten waar concessiehouder niks aan kan doen maar wel moet maken om de installatie goed in te richten? Het lijkt ons dat als dit aantoonbaar buiten een normale kostenraming valt hiervoor de kosten niet bij concessiehouder komen te liggen maar de gemeente die op zich neemt?	Concessiehouder mag in geen geval kosten in rekening brengen voor aanpassingen en andere installatiewerkzaamheden die binnen zijn gedeelte van de demarcatie (Project 2) vallen. Gemeente is verantwoordelijk voor de installaties die binnen Project 1 vallen. Hier worden dus geen (herstel)werkzaamheden door Concessiehouder verwacht. Mocht het vanuit Gemeente toch wenselijk zijn dat Concessiehouder werkzaamheden aan installaties binnen Project 1 verricht, dan staat het hen vrij hier middels een separate opdracht afspraken over te maken.
123	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	1.4	6	proces	Fase 1 is een belangrijke en bepalende stap en geeft eigenlijk pas aan wat de mogelijkheden zijn voor overname, uitbreiding e.d. Hoe snel na gunning is deze informatie beschikbaar? En eenvoudig zou je deze stap voor alle parkeer garages snel willen doen om te bepalen welke potentie er is, is dit ook het voornemen van aanbestedende dienst?	Voor nagenoeg alle betrokken parkeer garages is reeds technisch onderzoek uitgevoerd. Deze informatie is beschikbaar gesteld via tendemed. Het is het voornemen van zowel de aanbestedende dienst als de betrokken gemeenten om de informatie in fase 1 spoedig na definitieve gunning beschikbaar te hebben. Hoe eerder de informatie beschikbaar is hoe eerder de garages en de laadinfrastructuur kunnen worden aangepast.
124	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	2	8	proces	Er ligt veel initiatief bij de gemeente. Aangezien concessiehouder in huidige opzet (zie ook vraag 1) belang heeft om zo snel mogelijk laadpalen in exploitatie te krijgen zou het niet onredelijk zijn om het initiatief voor ontwikkeling en het proces meer bij de concessiehouder te leggen. De gemeenten moeten hier dan verplicht aan meewerken. Zo leg je het initiatief ook neer bij de partij die er "pijn" van heeft en dus een goede incentive heeft om tempo te maken. Zou aanbestedende dienst het proces en de afspraken die hierover gemaakt worden in lijn hiermee (dus concessiehouder in de lead) willen aanpassen?	Aanbestedende Dienst gaat het proces niet aanpassen. Het proces is zodanig ingericht dat samenwerking van belang is en dat partijen met elkaar tot een optimale werkwijze komen voor de realisatie van de laadinfra. MRA-E heeft een coördinerend projectleider aangesteld om het proces gedurende de realisatie in goede banen te leiden
125	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie	-	-	Eisen vervangen laadpunten	Geldt voor installaties die moeten worden vervangen dezelfde eisen als voor nieuw te realiseren laadpunten? Denk daarbij bijvoorbeeld aan de eisen die worden gesteld voor bekabeling, en gebruik noodknop en afschakeling.	Voor beide gelden dezelfde eisen van het PvE.
126	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Huidige leverancier	De laadpunten zijn van EVBox. Wie heeft de laadpunten in het verleden geleverd / geïnstalleerd?	Dit is onbekend bij zowel de Concessiegever als de Gemeente. Deze oplaadpunten dienen vervangen te worden.
127	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Huidige beheerder	Wie beheert op dit moment de laadpunten?	Dit verschilt per garage. In veel gevallen is de Gemeente eigenaar.
128	Inschrijvingsleidraad		15	Optionele technologieën	Hoe gedetailleerd moeten voorstellen voor optionele technologieën, zoals batterijopslag, zijn opgenomen in de inschrijving?	Aanbestedende dienst kan geen punten toekennen aan oplossingen die geen onderdeel uitmaken van de aanbidding. Wel vraagt Aanbestedende dienst Inschrijver om in haar ontwerpfilosofie en ontwerp rekening te houden met de mogelijkheid dat dergelijke oplossingen in de toekomst worden toegepast.
129	Inschrijvingsleidraad		13	Netverzwaring	Wat gebeurt er als er vertragingen ontstaan in de levering van netverzwaringen door gemeenten?	Noch de Gemeente noch de Concessiehouder heeft een verplichting ten aanzien van het mogelijk maken van trede 3 (bijkomende buiten de initiële capaciteit van de netaansluiting). Als een netverzwaring dus niet wordt aangevraagd of anderszins vertraging oploopt, heeft dit dus geen juridische gevolgen.
130	Inschrijvingsleidraad	2.5.3.	14	Demarcatie	U geeft aan dat de "huisinstallateur" het EMS systeem levert. Welk systeem is dat en hoe dient de laadinfra hierop aangesloten te worden?	Het merk en type EMS systeem wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces bekend. Zie Bijlage PvE III Ontwerp & Realisatie voor de aansluiting tussen de systemen en PvE eis 4.2 voor het communicatieprotocol.
131	Inschrijvingsleidraad	2.5.3.	14	Demarcatie	Kan concessiehouder ook een EMS systeem aanbieden?	De Concessiehouder mag een EMS aanbieden maar de Gemeente bepaalt zelf of ze hiervoor kiezen.
132	Voorlichtingsbijeenkomst			Tendemet	Heeft deze al plaats gevonden? Aangezien deze niet als afgerond vermeld staat in Tendemet?	Ja deze heeft op maandag 25 oktober plaatsgevonden. De slides zijn/worden op TenderNed gepubliceerd.
133	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Data bestaande laadpalen	Op een aantal locaties staan al bestaande laadpalen. Is het voor opdrachtgever mogelijk om de historische verbruiksdata van deze laadpalen beschikbaar te stellen? Dit helpt inschrijver bij het opstellen van een accurate business case	Deze worden niet gedeeld. Zie ook vraag 136

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
134	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Openingstijden parkeergarages	Zijn alle parkeergarages waar de oplaadobjecten worden geplaatst 24 uur per dag geopend? Zo niet, kunt u aangeven welke parkeergarages beperkte openingstijden hebben en wat deze specifieke openingstijden zijn?	In alle 34 parkeergarages is 24/7 uitrijden mogelijk. Inrijden is veelal 24/7 mogelijk, behalve bij de volgende garages waarvan momenteel het volgende bekend is: P4 stadsplein (Dijk & Waard) - 7:00 - 21:30 Neringweg & Zilverpark (Lelystad) - 6:00 - 22:00 Gemeentehuis (Veenendaal) - 7:00 - 21:00 Tricotage & Arie van Hensbergen (Veenendaal) - 7:00 - 23:00 De inrijdtijden hierboven zijn doordeweeks. Op weekenddagen zijn deze vaak ruimer.
135	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Schouwrapporten van Baas B.V.	In Bijlage 7 wordt verwezen naar technische schouwrapporten van Baas B.V. Deze rapporten bevatten essentiële informatie over de huidige en toekomstige laadinfrastructuur. Kunnen deze rapporten aan ons beschikbaar worden gesteld?	Per abuis zijn de technische rapportages per parkeergarage bij de publicatie niet meegenomen. Deze zijn inmiddels gepubliceerd.
136	Bijlage 7 - Overzicht locaties			Gebruik / bezetting parkeergarages	Om een nauwkeurige prognose en planning te kunnen maken, willen wij u verzoeken om de volgende informatie met betrekking tot de parkeergarages beschikbaar te stellen: - Historische gegevens over de bezettingsgraad (dag- en nachtniveau, per tijdsperiode). - Gebruikspatronen, inclusief piekuren en totale bezoekersaantallen. - Eventuele verschillen in gebruik tussen werk- en weekenddagen. Kunt u deze gegevens aanleveren in een gestructureerd format, idealiter per parkeergarage en over een representatieve periode (bijvoorbeeld de afgelopen 12 maanden)? Mocht dit niet volledig beschikbaar zijn, ontvangen we graag inzicht in wat wel mogelijk is.	Zie het aanvullende document Inventarisatie data parkeergarages.
137	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			Indexatie installatievergoeding	Indexatie installatievergoeding: Kan de concessieverlener bevestigen of de installatievergoeding (zoals genoemd in artikel 11.1 sub a) ook op kwartaalbasis wordt geïndexeerd om ervoor te zorgen dat deze de inflatie nauwkeurig weerspiegelt en aansluit bij het kwartaalindexatiemechanisme van het laadtarief? Daarnaast staat in de bepaling: "Het aangegeven jaar bij L0 wordt gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst telkens met één (1) verhoogd." Kunt u verduidelijken of deze aanpassing jaarlijks of per kwartaal wordt toegepast? Indien dit jaarlijks wordt aangepast, ontstaat er mogelijk een discrepantie met de kwartaalindexatie. Hoe wordt hiermee omgegaan?	Nee, indexatie van de installatievergoeding vindt jaarlijks plaats, omdat deze index minder volatiel is dan de energieprijis. De energievergoeding wordt wel per kwartaal aangepast op basis van het energiecontract van de Gemeente, omdat deze meer volatiel is. NB: de indexatie van de installatievergoeding wordt aangepast naar indexatie op basis van GWW-index 4321 Elektrische installatie, zie vraag 25.
138	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			Berekening L1 en tariefaanpassing	Berekening L1 en tariefaanpassing: Het gebruik van een gemiddelde van de vier meest recente kwartalen voor L1 kan leiden tot een vertraagde weergave van daadwerkelijke loonstijgingen in de tariefberekening. Dit kan tijdens periodes van snelle inflatie, vooral als de loonstijging aan het einde van het jaar versnelt, resulteren in ondercompensatie. Om beter aan te sluiten bij de marktpraktijk en eerlijke tarieven te waarborgen, is het mogelijk om de indexcijfers van Q4 van het meest recente jaar als basis voor L1 te gebruiken? Aangezien Q4-gegevens mogelijk niet beschikbaar zijn tijdens de indexatieperiode (gezien de goedkeuringsperiode), zou het redelijk zijn om Q3-gegevens te gebruiken en tegelijkertijd L0 te baseren op Q3 2023-gegevens om consistentie en nauwkeurigheid te waarborgen? Kunt u hiermee instemmen?	Niet akkoord. Zie in dit verband ook het antwoord op vraag 25
139	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			indexatie van de energietariefcomponent	Eerste indexatie van de energietariefcomponent: Wanneer vindt de eerste indexatie van de energiecomponent plaats? Is dit ook op 01-01-2026?	De indexatie vindt plaats per Nadere Opdracht, voor het eerst op de eerste dag van het eerstvolgende kwartaal nadat de Nadere Opdracht is verstrekt.
140	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			Investerings Parkeergarages	Investerings Parkeergarages – artikel 11.1.d: Artikel 11.1.d stelt: "Indien voor een Parkeergarage investeringen door Gemeente nodig zijn ten behoeve van het verlengen van trede 2, dat wil zeggen het kunnen realiseren van meer Oplaadpunten binnen de bestaande netcapaciteit, of het opstappen naar trede 3, zoals genoemd in artikel 10.2, kan de Afdracht voor een Parkeergarage worden verhoogd." Kunt u verduidelijken welk type investeringen specifiek nodig is om trede 2 te verlengen, in plaats van bestaande netcapaciteit te vergroten, wat al onder trede 3 valt?	Dit kunnen maatregelen zijn waarmee binnen de bestaande capaciteit van de netaansluiting meer beschikbaar vermogen vrij wordt gemaakt ten behoeve van Oplaadpunten.
141	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			energieprijs en de capaciteitsvergoeding	Is het mogelijk om de energieprijis en de capaciteitsvergoeding twee weken vóór het moment van indexatie beschikbaar te hebben? Hoe zullen gemeenten hiermee omgaan om een tijdige en correcte verwerking mogelijk te maken? Daarnaast wordt aangegeven dat de energiebelasting voorlopig zal zijn. Wat gebeurt er in het geval dat het definitieve cijfer afwijkt van het voorlopige cijfer? Wordt er in dat geval een correctie toegepast, en zo ja, hoe wordt dit proces beheerd?	Zie vraag 21. Het is niet duidelijk waarnaar u refereert met 'Daarnaast wordt aangegeven dat de energiebelasting voorlopig zal zijn'. De energievergoeding wordt eens per kwartaal vooraf vastgesteld. Dit vastgestelde bedrag wordt door Concessiehouder aan Gemeente vergoed.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
142	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst				In artikel 10.3, 2de bullit staat dat er een eenmalige vergoeding van € 500,- gegeven wordt vanaf de startdatum tot 31-12-2030 voor alle nieuw geïnstalleerde oplaadpunten. In artikel 10.4, 3de bullit staat dat de concessiehouder verplicht is tot het kosteloos uitbreiden van het aantal oplaadpunten tot en met 31-12-2030 met inachtneming van vergoeding in artikel 10.4. Deze artikelen zijn in strijd met elkaar. Komen de geïnstalleerde oplaadpunten die voor 31-12-2030 geïnstalleerd zijn wel of niet in aanmerking voor de vergoeding van € 500,- per punt?	De verwijzing naar artikel 10.4 in deze bullit is onjuist, dit moet artikel 10.3 zijn. Concessiehouder mag bovenop de in artikel 10.3 genoemde eenmalige vergoeding geen extra kosten in rekening brengen. Oplaadpunten die voor 31-12-2030 worden geïnstalleerd, komen in aanmerking voor deze vergoeding. Artikel 10.4 derde bullet wordt aangepast naar: 'De Concessiehouder is verplicht tot het kosteloos uitbreiden van het aantal Oplaadpunten vanaf de ingangsdatum van de Exploitatieperiode tot en met 31 december 2030, met inachtneming van de eenmalige vergoeding als genoemd in artikel 10.3.'
143	Inschrijvingsleidraad			Subgunningscriterium Prijs	Op pagina 31 staat dat het maximale punt dat we kunnen krijgen van het prijscomponent 40 punten is. Echter, op pagina 36 wordt een voorbeeldberekening gedaan met maximaal 30 punten. Kan de inschrijver aangeven welke het maximale aantal punten is?	Zie antwoord vraag 90
144	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			prijsplafond	Artikel 11.8 & 11.9: Als het prijsplafond wordt doorbroken door stijgingen in externe kostencomponenten zoals de Afdracht of Capaciteitsvergoeding, waar de CPO geen controle over heeft, hoe stelt u voor om de last van deze stijgingen op een eerlijke manier te verdelen tussen de exploitant en de gemeente, in plaats van het volledige risico bij de exploitant te leggen?	Zie artikel 11.11: 'Indien het Prijsplafond wordt doorbroken, treden partijen en Gemeente in overleg met als doel het terugbrengen van het Laaddiensttarief onder het Prijsplafond. Hiertoe zullen beide partijen afzonderlijk en gezamenlijk transparant bespreken welke redelijke (en eventuele tijdelijke) bijdrage er geleverd kan worden.' Hieruit volgt niet dat het volledige risico bij de Concessiehouder wordt gelegd, slechts dat partijen in overleg treden over mogelijkheden.
145	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst			indexering van de installatievergoeding	In het document "241125 Voorlichtingsbijeenkoms MRA-E parkeerparages" vindt de indexering van de "installatievergoeding" elk kwartaal plaats. In het document Bijlage 1 Concept Raamovereenkomst Artikel 11.5 staat dit echter jaarlijks. Welke is de juiste?	De Raamovereenkomst is leidend.
146	Voorlichtingsbijeenkoms			minimale aantal te plaatsen laadpunten	In het document wordt aangegeven dat de concessiehouder gedurende 10 jaar laadpunten plaatst en exploiteert, waarvan minimaal 5 jaar verplicht is. Daarnaast wordt een uitleg in drie stappen beschreven: Vervanging of overname van bestaande laadpunten (ca. 150). Uitbreiding binnen de capaciteit van de bestaande netaansluiting (300-550). Uitbreiding na verzwaren van de netcapaciteit (ca. 1.000). Kunt u bevestigen of de genoemde aantallen in elke fase minimumverplichtingen zijn gedurende de exploitatieperiode, en hoe deze aantallen zich verhouden tot de verplichting van minimaal 5 jaar plaatsen? Zo niet, kunt u toelichten wat het exacte minimale aantal te plaatsen laadpunten is binnen de scope van de opdracht, en welke flexibiliteit hierin bestaat?	Verplichtingen ten aanzien van (bij)plaatsing zijn beschreven in de Concept raamovereenkomst artikel 10.2 en artikel 10.4.
147	Bijlage 2 - Programma van Eisen			laadpunten bijplaatsen	In het document wordt aangegeven dat de concessiehouder gedurende 10 jaar laadpunten plaatst en exploiteert, waarvan minimaal 5 jaar verplicht is. Kunt u expliciet aangeven wat de verwachtingen van de leverancier zijn in de jaren 6, 7, 8? Is het mogelijk dat een leverancier er voor kiest niet bij te plaatsen of meer bij te plaatsen? Indien de leverancier meer zou bij willen plaatsen, dan opdrachtgever nodig acht blijven de vergoedingen dan nog van kracht?	Verplichtingen ten aanzien van (bij)plaatsing zijn beschreven in de Concept raamovereenkomst artikel 10.2 en artikel 10.4. Hieruit volgt dat Concessiehouder niet kan afzien van bijplaatsing. Bijplaatsing van meer Oplaadpunten zou in principe wel mogelijk zijn, echter voor bijplaatsing is altijd akkoord nodig van Concessiegever.
148	Bijlage 2 - Programma van Eisen				De eis rondom ongeautoriseerde toegang wordt door ons als niet gangbaar ervaren binnen de huidige marktstandaarden" te formuleren als: "Op dit moment is ongeautoriseerde toegang nog vaak onderwerp van feasibility studies bij veel leveranciers van laadpalen Bent u bereid deze eis te herzien of aan te passen, rekening houdend met de beperkte beschikbaarheid van dergelijke functionaliteiten in de markt?	Kan de Gegadigde toelichten over welke eis dit gaat?
149	Bijlage 2 - Programma van Eisen			managementsamenvatting en	Kan de concessieverlener bevestigen dat het aanleveren van managementsamenvattingen van pen- en hacktesten volstaat om aan de eisen te voldoen, gelet op het waarborgen van vertrouwelijkheid van de volledige rapportages?	Dat is akkoord.
150	Bijlage 2 - Programma van Eisen			scheiding van data	Wat wordt exact verstaan onder scheiding van data in deze concessie? Is Row-Level Security voldoende, of wordt een fysieke scheiding (bijvoorbeeld aparte databases) vereist? Kunt u een definitie geven van wat u onder 'scheiding van data' verstaat?	Indien de concessiehouder Row-Level Security naar behoren implementeert is dit voldoende. Echter, als bijvoorbeeld uit een pen- en hacktest kwetsbaarheden naar voren komen dan dient de Concessiehouder dit wel op te lossen.
151	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 netwerkdringers, 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	Hier komt de Aanbestedende dienst op terug in Nvl 2
152	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 concessieverlener (bijvoorbeeld tijdelijke blokkade, volledige deactivatie)?	Hier komt de Aanbestedende dienst op terug in Nvl 2

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
153	Bijlage 2 - Programma van Eisen				Wie is verantwoordelijk voor het leveren van internettoegang voor de laadpalen in parkeer garages (concessie verlener of leverancier)? Welke maatregelen worden verwacht om het risico op onbeveiligde toegang te mitigeren? Kunt u toelichten hoe deze verantwoordelijkheden en risico's gezamenlijk worden beheerst en geborgd?	Concessiehouder is verantwoordelijk voor internetverbinding op de Oplaadpunten en OVI. Ter verduidelijking wordt de tekst in de Inschrijvingsleidraad 2.5.3 als volgt aangepast: 'De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de installatie (of overname), exploitatie, beheer en onderhoud van het gedeelte van het Laadsysteem vanaf en inclusief de Onderverdeelinrichting (OVI). Dit is inclusief het aanleggen van kabelgoten en doorvoeringen. Ook dient de Concessiehouder een load balancing systeem in te richten binnen de kaders die vanuit het EMS worden meegegeven en een internetverbinding te realiseren voor de aansturing van de Oplaadobjecten. Benodigde werkzaamheden die hieruit voortvloeien, noemen we Project 2.'
154	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 nomen hierbij worden verwacht (bijvoorbeeld inbraaktests, inspecties, of andere beveiligingscontroles)?	Hier komt de Aanbestedende dienst op terug in Nvl 2
155	Algemeen				Wordt slim laden specifiek vereist binnen deze concessie, en zo ja, welke aanvullende cybersecurity-eisen worden gesteld om de beveiliging van deze functionaliteit te waarborgen?	Slim Laden via OCPP protocollen moet mogelijk zijn op de Oplaadobjecten. De huidige eisen voor cybersecurity zijn voldoende.
156	Bijlage 2 - Programma van Eisen			escrow	Wat is het doel van de escrow-eis binnen deze concessie? Beoogt u hiermee uitsluitend de continuïteit van dienstverlening te waarborgen? Bent u bereid alternatieve maatregelen, zoals bijvoorbeeld business continuïteit plannen met alternatieve leveranciers voor laadpalen en backoffice of andere continuïteitsoplossingen, te accepteren in plaats van een escrow-regeling?	Ja, Concessiegever is bereid alternatieven te accepteren zoals in eis 5.3.7 staat beschreven '(TTP, zoals Escrow of gelijkwaardig)
157	Voorlichtingsbijeenkomst / PvE			Afbakenen scope	In het document wordt aangegeven dat er geen afnameverplichting of omzetgarantie geldt. Daarnaast wordt een uitleg in drie stappen beschreven: • Vervanging of overname van bestaande laadpunten (ca. 150). • Uitbreiding binnen de capaciteit van de bestaande netaansluiting (300-550). • Uitbreiding na verzwaar van de netcapaciteit (ca. 1.000). Om investeringsrisico's te beperken, willen wij voorstellen om een maximaal aantal te plaatsen laadpunten af te spreken. Een voorstel zou zijn om een maximum vast te stellen van 150 laadpunten bovenop de uitbreiding binnen de capaciteit van de bestaande netaansluiting (stap 2). Is de Aanbestedende Dienst bereid om een dergelijk maximum op te nemen in de scope van de opdracht? Zo niet, kunt u toelichten hoe de range van 150 tot 1.000 laadpunten concreet zal worden ingevuld en wat hierin de verwachtingen richting de concessiehouder zijn?	Niet akkoord. Verplichtingen ten aanzien van (bij)plaatsing zijn beschreven in de Concept raamovereenkomst artikel 10.2 en artikel 10.4. Wij zijn van mening dat deze kaders voldoende houvast bieden om investeringsrisico's te beperken.
158	Offerteaanvraag	11.3		Indexatie energie	In gevallen waarin een nieuw geplaatst Laadpunt wordt aangesloten op een kleinverbruikaansluiting en de concessiehouder zelf elektriciteit moet inkopen, bestaat het risico dat de energiekosten op basis van het contract van de concessiehouder hoger uitvallen dan het energietarief dat de gemeente hanteert in het Laaddiensttarief. Dit kan leiden tot financiële nadelen voor de concessiehouder. Is de concessieverlener bereid om een apart Laaddiensttarief te overwegen voor Laadpunten die onder het energiecontract van de concessiehouder vallen, zodat deze beter aansluit op de daadwerkelijk gemaakte energiekosten?	Niet akkoord. Het staat Concessiehouder vrij om ervoor te kiezen gebruik te maken van de bestaande aansluiting van de Parkeergarage als deze tarieven gunstiger zijn.
159	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Overweging en	1		In de overwegingen staat onder IV. 'nader te bepalen ingangsdatum'. Kan Concessieverlener meer informatie verschaffen over de beoogde startdatum, dit in verband met het eventueel organiseren van capaciteit binnen onze interne organisatie en onderaannemers.	Zie hiervoor de planning in paragraaf 1.5 van de Inschrijvingsleidraad
160	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 2.1 e.v.	2	Voorwerp van de Raamovereenkomst	Er staat omschreven tot welke zaken Concessiehouder zich verbindt. Hierin staat ook 'overnemen' beschreven. Kunt u nader omschrijven wat u onder 'overnemen' verstaat en in welke staat de over te nemen laadpalen zich bevinden, welke eisen voor overdracht er aan de overdragende partij worden gesteld en wat er precies van Concessiehouder wordt verlangd in dit kader? Mag Concessiehouder eventueel te maken kosten die noodzakelijk zijn om de laadpalen in goede staat te krijgen verhalen op Concessieverlener, dan wel de oude Concessiehouder?	In bijlage 7 staat beschreven welke laadobjecten ter overname worden aangeboden. Het staat Concessiehouder vrij om deze laadobjecten over te nemen of te vervangen. De Oplaadobjecten dienen na overname aan alle in de contractdocumenten gestelde eisen te voldoen. Concessiehouder mag geen kosten in rekening brengen die voortkomen uit de overname van deze laadobjecten.
161	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 2.4	2		Zonder zekerheid met betrekking tot het minimaal te realiseren (dan wel over te nemen/te vervangen) aantal laadpalen is het lastig voor Concessiehouder om een juiste prijs af te geven. Heeft concessieverlener een overzicht beschikbaar van de totale aantallen over te nemen laadpalen + een prognose van het aantal nog bij te plaatsen laadpalen met onderliggende data hoe op dat aantal gekomen is?	Zie Bijlage 7 - Overzicht locaties. Hierin is per parkeergarage een prognose afgegeven voor benodigde Oplaadpunten. In de technische rapportages is aangegeven hoeveel Oplaadpunten waarschijnlijk op de netaansluiting passen. Oplaadobjecten dienen vervangen te worden tenzij dit specifiek anders is aangegeven.
162	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art 2.7	3		In artikel 2.7 wordt gesproken over gemeenten die zich gedurende de looptijd nog zouden kunnen aansluiten bij de MRA-E. Indien dit een aantal gemeenten zijn, heeft dit dan impact op het maximaal aan te sluiten parkeergarages binnen de concessie? Dat maximum staat nu op 45 parkeergarages, is er een mogelijkheid om dat uit te breiden?	Nee, het maximaal aantal Parkeergarages blijft 45, ook als extra Gemeenten zich aansluiten.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
163	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 3.4	3	Nadere Opdrachten	In artikel 3.4 staat vermeldt dat iedere Nadere Opdracht een vaste einddatum kent. Indien dit het geval is, wordt de exploitatieperiode voor Concessiehouder in sommige gevallen erg kort. Hierover hebben wij een drietal vragen: 1. Hebben de huidige overeenkomsten (Nadere Opdrachten) ook één vaste einddatum of zijn die verschillend per locatie? 2. Wat is de looptijd per Nadere Opdracht? 3. Kan er per Nadere Opdracht een minimumlooptijd overeengekomen worden, zodat Concessiehouder een minimale exploitatieperiode per laadpaal van (bijvoorbeeld) 8 jaar heeft?	1. Ja, alle Nadere Opdrachten eindigen op hetzelfde moment. 2. De looptijd van een Nadere Opdracht is afhankelijk van de ingangsdatum. De Nadere Opdracht eindigt tien (10) jaar na de ingangsdatum van de Raamovereenkomst. 3. De Raamovereenkomst waaruit Nadere Opdrachten verstrekt kunnen worden, heeft een looptijd van vier (4) jaar. Dit betekent dat de minimale looptijd van een Nadere Opdracht zes (6) jaar is.
164	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 3.10	4	Verlenging	Kunnen aan de verlenging, zoals genoemd in dit artikel, hier vaste termijnen aan gehangen worden. Bijvoorbeeld: Dat Concessiegever aan het einde van de looptijd maximaal tweemaal met 1 kalenderjaar kan verlengen. Dit geeft zekerheid aan de Concessiehouder voor welke termijn zij haar organisatie in stand dient te houden. Daarmee heeft Concessiegever ook de garantie dat Concessiehouder haar verplichtingen onder deze overeenkomst blijvend kan nakomen.	Dit artikel ziet niet op een reguliere verlenging, maar slechts een verlenging in geval van onvoorziene omstandigheden. Te denken valt aan het oplopen van vertraging tijdens de aanbestedingsprocedure waarmee een opvolgend exploitant wordt gecontracteerd. In een dergelijk geval kan een verlenging wenselijk zijn, maar wel voor een zo kort mogelijke periode. Wat deze periode is, is vooraf niet vast te stellen.
165	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 3.11	4	Einde looptijd	In artikel 3.11 staat dat Oplaadpunten door Concessiegever gedurende de laatste 3 maanden van de Nadere Opdrachten op afroep kunnen worden aangemeld voor overdracht. Deze periode komt in mindering op de exploitatieperiode, die zoals genoemd in vraag 20 al aan de korte kant kan zijn. Kan de overdrachtsperiode ingaan na einde looptijd, waarna Concessiehouder in de opstartfase van de nieuwe Concessiehouder overdraagt? Hetzelfde geldt in feite voor Concessiehouder ook bij het ingaan van deze Overeenkomst, toch?	Niet akkoord. Op het moment dat de Nadere Opdrachten aflopen dient een nieuw gecontracteerde exploitant de exploitatie van het volledige areaal overgenomen te hebben. Om dit voor elkaar te krijgen is een bepaalde overnameperiode nodig. Deze valt dus binnen de looptijd van de Nadere Opdrachten.
166	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 5.2	5		In artikel 5.2 wordt genoemd dat na het ontvangen van een Nadere Opdracht, in de betreffende parkeergarage dient te worden gerealiseerd (of overgenomen) conform deze Raamovereenkomst en het PvE. Kunnen wij hieruit afleiden dat in een Nadere Opdracht geen aanvullende eisen, dan wel opdrachten kunnen worden verstrekt?	Dit is correct
167	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 5.3	5		In artikel 5.3 dient Concessiehouder te garanderen dat alle termijnen uit PvE III behaald worden. Wij zien graag dat dit een inspanningsverplichting wordt, die enkel geldt voor de termijnen waar Concessiehouder direct invloed op uit kan oefenen. Kunt u hiermee instemmen?	Niet akkoord, dit artikel ziet slechts op de termijnen waar Concessiehouder een bepaalde mate van invloed op heeft.
168	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 6.2	7		Aan de herzieningsclausule ex. 2.163c wordt nu een koppeling gelegd met een herziening ex. 2.163e. Dat betekent dat voor toepassing van 2.163c een extra beperking geldt, namelijk die van de voorzienbaarheid. Dit is onwenselijk voor zowel Concessiegever als Concessiehouder. Advies is om de eerste zin te schrappen en in de tweede zin het woord 'gewijzigde' te schrappen. Dit artikel gaat nu net over wijzigingen die op zich wel voorzienbaar waren, maar waar niet in voorzien is. (om bijv. te voorkomen dat Concessiehouder een aanzienlijke risico opslag in zijn prijs moet meenemen). Kunt u hiermee instemmen?	Nee. Wijzigingen die wel voorzienbaar waren, maar niet door Concessiehouder zijn voorzien zijn voor risico van Concessiehouder. Slechts over wijzigingen die niet voorzienbaar waren kunnen partijen in overleg treden en worden de consequenties nader besproken.
169	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 6.4	7		In artikel 6.4 wordt gesproken over 'actief meewerken'. Wat wordt hier precies in verwacht van Concessiehouder?	Wijzigingen op initiatief van Concessiegever dienen in principe doorgevoerd te worden door Concessiehouder. Concessiehouder dient hier dus actief aan mee te werken om een dergelijke wijziging te implementeren.
170	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 7.5	8		In artikel 7.5 staat welke kosten wij vergoed krijgen als een oplaadpunt meer dan 30 kalenderdagen in een jaar niet toegankelijk is of niet beschikbaar door toedoen van de gemeente. We zouden de 'beperking' per kalenderjaar graag geschrapt zien en hier willen laten staan dat Concessiehouder een vergoeding van €5 per kalenderdag ontvangt. Dit is meer in lijn met de investering die Concessiehouder doet dan een maximum van €450 per kalenderjaar.	Niet akkoord.
171	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 8.2-8.6	8	Data	Deze bepalingen mbt beperken Concessiehouder in haar mogelijkheden. Concessiehouder gebruikt de data onder andere, maar niet uitsluitend voor datagestuurde onderhoud, analyses, ontwikkeling van de EV-markt en voorspellingen van de laadvraag in het heden en de toekomst. Ook wordt de data gebruikt voor vergelijkingen met andere concessies. Indien het gebruiksrecht beperkt is tot het uitvoeren van de Raamovereenkomst is dat niet mogelijk en ook niet wenselijk voor de Concessiegever, omdat de data dan niet vergeleken kan worden met prestaties in andere gebieden.	Het is niet duidelijk welke vraag u wilt stellen
172	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 8.3	8	Vertrouwelijkheid data	In artikel 8.3 wordt gesproken over vertrouwelijke data. Concessiehouder heeft geen inzicht in privacygevoelige data en vraagt zich dan ook af welke data vertrouwelijk zou moeten zijn. Het betreft hier toch enkel: aantal geladen kWh's, een tijdstip, eventueel een betaling van €X?	Alle data uit deze concessie is vertrouwelijk. Zie artikel 8.3.
173	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 10.3	9	Vergoeding aan Concessiehouder	Op basis van welke index wordt de genoemde eenmalige bijdrage per Oplaadpunt uit artikelen 10.3 en 10.4 jaarlijks geïndexeerd?	De eenmalige bijdrage per Oplaadpunt wordt niet geïndexeerd
174	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 10.4	10	Verplichting tot uitbreiding	In artikel 10.4 staat de verplichting van Concessiehouder om uitbreidingen te realiseren tot en met het 8e contractjaar. In het PvE 2.16 staat dat deze verplichting voor Concessiehouder geldt in de periode 2025-2030. Deze 2 zaken spreken elkaar tegen. Waar moeten wij vanuit gaan en op basis waarvan kunnen we onze berekeningen maken?	De Concept Raamovereenkomst is hierin leidend. Concessiehouder is na 2031 verplicht om Oplaadpunten te plaatsen indien Concessiegever bereid is de daar tegenover gestelde vergoedingen (art. 10.4) te betalen. PvE eis 2.16 wordt aangepast

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
175	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 10.4	9		2e bullet van artikel 10.4: Is er een overzicht bekend van welke parkeer garages onderdeel zijn van de Concessie, waar op dit moment nog geen Oplaadpunten zijn geplaatst? Hoe groot zijn deze garages, zijn deze 24/7 toegankelijk en is er door Concessieoverlener een ondergrens vastgesteld waar een parkeergarage minimaal aan moet voldoen om in aanmerking te komen voor deze Concessie? Ik denk aan: Minimum aantal parkeerplekken, of de locatie publiek toegankelijk is etc?	Een overzicht van de reeds bekende parkeergarages is te vinden in bijlage 7. Zie ook de definitie van Parkeergarage in de Inschrijvingsleidraad.
176	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 10.4	10		Laatste bullet van artikel 10.4: Voor uitbreidingen zou relevant moeten zijn het moment van plaatsing en niet het moment van het besluit dat er uitgebreid dient te worden. Dit omdat er een lange doorlooptijd is en het moment van plaatsing relevant is voor de terugverdiendtijd van de laadobjecten voor Concessiehouder.	Daar is iets voor te zeggen, maar de prikkel om zo snel mogelijk te realiseren vindt Aanbestedende dienst belangrijk. Op deze manier blijft de prikkel het best bestaan.
177	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.1	10	Energievergoeding	In artikel 11.1 sub b staat dat de kosten voor elektriciteit 'zoveel mogelijk' 1-op-1 doorbelast worden door de Gemeente aan de Concessiehouder. Wij zien hier graag 'zoveel mogelijk' vervangen door 'te allen tijde'.	Niet akkoord. De kosten voor elektriciteit kunnen niet 1-op-1 worden doorbelast, omdat het Laaddiensttarief vooraf wordt vastgesteld en de daadwerkelijk gemaakte kosten pas achteraf bekend zijn.
178	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.1 + 11.3	10	Energievergoeding	In sommige gevallen koopt Concessiehouder zelf energie in (zie art. 11.3), in dat geval moet hetgeen in art. 11.1 sub b is opgenomen gelden voor Concessiehouder richting e-rijder. Echter, in art 11.3 wordt opgenomen dat hetzelfde Laadtarief gehanteerd dient te worden op alle Oplaadpunten in de betreffende parkeergarages waar Concessiehouder de elektriciteit zelf inkoopt. Echter, dit is afhankelijk van het moment dat de elektriciteit wordt ingekocht, dus kan Concessiehouder dit niet redelijkerwijs op voorhand beloven. We zien graag dat dit wordt gewijzigd in lijn met bovenstaande.	Niet akkoord. Aanbestedende dienst acht het risico voor Concessiehouder beperkt, omdat het grootste deel van de Oplaadpunten op de bestaande aansluitingen aangesloten zullen worden. Daarnaast profiteert Concessiehouder ervan als hij gunstigere energietarieven weet te onderhandelen dan de Gemeente.
179	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.1b	11	Dynamische tarieven	Bullet dynamische tarieven: Op deze wijze kan hetgeen Concessieoverlener aan Concessiehouder vraagt, hoger zijn dan hetgeen Concessiehouder mag doorberekenen in het Laaddiensttarief. Dit omdat de tarieven gebaseerd zijn op het voorgaande kwartaal. Kan dit op een andere wijze worden gedaan?	Per kwartaal wordt vooraf de energievergoeding bepaald, op basis van het voorafgaande kwartaal. Deze energievergoeding dient Concessiehouder in de Laaddienstprijs te verwerken. Deze energievergoeding is ook de vergoeding die bij de Gemeente in rekening gebracht kan worden. DAarmee is er geen risico voor de Concessiehouder. Het risico op afwijkingen ten opzichte van de daadwerkelijke energiekosten ligt bij de Gemeente.
180	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.5	11	Indexatie	In artikel 11.4 staat dat het Laaddiensttarief 4x per jaar wordt geïndexeerd. De installatievergoeding is hier onderdeel van. Dat kan dus ook 4x per jaar worden geïndexeerd. 11.4 en 11.5 spreken elkaar tegen.	Deze artikelen spreken elkaar niet tegen. Het Laaddiensttarief wordt viermaal per jaar aangepast, daar de energievergoeding ook viermaal per jaar aangepast kan worden. De component installatievergoeding kan eenmaal per jaar worden geïndexeerd.
181	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.7	12	Goedkeuring indexatie	Wij zien graag gewijzigd in artikel 11.7 dat indien Concessieoverlener niet binnen 2 weken haar goedkeuring (of bezwaar) geeft op de voorgestelde indexatie, de goedkeuring stilzwijgend wordt gegeven. Dit om te voorkomen dat Concessiehouder hier achteraan dient te gaan en anders haar tarief niet mag verhogen, met als gevolg dat Concessiehouder voor de (eventueel) hogere kosten opdraait.	Zie vraag 21
182	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 11.8-11.11	12&13	Prijsplafond	Een Prijsplafond is voor Concessiehouder niet acceptabel. Niet in de laatste plaats omdat dit voor het berekenen van de business case betekent dat er onzekerheden in opgenomen moeten worden. Graag zien wij de artikelen mbt Prijsplafond geschrapt. Indien Concessieoverlener aan deze artikelen vast wenst te houden zien wij graag uitzonderingen opgenomen en een nadere onderbouwing waarvoor Concessieoverlener dit noodzakelijk acht.	Voor Concessiegever is het Prijsplafond van essentieel belang om elektrisch vervoer ook in de toekomst te blijven stimuleren. Hoewel Aanbestedende dienst uw bezwaar begrijpt, houdt Aanbestedende dienst vast aan deze artikelen. Daarbij merkt Aanbestedende dienst wel op dat partijen in overleg treden over mogelijkheden om het Laaddiensttarief onder het Prijsplafond te krijgen, zonder dat hierbij vooraf verplichtingen worden vastgelegd.
183	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 13.2	13	Boetebeding	Graag zien wij de boeteclausule uit artikel 13.2 worden aangepast naar een boete die kan worden opgelegd na een ingebrekestelling met een redelijke termijn om alsnog tot nakoming over te gaan. Daarnaast zien we de boete graag verlaagd naar €500 per week, aangezien wij deze hoogte niet redelijk achten en niet in lijn is met andere concessies.	Niet akkoord
184	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 13.5	14	Schadevergoeding	We zien artikel 13.5 graag aangepast naar het volgende: De door Concessieoverlener al dan niet opgelegde boete op grond van de voorgaande leden is een gefixeerde schadevergoeding. Verder laat het de overige rechten van Concessieoverlener onverlet.	Niet akkoord.
185	Bijlage 1 - Concept Raamovereenkomst	Art. 13.6	14	Beperken overmacht	Je kunt omstandigheden nooit per definitie uitsluiten van 'overmacht'. Er zijn omstandigheden denkbaar waarin ook deze zaken overmacht betreffen. Het definiëren van overmacht kan alleen in zijn algemeenheid (6:75 BW) en de uiteindelijke invulling moet, als partijen daar niet uitkomen, aan de rechter worden overgelaten)	Niet akkoord.
186	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.8	12	OCCP versie	In verband met eis 3.2.11, waarin wordt gesteld dat nieuwe versies van OCCP binnen een jaar na release moeten worden geïmplementeerd, willen wij graag verduidelijking. Indien implementatie van nieuwe OCCP-versies hardwareaanpassingen vereist, wordt verwacht dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor de volledige vervanging van de benodigde hardware? Kunt u aangeven hoe hierna mee omgegaan zal worden in de praktijk?	Aanbestedende dienst verwijst naar eis 3.2.11 waarin staat dat dit geen hardwarematige wijzigingen betreft.
187	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.13	13	ISO15118	ISO15118 is niet alleen V2G, welke versie van ISO15118 dient te worden ondersteunt en welke diensten verwacht de concessieoverlener gebaserd op ISO15118?	Zowel ISO15118-2 als ISO15118-20 dienen ondersteund te worden met alle diensten die daarmee geleverd kunnen worden. Welke diensten daadwerkelijk geïmplementeerd zullen worden, is niet bekend.
188	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.3			Waarom wordt hier gekozen voor 22 kW per oplaadpunt? Er zijn maar weinig auto's die dit kunnen, 11 kW is de marktstandaard en het is ook niet de verwachting dat dit in de toekomst snel zal veranderen	Eis 2.3 wordt als volgt aangepast: 'De bekabeling naar elk Oplaadobject is zodanig gedimensioneerd dat deze bij elk Oplaadobject 22kW kan leveren bij voldoende capaciteit.'
189	Bijlage 2 - Programma van Eisen	4.9			In relatie tot eis 4.9 en het waarborgen van correcte communicatie van de controller, hoe wordt gegarandeerd dat firmware upgrades geen verstoring veroorzaken in de communicatie tussen het Oplaadobject en het backofficesysteem? Zijn er specifieke testprocedures of validatiestappen die moeten worden uitgevoerd voorafgaand aan het doorvoeren van een firmware upgrade om continuïteit en compliance met het Programma van Eisen te waarborgen?	De Aanbestedende dienst heeft geen specifieke testprocedure of validatiestappen. De Concessiehouder kan hier een voorstel voor doen op het moment dat het zich voordoet.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
190	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.3			Een SLA van 24u op alle dagen is ten opzichte van de marktstandaard (SLA 2 werkdagen) een zeer hoge eis. Dit verhoudt zich in onze ogen ook niet met de vrij soepele uptime eis van slechts 97%. Is OG het met ons eens dat een hogere uptime eis van 99% in combinatie met een SLA van 2 werkdagen meer realistisch en tevens veel dichter bij de marktstandaard zou zijn, en ook resulteert in een meer tevreden E-rijder?	Niet akkoord.
191	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)?	Kan de Gedadigde de vraag verder toelichten met een praktische casus zodat deze in NvI 2 behandeld kan worden?
192	Bijlage 2 - Programma van Eisen	6.1			In hoofdstuk 6, paragraaf 6.1, wordt een reeks eisen beschreven onder één eisnummer. Wij verzoeken u vriendelijk om deze eis op te splitsen in afzonderlijke genummerde subeisen, vergelijkbaar met de opmaak van andere paragrafen in het Programma van Eisen (zoals 5.1.1, 5.1.2, enzovoort). Dit draagt bij aan de duidelijkheid en eenduidigheid bij de verdere uitwerking en naleving van de eisen.	Niet akkoord
193	Bijlage 8 - Social Return	1		Sociaal inkopen	Opdrachtgever verwijst in bijlage 8 naar de mogelijkheid om sociaal in te kopen. Hanteert opdrachtgever daarin een lijst met goedgekeurde sociale ondernemingen? Kan deze lijst met gegadigden gedeeld worden?	Bij deze Opdracht is het social return beleid van de provincie Noord-Holland van toepassing. De definitie van een sociale onderneming is voor de provincie Noord-Holland een onderneming met meer dan 30% mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in dienst. Zie www.noord-holland.nl/socialreturn voor een niet limitatieve opsomming van sociale ondernemingen en verwijzingen naar bestaande (landelijke) platforms. Bij het kiezen van een sociale onderneming dient voor nakoming van de social return verplichting altijd aan de voorwaarde te worden voldaan van een onderneming met meer dan 30% mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.
194	Bijlage 8 - Social Return			Social Return bedrag	In bijlage 8 wordt een Social Return verplichting van 250,- per gerealiseerd laadpunt genoemd. Is opdrachtgever zich ervan bewust dat dit bedrag vele malen hoger ligt dan marktconform (zo'n 20-40,- per laadpunt)? Is opdrachtgever bereid tot het verlagen van de Social Return verplichting naar 50,- per gerealiseerd laadpunt?	Er wordt uitgegaan van 400 geraamde laadpunten. Dit in combinatie met contractduur en de verrekensystematiek gaat het om een toepasbare en proportionele verplichting.
195	Bijlage 8 - Social Return			Social Return bedrag	Geldt de Social Return verplichting van 250,- per gerealiseerd laadpunt alleen voor nieuwe laadpunten? Of is dit bedrag ook van toepassing op overgenomen laadpunten?	De social return verplichting geldt per gerealiseerd laadpunt alleen voor nieuwe laadpunten.
196	Bijlage PvE IV - FAT – SAT protocol	1.3			Hier wordt over snelladers gesproken. Overige tekst lijkt ook meer over snelladers te gaan. Kunt u dit nader toelichten?	Dit is niet correct. Bijlage PvE IV is indicatief en dient als voorbeeld gebruikt te worden voor het door Concessiehouder op te stellen protocol.
197	Bijlage PvE II - Eisen aan Data	5.1			Het voorbeeld bevat CDRIDs terwijl er niet geladen wordt, tevens zijn de tijdstippen niet klok aligned. Kunt u nader toelichten wat u hier bedoeld?	Dit betreft een voorbeeld qua tabelindeling.
198	Bijlage 2 - Programma van Eisen				In het Programma van Eisen (eisen 1.29 en 2.18) wordt vereist dat de installatie en oplaadobjecten voldoen aan de NEN1010-norm. In de praktijk blijkt volledige naleving soms praktisch onuitvoerbaar. Kunnen wij in overleg met de concessievrerfener een aanpak vaststellen waarbij zoveel mogelijk aan de norm wordt voldaan, zonder dat dit leidt tot onrealistische of inefficiënte oplossingen. Waarbij de onderstaande punten als uitgangspunten kunnen dienen: • De vereisten uit de NEN1010 worden geïnterpreteerd binnen de context van deze concessie? • De installatieverantwoordelijke van Concessiehouder maakt bij afwijkingen een risicoinventarisatie en deelt deze met Concessievrerfener. • Praktische uitdagingen worden geïnventariseerd en afgestemd tussen partijen? • Er ruimte is voor maatwerkoplossingen, mits deze in lijn zijn met de intenties van de NEN1010 en de veiligheidseisen? Graag vernemen wij of u hiermee kan instemmen. Indien niet, zou u kunnen aangeven hoe hiermee omgegaan dient te worden?	Indien in volledige afstemming met de Installatieverantwoordelijke kan door Concessiegever worden afgeweken van de norm, mits vastgelegd in risicoregister. Hierbij betreft het enkel afwijken die vallen onder interpretatie binnen de context.
199	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Onderverdeeltast	Kan de opdrachtgever toelichten of de opdrachtnemer invloed heeft op de locatie waar de onderverdeeltast geplaatst wordt? Is de plaatsing van de onderverdeeltast standaard in de buurt van de hoofddeler, of kunnen alternatieve locaties worden voorgesteld? Daarnaast ontvangen we graag informatie over de geschatte kabellengte tussen de laadpalen en de geplande locatie van de onderverdeeltast.	De Concessiehouder kan een voorstel doen voor een locatie aan de Concessiegever / Gemeente. Hierin heeft de Gemeente een leidende stem.
200	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Planning en verdeelkasten	Voor locatie 19 is de tekening duidelijk, maar voor sommige andere locaties ontbreken tekeningen, en/of is het onduidelijk waar de verdeelkasten geplaatst moeten worden. Kan de opdrachtgever voor deze locaties duidelijk aangeven waar de verdeelkasten gepland zijn (zoals bij locatie 19) en, indien mogelijk, aanvullende tekeningen verstrekken?	Dit zijn tekeningen uit de schouwrapporten (nu gepubliceerd) met een conceptontwerp. De werkelijke locaties van de OVI en de Oplaadobjecten (demarcatie van Inschrijver) zijn nog nader te bepalen in de fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces. De locaties uit de tekeningen staan dus niet vast.
201	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Spanningsloze schakeling	Kan de opdrachtgever verduidelijken of de spanningsloze schakeling bij calamiteiten (zoals beschreven in PvE 3.3.10 en 3.3.11) dient te worden uitgevoerd op hoofverdeelkastniveau of op onderverdeelkastniveau? Gezien de verhoogde veiligheid achten wij uitvoering op hoofverdeelkastniveau wenselijk. Kan de opdrachtgever aangeven of dit als standaard wordt gehanteerd of bespreekbaar is?	De installatie dient op zowel HVK niveau als OVI niveau spanningsloos gemaakt te kunnen worden.
202	Inschrijvingsleidraad	2.5.2	13	Overname bestaande laadpunten	Wat is de termijn van overname van de bestaande laadpunten vanaf de start van de concessie?	Dit is afhankelijk van de termijn waarbinnen de Nadere Opdracht voor de betreffende Parkeergarage wordt verstrekt.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
203	Bijlage 7 - Overzicht locaties	Heel document	Heel document	Verbruik huidige en toekomstige laadpunten	Kan er inzage geven worden in het jaarverbruik van de huidige laadpunten, alsmede het te verwachten jaarverbruik van de te realiseren laadpunten?	Deze informatie is niet bekend. Tijdens fase 1 van het ontwerp en realisatieproces heeft de Inschrijver de mogelijkheid om deze bij de Gemeenten op te halen. Zie ook vraag 136.
204	Inschrijvingsleidraad	4.5.1.	29	Kerncompetenties	Mogen 3e partijen ingezet worden om te voldoen aan de kerncompetenties?	Ja, dit is toegestaan. Voorwaarde is dan wel dat deze derde ook daadwerkelijk wordt ingezet voor het deel waarop de kerncompetentie ziet. Zie de Inschrijvingsleidraad voor overige bepalingen rond het inzetten van derden.
205	Inschrijvingsleidraad	2.5.2	13	Vervangen bestaande laadpunten	Er wordt meerdere keren beschreven dat bestaande laadpunten die overgenomen dienen te worden mogelijk ook vervangen dienen te worden. Wat is het aantal laders dat daadwerkelijk vervangen dient te worden en wat is het aantal dat enkel geëxploiteerd dient te worden?	Zie Bijlage 7 - Overzicht locaties. Oplaadobjecten dienen vervangen te worden tenzij dit specifiek anders is aangegeven.
206	Inschrijvingsleidraad	Hoofdstuk 4	29	Kerncompetentie	De omschrijving van kerncompetentie 2 omvat zowel fysieke werkzaamheden in de parkeergarages zoals periodiek en correctief onderhoud en uitbreiding van de laadinstallatie waarvoor kennis en ervaring met parkeergarages gewenst/geëist is. Het omvat echter ook administratieve werkzaamheden zoals de verrekking van laadtransacties en een 1e lijns-klantenservice. Voor deze laatste werkzaamheden is het wel relevant dat er ervaring is met de dienstverlening op het gebied van elektrisch laden maar niet perse met laden in parkeergarages. Kunnen jullie dat bevestigen?	Dit kan Aanbestedende dienst niet bevestigen. Om te kunnen voldoen aan deze kerncompetentie dient een referentie aangeleverd te worden waarbij deze werkzaamheden betrekking hebben op oplaadpunten in parkeergarages.
207	Inschrijvingsleidraad	Hoofdstuk 4	29	Uitleg kerncompetentie	Wat wordt er exact bedoeld met de term 'exploiteren' die wordt aangehaald in kerncompetentie 2? Gaat het hier om eigenaarschap of kan het ook een ervaring betreffen waarbij de exploitatie-activiteiten in opdracht van een derde partij worden uitgevoerd?	Dit kunnen ook exploitatie-activiteiten betreffen die in opdracht van een derde partij worden uitgevoerd. Hierbij dient vernoemd te worden voor welke partij deze activiteiten zijn uitgevoerd.
208	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 parkeergarages bepaald?	Bij goedkeuring van de Aanbestedende Dienst (voldoen de laadpalen aan alle eisen van het PvE) en de Gemeente kunnen de Oplaadobjecten worden overgenomen voor exploitatie. In NvI 2 wordt verder ingegaan over een mogelijke overnameprijs.
209	Inschrijvingsleidraad	Hoofdstuk 5	35	Inschrijfprijs	Met de huidige opzet bestaat er het risico dat er door de inschrijvende partijen met een voorzichtige "q" rekening gehouden wordt, wat uiteindelijk een nadelige effect kan hebben op de laadprijs voor de EV-rijder. Stel dat er hogere volumes gerealiseerd worden, is een lagere "p" mogelijk voor de inschrijvende partij. Hiermee rekening houdend, zou er binnen deze tender ruimte zijn voor de partijen om een inschrijfprijs in te dienen die volume-afhankelijk is?	Niet akkoord, Inschrijver dient één inschrijfprijs in te dienen.
210	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Artikel 2.16	8		In bijlage 2 PvE worden in artikel 2.1.6 enkele drempelwaarden (o.a. van 500kW) aangegeven, kunnen jullie dit nader toelichten? Moeten aan alle drie genoemde voorwaarden worden voldaan qua drempelwaarden, voordat deze verplichting tot uitbreiding in werking treedt?	Zie vraag 57. Uitbreiding is verplicht als aan alle 3 criteria voldaan wordt.
211	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 3.1	10	Laaddienst piek en daltarief	In het programma van eisen wordt gesproken over piek- en daltarieven. In die gevallen dat er sprake is van een piek- daltarief, is het dan in het kader van prijstransparantie voor de klant (EV rijder) toegestaan om met een gewogen gemiddelde kWh-prijs te werken? Vergelijkbaar aan de werkwijze bij dynamische tarieven genoemd in artikel 11 van de Raamovereenkomst.	Niet akkoord. In het geval van piek-daltarieven dient het op dat moment geldende tarief doorberekend te worden aan de Gebruiker. Zie ook vraag 63.
212	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 2	8	Plaatsing en installatie	Kan er in artikel 2.14 PvE een gradatie worden aangebracht in de verwachte hersteltermijnen op basis van de ernst van de afwijking?	Niet akkoord.
213	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 5.1	19	Onderhoud en beheer	Niet-urgente storingen, zoals bijvoorbeeld genoemde zaken in artikel 5.19 (zoals het verwijderen van graffiti), hebben een zeer korte hersteltijd van 3 werkdagen. Wij vinden een hersteltijd in dit soort gevallen van 5 werkdagen realistischer, kan de concessieverlener dit aanpassen naar een ruimere herstelperiode?	Niet akkoord.
214	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 3.1	11	Laaddienst	In artikel 3.1.8 wordt verwacht vanuit de concessieverlener dat de concessiehouder in bepaalde gevallen een MSP-toegang kan ontzeggen. De Gemeente is als concessieverlener geen contractpartij in deze, dus juridisch gezien is dit niet mogelijk. Kunt u dit betreffende artikel uit PvE verwijderen?	Zie antwoord vraag 68
215	Bijlage 2 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 3.1	11	Laaddienst	Artikel 3.1.7 is voor een CPO niet uitvoerbaar, gezien het gebrek aan inzicht in de tariefopslagen van de MSP aan eindgebruikers. Ook graag dit artikel verwijderen uit PvE.	Niet akkoord. De Concessiehouder dient dit wel te monitoren.
216	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Bevestiging van de laadinfra	Kan OG per locatie aangegeven op welke wijze de laadinfra dient te worden bevestigd	Nee, tijdens fase 2 van het ontwerp en realisatieproces mag de Inschrijver hier zelf een voorstel voor doen. De Gemeente en Installatieverantwoordelijke hebben de echter de doorslaggevende stem hierin.
217	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Koppeling met BMI	Mag ON ervan uitgaan dat de koppelingen met de BMI door OG worden verzorgd?	Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de Huisinstallateur.
218	Bijlage 2 - Programma van Eisen			Flexibiliteit laadlocaties	Welke flexibiliteit biedt OG aan ON om de economisch meest aantrekkelijke parkeerplaatsen uit te kiezen voor het realiseren van de laadinfra?	In fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces treden Concessiehouder en Gemeente in overleg over het ontwerp, waar de locatie van de Oplaadpunten in de Parkeergarage ook onder hoort. In de technische rapportages is in veel gevallen reeds een locatievoorstel gedaan. Concessiehouder mag een ander voorstel doen, maar de Gemeente heeft hierin als eigenaar van het gebouw altijd het zeggenschap. In deze keuze staat veiligheid altijd voorop.
219	Bijlage 2 - Programma van Eisen			laadsnelheid	Wat is de minimale laadsnelheid die per socket moet worden gerealiseerd	Zie eis 4.5
220	Bijlage 4 - Format Prijzenblad			Pandkarakteristieken	Iedere garage heeft zijn eigen karakteristieken en kent daarmee zijn eigen uitdagingen om de laadinfra te kunnen installeren. Kan OG per locatie aangeven welke aanpassingen er moeten worden gedaan (E+bouwkundig) om de installatie in te kunnen passen.	Zie de technische rapportages van de garages.
221	Selectieleidraad			Bestaande laadinfra	Kan ON er vanuit gaan dat de bestaande laadinfra voldoet aan de huidige technische eisen en deze niet direct aanpassingen behoeft. Indien uw antwoord nee is, dan graag een uitleg waar ON rekening mee dient te houden.	Nee, de bestaande Oplaadobjecten dienen vervangen te worden tenzij de Gemeente ze beschikbaar stelt voor overname en ze aan alle eisen van het PvE voldoen. Het is aan Concessiehouder om dit te beoordelen.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
222	Selectieleidraad			Bestaande laadinfra	OG beschrijft dat in fase 1 de bestaande laadinfra wordt overgenomen cq vervangen dient te worden. Kan OG ons voorzien in een conditiemeting van de bestaande laadinfra en de technische installatie waarmee deze zijn aangesloten?	Conditiemetingen kunnen zover die beschikbaar zijn in fase 1 van het ontwerp en realisatieproces worden opgevraagd. Zie de technische rapportages voor inzicht in de huidige installatie.
223	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces	Vraag 71: PvE III, Ontwerp en realisatieproces In de leidraad, het PvE en PvE III is aangegeven dat Concessiehouder voorziet in de aanleg van bekabeling, incl. benodigde voorzieningen en werken, zoals o.a. het aantrengen van kabelwegen. Op zich duidelijk. ECHTER, De kosten voor deze werken dienen inclusief opgenomen te zijn in de vaste Inschrijfvergoeding (lees Inschrijfprijs waarop beoordeeld wordt en wat de opbrengst is voor Concessiehouder). De kosten voor deze werken zijn echter niet te bepalen, hiervoor zijn vele onbekende en onzekere factoren op van toepassing. 1.Aantal locaties / gemeenten die NOK verstrekken. Niet elke gemeente is verplicht om afname te doen. Leidraad §2.7 2.Aantal oplaadpunten van trede 2 is een onzekere factor, die worden niet gegarandeerd afgenomen. 3.Locaties van oplaadpunten en Onderverdeelinrichtingen in de garage, waardoor afstanden van kabelgoten, kabellengtes etc. onbekend is. Er is geen inventarisatie m.b.t. deze gegevens. Bijlage 7 voorziet hier niet in. Bovendien is in bijlage 7 aangegeven: "Niet alle informatie is compleet". 4.Locaties kunnen zowel binnen (de meeste locaties) als buiten (locatie 3) zijn. Kunnen nabij de OVI zijn of op grote afstand bv op het dak van een PG (locatie 1) 5.Locatie van laadpaal is dicht bij de uitgang gewenst, maar locatie OVI is niet bekend. Dus afstand van kabellengte niet bekend. 6.Kabelspecificatie (en dus de prijs) zijn afhankelijk van de lengte en deze kosten zijn niet evenredig met de lengte van de kabel. 7.Kabelspecificatie wordt bepaald door het maximale vermogen, dat per Oplaadobject wordt toegepast en door de bepalingen van de aansluitingen op de OVI, wat weer afhankelijk is van de mogelijk om met een stamkabel te werken en af te takken of per Oplaadobject een aparte kabel te voorzien. 8.Onbekend is welke kabelwegen er zijn en of deze gebruikt kunnen worden 9.Onbekend is welke doorvoeren er zijn en welke hiervan brandwerend dicht gemaakt zijn. 10.Onbekend is of bestaande doorvoeren gebruikt kunnen worden of deze nieuw gemaakt moeten worden. 11.Constructie voor het maken van doorvoeren zijn niet bekend. Onduidelijk is dus waar eventuele doorvoeren gemaakt kunnen en mogen worden. 12.Het is niet bekend of de verdeelinrichtingen beschikken over uitbreidingsmogelijkheden voor uitbreiding voor Laadobjecten. 13.Onduidelijk is welke laadpalen hergebruikt kunnen worden en in hoeverre de bestaande bekabeling voldoet als deze enerzijds wel of anderzijds niet vervangen zouden worden. Zou het niet efficiënter zijn als de E-installateur verantwoordelijk is voor de aanleg van de onder verdeel inrichting (OVI) en de bekabeling tot aan het oplaadobject, waarbij Concessiehouder de coördinatie hiervoor verzorgt tegen een vast bedrag per project. Het leveren, plaatsen, aansluiten, onderhouden en exploiteren is dan de basis voor de Inschrijfvergoeding. In 2 voorgaande aanbestedingen is de aanleg van bekabeling als volgt uitgevraagd: De benodigde elektrotechnische installaties tot en met de kabel naar het Laadpunt ten behoeve van de Laadvoorzieningen zijn al / worden gerealiseerd. Hierbij zijn bovenstaande onduidelijkheden en onzekerheden niet meer relevant en kunnen wij als Concessiehouder ons concentreren op de levering van de Dienst van opladen, zonder belast te zijn met de onzekerheden m.b.t. de kosten van aanleg van voorzieningen.	Aanbestedende dienst gaat de demarcatie van de werkzaamheden niet aanpassen.
224	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces.	Voor het kunnen inschrijven met een realistisch, verantwoorde en rendement oplevende inschrijving voor Concessiehouder is het van belang om over de huidige gebruiks- en bezettingsdata per locatie te beschikken. Kunt u die bij de 1e Nvl ter beschikking stellen.	Zie antwoord op vraag 136
225	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces.	In de presentatie op dia 17 en deze alinea is aangegeven dat MRA-e het contractmanagement verzorgt en coördinerend projectleider is en dat hiervoor een vergoeding gegeven wordt van € 500,- per te plaatsen oplaadpunt. Wij vinden dit niet terug in de aangeleverde stukken en het is ons ook niet duidelijk hoe dit in elkaar zit. MRA-e levert diensten en geeft hier ook geld voor !! Kunt u aangeven of dit juist is en hoe deze bijdrage verstrekt wordt bij een NOK.	De interpretatie van deze informatie is onjuist. Concessiegever verzorgt het contractmanagement met de Concessiehouder. Zie paragraaf 2.6 van de Inschrijvingsleidraad. Concessiegever verzorgt een coördinerend projectleider tijdens de realisatie en plaatsing. Zie paragraaf 2.6 van de Inschrijvingsleidraad. Concessiegever vergoedt 500,- per nieuw te plaatsen Oplaadpunt aan Concessiehouder. Zie hiervoor artikel 10.3 van de Concept Raamovereenkomst.
226	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces	Wie verstrekt de opdracht: MRA-e of gemeente.	Concessiegever verstrekt de opdracht. Dit is Provincie Noord-Holland.
227	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces	MRA-e begeleidt het proces tot en met de opdracht. Dus de offerte fase. Is Concessiehouder in de offerte fase in contact met betreffende gemeente en begeleid MRA-e dit vanuit de aanvraag middels deze aanbesteding. Is dit juist.	Dit is correct
228	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces	De gebruiks- en bezettingsdata en afgeleide laadbehoefte zijn nodig om de mogelijke omzet en kosten van de exploitatie in te schatten en op basis daarvan (de componenten van) de laadprijs vast te stellen. Voorafgaand aan de nadere Overeenkomst is derhalve te laat. Kunt u deze data beschikbaar stellen voorafgaand aan de inschrijving?	Zie antwoord op vraag 136
229	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces,	Op welke maatregelen doelt u, mede in relatie tot uw eis "het stapsgewijs bijplaatsen van Oplaadpunten totdat de maximale capaciteit van de netaansluiting wordt bereikt"	Onduidelijk waar deze vraag over gaat. graag specifiek maken
230	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces,	Hoe ziet u voor zich, dat inschrijver een prijs maakt en in een laadtarief verdisconteerd van een werk waarvan het ontwerp, het advies en de bouwkundige werkzaamheden nog niet bekend c.q. te overzien zijn?	zie vraag 223
231	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces,	Kunt u de kaders die vanuit het EMS worden meegegeven expliciet maken zodat de consequenties voor Concessiehouder kunnen worden overzien? Mede in relatie tot uw eis "het stapsgewijs bijplaatsen van Oplaadpunten totdat de maximale capaciteit van de netaansluiting wordt bereikt"	Dit wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces besproken en concreet gemaakt.
232	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			Ontwerp en realisatieproces	Is van iedere garage een tekening op schaal beschikbaar en kan die met de Nvl worden gedeeld?	Zie technische rapportages die via tendemered beschikbaar zijn gemaakt

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
233	Bijlage PvE III - Ontwerp & Realisatie			uitrol in tredes, trede 3	Kunt u specifiekere toelichten wat u bedoelt met: "...voor zover door de Gemeente gunstigere kaders voor uitbreiding zijn aangeboden"? Deze formulering is vrij breed en open voor interpretatie. We stellen daarom voor om deze kaders voorafgaand, als onderdeel van de NvI, duidelijk af te stemmen om eventuele onduidelijkheden te voorkomen.	Zie antwoord op vraag 39
234	Leidraad			§ 5.6., punten subgunningscriterium Prijs	In de tabel in § 5.1 geeft u aan, dat er maximaal 40 punten te verkrijgen zijn voor het subgunningscriterium Prijs en in §5.6 wordt aangegeven dat er maximaal 30 punten te verkrijgen zijn. Wat is juist ?	Zie antwoord op vraag 90.
235	Leidraad			§ 5.6., criterium Inschrijfprijs	In de installatievergoeding, oftewel de inschrijfprijs, dienen alle kosten voorzien te zijn van de werkzaamheden, leveringen en diensten van Concessiehouder. In het PvE zijn vele aspecten hierover genoemd, waarbij veel nog onduidelijk is, veel nog onbekend is en waarbij afwijkingen zijn voor iedere parkeergarage of gemeente. Onduidelijkheid is er ook wel gemeente wel of niet een NOK gaan afsluiten. Er is ook geen informatie bekend over de mogelijk wel of niet te hergebruiken laadpalen. Dit opsomming is niet uitputtend, per aspect zijn vragen gesteld en alleen als er op alle punten duidelijkheid is m.b.t. de kosten en verrekening, kan een Installatievergoeding berekend worden, die generiek voor alle locaties toegepast kan worden. Graag zouden we van de aanbestedende dienst vernemen hoe kosten verrekend kunnen worden die tijdens de vervolg fases pas inzichtelijk worden en hoe afwijkingen van de uitgangspunten in deze uitvraag verrekend kunnen worden, denk hierbij aan niet via deze aanbesteding verstrekken van NOK van de 34 genoemde locaties.	Het is niet duidelijk wat de vraag is. Er kunnen geen kosten in rekening worden gebracht die verbonden zijn aan werkzaamheden die binnen de scope van de Concessie vallen.
236	Leidraad			§ 3.3.1. NvI	De complexiteit en onduidelijkheden, zie de vele vragen hierover, hebben er toe geleid, dat wij niet alle technische aspecten voldoende hebben kunnen beoordelen. Mogen we aannemen, dat we nog in de gelegenheid worden gesteld om hierover vragen in te dienen in de periode tot aan 15 december en deze in de NvI-1 worden meegenomen. Kunt u hiervoor de vragen module voor de 1e NvI tot 15 december open laten staan. Alvast dank voor uw begrip.	Nee dit is niet mogelijk. Het indienen van de vragen voor NVI 1 en de beantwoording hiervan blijft zoals is opgenomen in de planning. De vragen die u nog niet heeft kunnen stellen in de NVI 1 kunt u meenemen in NVI 2. Hiervoor dient u bijlage 6 Format voor het stellen van vragen te gebruiken.
237	Leidraad			§ 3.3. punt 3, NvI	Bijlage 7 is geen vragen formulier. Er is geen enkele bijlage als vragenformulier. Mogen we aannemen, dat uitsluitend via de berichten module van TenderNed vragen ingediend kunnen worden en tevens beantwoord worden er geen apart formulier wordt gebruikt.	Nee dit is niet mogelijk. In de Inschrijvingsleidraad is het Format voor het stellen van vragen per abuis bijlage 7 genoemd. Maar zoals opgenomen in Tab 'documenten' op TenderNed en zoals genoemd in het overzicht met bijlagen op pagina 10 van de Inschrijvingsleidraad kunt u zien dat het gaat om bijlage 6. Alleen het ingevulde formulier Format voor het stellen van vragen (bijlage 6) zal in behandeling worden genomen. Aanbestedende dienst maakt nadrukkelijk geen gebruik van de vraag/antwoord functie op TenderNed.
238	Leidraad			§ 3.1 punt 5. Bibob formulier	Voor het invullen van het bibob formulier zijn binnen onze organisaties meerdere afdelingen / personen benodigd. Kunt u het aantal dagen om dit aan te leveren, na uw verzoek verlengen tot 5 werkdagen.	Dit is akkoord.
239	Leidraad			§ 2.7, bestaande oplaadpunten	Kunt u de specificaties van de bestaande oplaadpunten, zoals merk, type en met name leeftijd/ouderdom en laatste versie firmware verstrekken. En anderszins aangeven welke aantallen vervangen dienen te worden.	Nee, de specificaties worden niet gedeeld. De bestaande Oplaadobjecten dienen vervangen te worden tenzij de Gemeente deze aanraagt voor overname en ze aan alle eisen van het PvE voldoen.
240	Leidraad			§ 2.7, verwijzingsbron niet gevonden.	De verwijzing in §2.7 is niet gevonden, waar is deze verwijzing naar toe	Het is niet duidelijk welke verwijzing u bedoelt
241	Leidraad			§ 2.5.3., Internet aansluiting	Mogen we aannemen, dat een internet lijn met voldoende capaciteit onderdeel is van Project 1.	Nee, dit valt onder de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder. Ter verduidelijking wordt de tekst in de Inschrijvingsleidraad 2.5.3 als volgt aangepast: 'De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de installatie (of overname), exploitatie, beheer en onderhoud van het gedeelte van het Laadsysteem vanaf en inclusief de Onderverdeelinrichting (OVI). Dit is inclusief het aanleggen van kabelgoten en doorvoeringen. Ook dient de Concessiehouder een load balancing systeem in te richten binnen de kaders die vanuit het EMS worden meegegeven en een internetverbinding te realiseren voor de aansturing van de Oplaadobjecten. Benodigde werkzaamheden die hieruit voortvloeien, noemen we Project 2.'
242	Leidraad			§2.5.3. Doorvoer van kabels	Doorvoeren dienen vaak brandwerend afgedicht te worden. Dit zijn gecertificeerde afdichtingen, die voor verantwoording zijn van betreffende leverancier. Ook het opnieuw afdichten dient door betreffend bedrijf gedaan te worden om te kunnen voldoen aan de certificering en verantwoording hiervan en worden veelal door betreffende eigenaar/exploitant van de parkeergarage zelf bij betreffende partij in opdracht gegeven. Mogen we aannemen, dat het brandwerend afdichten van doorvoeren geen onderdeel is van de Inschrijving en dat het aangeven van betreffende locaties, die opnieuw afgedicht dienen te worden toereikend is.	Niet akkoord. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het brandwerend afdichten van de doorvoeringen indien deze doorvoeringen door de Concessiehouder worden gebruikt.
243	Leidraad			§ 2.5.2, exclusiviteit	U geeft aan: "Concessiegever kan daarnaast gedurende de Opdrachtperiode Nadere Opdrachten verstrekken voor Parkeergarages die buiten deze exclusiviteit vallen". Mogen we aannemen, dat de concessiegever buiten de Raamovereenkomst wel opdrachten kan verstrekken aan derden.	Met uitzondering van de werkzaamheden die binnen 2.5.2 genoemd zijn onder exclusiviteit, kan Concessiegever of Gemeente opdrachten verstrekken aan derden.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
244	Leidraad, Definitie, Concessiegever			Leidraad, Definitie, Concessiegever	Is Provincie Noord Holland de concessiegever. Moet dit niet de gemeente, als eigenaar/exploitant van de betreffende parkeergarage zijn.	Provincie Noord-Holland is Concessiegever.
245	Bijlage 8 - Social Return			Bijlage 8 SROI	Mogen we aannemen, dat de inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt ook bij Inschrijver werkzaam mag zijn op het (hoofd)kantoor van Inschrijver.	Ja.
246	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.3.7		Escrow	Aangezien zowel de software als de hardware gebaseerd zijn op OCPP en OCPI, en daardoor eenvoudig vervangbaar zijn met andere systemen, achten wij het gebruik van een Escrow-regeling (of een gelijkwaardige oplossing) niet noodzakelijk. Het opnemen hiervan zou onnodige kosten met zich meebrengen, wat uiteindelijk de inschrijfprijs en de tarieven voor gebruikers verhoogt. Kunnen we ervan uitgaan dat een Escrow-regeling in dit geval niet vereist is.	Niet akkoord. Zie vraag 156
247	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.2.3		PvE 5.2.3	Mogen we ervan uitgaan dat de kosten voor schadeherstel, veroorzaakt door het verwijderen van een oplaadobject en die uitsluitend door derden moeten worden uitgevoerd (zoals civiele werkzaamheden), in aanmerking komen voor verrekening?	De partij die de vraag voor de verwijdering indient, draagt de kosten.
248	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.2.1		PvE 5.2.1.	Kunt u toelichten in welke situaties verwijdering van toepassing is en hoe wordt omgegaan met de kosten? Hierbij specifiek met betrekking tot: 1. De kosten voor verwijdering en afschakeling van de installatie. 2. Het verlies aan inkomsten uit de installatievergoeding.	Zie vraag 247
249	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.13		PvE 5.1.13	In de aanbestedingsstukken wordt vermeld dat de (huis) installateur de installatieverantwoordelijke is. Het lijkt ons niet gewenst om twee installatieverantwoordelijke aan te wijzen en verzoeken u de stukken hierop aan te passen	Eis 5.1.13 vervalt. Na de SAT van de Concessiehouder wordt de verantwoordelijkheid overgedragen aan de Installatieverantwoordelijke.
250	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.11		PvE 5.1.11	De beschikbaarheid van de oplaadobjecten is direct afhankelijk van de beschikbaarheid van de internetverbinding, die wordt geleverd door de Concessiehouder of de betreffende gemeente. Mogen we ervan uitgaan dat de beoordeling van de beschikbaarheid uitsluitend plaatsvindt gedurende de tijd dat de internetverbinding operationeel is?	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de internetverbinding. Zie eis 5.1.11 Ter verduidelijking wordt de tekst in de Inschrijvingsleidraad 2.5.3 als volgt aangepast: 'De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de installatie (of overname), exploitatie, beheer en onderhoud van het gedeelte van het Laadsysteem vanaf en inclusief de Onderverdeelinrichting (OVI). Dit is inclusief het aanleggen van kabelgoten en doorvoeringen. Ook dient de Concessiehouder een load balancing systeem in te richten binnen de kaders die vanuit het EMS worden meegegeven en een internetverbinding te realiseren voor de aansturing van de Oplaadobjecten. Benodigde werkzaamheden die hieruit voortvloeien, noemen we Project 2.'
251	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.11		PvE 5.1.11	Een dataverbinding in een parkeergarage dient ontsloten te worden via de aanwezige of te verzorgen vaste internet aansluiting. Mogen we aannemen, dat Concessiegever of betreffende gemeente dit verzorgt.	Zie vraag 153
252	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.9		PvE 5.1.9.	Mogen we aannemen dat kosten voor reinigingen zoals in eis 5.1.9. zijn bedoeld voor rekening zijn van Concessiegever of betreffende gemeente.	Nee, deze werkzaamheden vallen binnen de scope van de Concessiehouder en dus kunnen hier geen kosten voor in rekening worden gebracht.
253	Bijlage 2 - Programma van Eisen	5.1.6		PvE 5.1.6	De eis van een reactietijd van 2 uur is, in vergelijking met andere overheidsaanbestedingen, niet marktconform. Daarnaast is het onwaarschijnlijk dat een gebruiker bereid is om zolang te wachten. Kunnen we ervan uitgaan dat, indien het loskoppelen van de laadkabel niet binnen de gestelde eisen van 5.1.5 kan worden uitgevoerd, de eerste lijn van ondersteuning wordt verzorgd door de parkeergaragebeheerder? Deze beheerder kan doorgaans binnen 15 minuten ter plaatse zijn. Wij bieden uiteraard de benodigde instructies, zodat deze taak eenvoudig en effectief door elke parkeerbeheerder kan worden uitgevoerd.	Aanbestedende dienst is van mening dat een reactietijd van 2 uur marktconform is. Het is aan Concessiehouder om afspraken te maken met partijen om deze reactietijd te kunnen halen.
254	Bijlage 2 - Programma van Eisen	4.5		tweede bullit	Indien het EMS aangeeft dat er geen 30 kWh beschikbaar is in die tijdsspanne, kan er geen garantie voor laden worden afgegeven. Wij verzoeken u deze eis ofwel aan te passen ofwel te laten vallen.	Niet akkoord, de installatie dient zo ontworpen te zijn dat dit altijd mogelijk is voor het aantal Oplaadpunten dat er staat.
255	Bijlage 2 - Programma van Eisen	4.4.		PvE 4.4	De huidige eis beperkt de keuze tot slechts één of een zeer beperkt aantal leveranciers van laadobjecten, wat de openheid en concurrentie binnen de markt significant beperkt. Om een marktconforme en breed toegankelijke aanbesteding te waarborgen, verzoeken wij u deze eis te laten vervallen.	Niet akkoord. Aanbestedende dienst ziet dit risico niet bij eis 4.4
256	Bijlage 2 - Programma van Eisen	4.2		PvE 4.2	Kunt u aangeven welke naam en type EMS (Energy Management System) wordt gebruikt, inclusief een specificatie van het communicatieprotocol? Deze informatie is essentieel om te bepalen of een koppeling al aanwezig is of om de potentiële kosten voor de realisatie hiervan nauwkeurig in te schatten.	Nee, zie vraag 56
257	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.3.11		PvE 3.3.11.	Is dit niet een functie die door de huisinstallateur bij de HvI aangebracht moet worden, zodat bij calamiteiten de OVI en de bekabeling daar naartoe bij calamiteiten direct spanningsvrij worden?	Eventuele benodigde aanpassingen aan de calamiteitensystemen behoren tot de verantwoordelijkheid van de Gemeente.
258	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.3.11		PvE 3.3.11.	Kunnen we ervan uitgaan dat de aansturing van calamiteitensystemen, zoals de BMI en eventuele andere systemen, via een potentiaalvrij contact bij de OVI wordt aangeleverd? Indien dit niet het geval is, mogen we er dan vanuit gaan dat de bijkomende kosten hiervoor in rekening gebracht kunnen worden bij de Concessiegever of de betreffende gemeente?	Eventuele benodigde aanpassingen aan de calamiteitensystemen behoren tot de verantwoordelijkheid van de Gemeente. Het ontwerp wordt in fase 2 van het ontwerp- en realisatieproces met hen afgestemd. Voor werkzaamheden die binnen de scope van de Concessiehouder vallen, kunnen geen kosten in rekening worden gebracht.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
259	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.13		PvE 3.2.13	Het voorgestelde laadobject is ontworpen met eenvoudig uitwisselbare componenten, waardoor het toekomstbestendig is en, zodra ISO 15118 breed wordt erkend in de markt, eenvoudig kan worden aangepast door middel van een componentenuitwisseling. Deze aanpak is consistent met de werkwijze die bij andere tenders wordt gehanteerd. Mogen we aannemen, dat deze werkwijze akkoord is?	Deze werkwijze is akkoord. Voor deze componentenuitwisseling mogen echter geen kosten in rekening worden gebracht.
260	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.12		PvE 3.2.12	OCPI 2.1 is op dit moment een veelgebruikte en breed geaccepteerde standaard binnen de markt. Zou de eis kunnen worden aangepast, zodat OCPI 2.2 pas verplicht beschikbaar hoeft te zijn bij de overdracht van de laadinfrastructuur aan het einde van de concessieovereenkomst? Deze aanpak sluit aan bij de werkwijze in andere grote tenders en biedt een realistische en toekomstbestendige oplossing.	Niet akkoord. Zie eis 3.2.11.
261	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.9		PvE 3.2.9	Indien OCPP 2.0.1 verplicht beschikbaar moet zijn aan het einde van de concessieovereenkomst, kunnen wij er dan vanuit gaan dat het vereiste certificaat tegen die tijd kan worden overlegd, in lijn met de implementatietermijn?	Niet akkoord. OCPP 2.0.1. is vereist vanaf de start van de concessieovereenkomst. Zie ook eis 3.2.11
262	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.8		PvE 3.2.8	OCPP 1.6 blijft een breed geaccepteerde en veelgebruikte standaard binnen de markt. Zou de eis kunnen worden aangepast, zodat OCPP 2.0.1 pas verplicht beschikbaar hoeft te zijn bij de overdracht van de laadinfrastructuur aan het einde van de concessieovereenkomst? Deze aanpak is consistent met wat bij andere grote tenders is gehanteerd en biedt een praktische oplossing die aansluit bij de huidige marktstandaarden.	Niet akkoord. Zie eis 3.2.8 en 3.2.11.
263	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.7		PvE 3.2.7	Deze eis is erg breed gesteld. In de huidige regelgeving mag bijvoorbeeld gewerkt worden met een QR code. Als dat zou komen te vervallen en een PIN terminal zou verplicht gesteld worden, kunt u van concessiehouder niet verwachten dat zij alle laadobjecten kosteloos aanpast. Wij verzoeken dan ook deze eis te laten vervallen.	De tekst in eis 3.2.7 wordt als volgt aangepast: 'Indien gedurende de Overeenkomst de wettelijk geëiste ad-hoc betaalmethode wijzigt (bijv. doordat in de AFIR een betaalmethode wordt voorgeschreven), dient Concessiegever in overleg te treden over implementatie, conform artikel 6.2 van de Raamovereenkomst.'
264	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.2.3		PvE 3.2.3	Wordt hiermee bedoeld dat authenticatie online prevaleert boven authenticatie zonder data verbinding?	Ja.
265	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.7		PvE 3.1.7	Wij begrijpen het idee achter deze eis, echter de CPO heeft geen invloed op of inzicht in hetgeen de MSP bij haar gebruikers in rekening brengt. Indien transacties via een hub worden afgehandeld. Wij verzoeken u dan ook deze eis te laten vervallen.	Zie vraag 62.
266	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.6		PvE 3.1.6.	De CPO (Charge Point Operator) heeft geen invloed op hetgeen de MSP wel of niet doet. CPO geeft CDR (Charge Detail Record) door aan MSP, die conform de regelgeving vervolgens verplicht is de gebruiker te informeren. Kunt u de eis beperken tot de verplichting om als CPO de genoemde informatie transparant toegankelijk te maken voor de gebruiker en transparant aan de MSP te verstrekken?	Zie vraag 62
267	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.5		PvE 3.1.5	Is het toegestaan om alle gevraagde informatie na scannen van de QR code te tonen en op het laadobject alleen de QR code en een verwijzing naar de beschikbare informatie te tonen?	Van de genoemde gegevens mogen alleen het Laaddiensttarief en het laadvermogen online via een QR-code getoond worden. Overige in de eis genoemde gegevens dienen fysiek op het Opladobject getoond te worden.
268	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.4/3.1.2		PvE 3.1.4. / 3.1.2.	Volgens de Overeenkomst kunnen tarieven ook achteraf door de gemeente worden doorgegeven. Daarnaast kunnen dynamische tarieven door veel MSP's niet worden verwerkt en aan de gebruiker worden gecommuniceerd. Hoe ziet u de werking van deze eis in de praktijk voor u?	Tarieven worden elk kwartaal vooraf vastgesteld. Dit geldt ook voor piek- en daltarieven. Achteraf vinden er geen verrekeningen plaats.
269	Bijlage 2 - Programma van Eisen	3.1.3		PvE 3.1.3.	Kunnen we aannemen dat instemming voor de toepassing van slim laden alleen wordt geweigerd op basis van objectieve, goed onderbouwde en realistische argumenten, die passen binnen de gestelde kaders en doelen van de overeenkomst?	De Aanbestedende Dienst heeft altijd het recht om een toepassing van slim laden te weigeren.
270	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.18		PvE 2.18.	Brandwerende doorvoeren zijn gecertificeerd door betreffende installateur en mogen uitsluitend door deze gecertificeerde installateur uitgevoerd worden om weer aan de certificering te voldoen. Dit kunnen over de diverse parkeer garages heen meerdere en verschillende leveranciers zijn, die verschillende tarieven hanteren, ook gerelateerd aan het aantal doorvoeren, waardoor de kosten op voorhand niet bekend zijn en derhalve niet meegenomen kunnen in de prijsopgave van de Installatievergoeding. Bovendien accepteren sommige leveranciers uitsluitend opdrachten van eigenaar/opdrachtgever van betreffende garage. Mogen we aannemen, dat het specificeren van te herstellen brandwerende doorgangen aan betreffende gemeente, die dit vervolgens zelf in opdracht geeft en de kosten voor zijn rekening neemt, toereikend is m.b.t. eis 2.18.	Zie vraag 242
271	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.17		PvE eis 2.17	Mogen we aannemen dat kosten van herstel vanwege schade, vandalisme en onoordeelkundig gebruik eventueel vooraf gegaan door een offerte, wel doorbelast kunnen worden aan Concessiegever of betreffende gemeente.	Nee, de kosten zijn voor rekening van de Concessiehouder

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
272	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.14/3.1.5		PvE 2.14 / PvE 3.1.5.	Bebording en aanrijdpalen hebben een levertijd en kunnen niet binnen 2 dagen hersteld worden. Dat zouden reserves hiervoor opgenomen dienen te worden. Dit kan per gemeente of zelfs per garage afwijkend zijn, zie eis 2.13, en hiervoor dienen dan vele verschillende borden of zelfs verschillende types aanrijdbeveiligingen op voorraad genomen te worden. Mogen we aannemen, dat voorzieningen voor herstel zoals bedoeld in eis 2.14 in elke NOK vastgesteld kunnen worden en deze voor vergoeding in aanmerking komen door Concessiegever of betreffende gemeente Deze vraag is van toepassing op de bestickering volgens PvE 3.1.5., die kan ook per gemeente of zelfs per garage afwijkend zijn, waardoor de kosten (aanzienlijk) hoger kunnen zijn.	Het overschrijden van de termijnen voor dit soort specifieke producten kan aan de Aanbestedende dienst ter accordering worden voorgelegd.
273	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.13		PvE 2.13	Bebording conform wensen van de gemeente impliceert dat mogelijk elke gemeente of zelfs elke garage andere bebording zou kunnen voorschrijven. Deze zijn projectmatig verschillend en kunnen niet in een voor alle locaties geldende generieke Installatievergoeding (= inschrijfprijs) opgenomen worden. Mogen we aannemen, dat kosten voor bebording in elke NOK vastgesteld kunnen worden en deze voor vergoeding in aanmerking komen door Concessiegever of betreffende gemeente.	Nee, voor werkzaamheden die binnen de scope van de Concessie vallen mogen geen kosten in rekening worden gebracht.
274	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.12		PvE 2.12.	De specificatie van eis 2.12 is product gerelateerd en niet generiek voor elk type oplaadobject. Mogen we aannemen, dat hier gelezen mag worden: Het oplaadobject, eventuele aanrijdbeveiliging en bebording worden zo geplaatst, dat het oplaadobject bereikbaar is voor het functioneren en het servicen van het object zonder dat er andere componenten zoals aanrijdbeveiligingen en bebording verwijderd hoeft te worden.	Akkoord. Eis 2.12 wordt aangepast.
275	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.11		PvE 2.11	Hoe worden kosten vergoed voor toekomstige uitbreidingen, van zowel voorzieningen als loze mantelbuizen of ruimte in een kabelgoot, alsook de aanpassing van een OVI. Deze zijn projectmatig verschillend en kunnen niet in een voor alle locaties geldende generieke Installatievergoeding (= inschrijfprijs) opgenomen worden. Enerzijds omdat dit dus per project verschillend is en anderzijds omdat de uitvoering van trede 2 niet is vastgelegd (zowel in tijd als in aantal) en niet gegarandeerd wordt om uit te voeren. Mogen we aannemen, dat voorzieningen voor toekomstige uitbreiding volgens trede 2 in elke NOK vastgesteld kunnen worden en deze voor vergoeding in aanmerking komen door Concessiegever of betreffende gemeente.	Nee, voor werkzaamheden die binnen de scope van de Concessie vallen mogen geen kosten in rekening worden gebracht. Zoals vermeld in PvE bijlage III Ontwerp- en realisatieproces, dient Concessiehouder na verstrekking van de Nadere Opdracht de installatie gereed te maken voor uitrol t/m trede 2.
276	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.10		PvE 2.10	Het is niet inzichtelijk in deze fase om per locatie te bepalen waar aanrijdbeveiliging benodigd zijn. Mogen we aannemen, dat aanrijdbeveiligingen in aanmerking komen voor verrekking met Concessiegever of eventueel betreffende gemeente bij uitvoering van de NOK.	Nee, voor werkzaamheden die binnen de scope van de Concessie vallen mogen geen kosten in rekening worden gebracht. Het is aan Inschrijver om een inschatting te maken van benodigde aanrijdbeveiliging op basis van de technische rapportages.
277	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.9		PvE 2.9	Voor een mogelijke overname is gedetailleerde informatie vereist per oplaadobject, waaronder status, ouderdom, firmwareversie en onderhoudsspecificaties. Zonder deze gegevens is het niet mogelijk om zekerheid te bieden over een overname, wat resulteert in een niet-kwantificeerbaar financieel risico. Kunt u deze specificaties per oplaadobject verstrekken? Indien dit niet mogelijk is, verzoeken wij u aan te geven hoe met deze onzekerheid omgegaan kan worden binnen de kaders van de overeenkomst.	Specificaties worden niet gedeeld. De Oplaadobjecten dienen vervangen te worden tenzij specifiek aangegeven dat de Gemeente de bestaande Oplaadobjecten aanbiedt voor overname en deze voldoen aan alle eisen van het PvE.
278	Bijlage 2 - Programma van Eisen	2.3		PvE 2.3	Wordt hiermee bedoeld dat de bekabeling is ontworpen om bij gebruik van één laadpunt (connector) een laadvermogen van 22 kW te leveren, en bij gelijktijdig gebruik van twee laadpunten (connectoren) op dezelfde kabel elk laadpunt een laadvermogen van 11 kW kan leveren? Indien dit niet het geval is, lijkt deze aanpak minder kostenefficiënt, zeker voor parkeergarages waar het beschikbare vermogen beperkt is.	Zie vraag 188.
279	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.33		PvE 1.33	Een veelgebruikte standaard is het gebruik van groen licht om aan te geven dat een laadpunt beschikbaar is voor gebruik, ongeacht of er al een voertuig is aangesloten. Is het toegestaan om deze methode te hanteren? Het volledig uitschakelen van de verlichting (geen licht) kan namelijk verwarring veroorzaken, omdat dit kan worden geïnterpreteerd als een uitgeschakeld laadpunt.	Niet akkoord.
280	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.22		PvE 1.22	In parkeergarages wordt doorgaans de voorkeur gegeven aan wandmodel laders, tenzij de fysieke omstandigheden dit niet toelaten. Kunt u aangeven hoeveel laders per type gewenst zijn, gespecificeerd naar: 1.Wandmodellen: Aantal laders die aan wanden geplaatst moeten worden. 2.Paalmodellen: Aantal laders die op vrijstaande palen geplaatst worden. 3.Plafondpaalmodellen: Aantal laders die aan palen vanaf het plafond gemonteerd moeten worden. Deze informatie helpt bij een nauwkeurige planning en uitvoering.	Nee, dit is voor de Inschrijver om een inschatting voor te doen. Technische rapportages kunnen hierbij helpen.
281	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.21/2.9		PvE 1.21. en PvE 2.9	Mogen we aannemen, dat de technische levensduur zoals dit genoemd en bedoeld is in eis 1.21. niet van toepassing is op de Oplaadobjecten, die in het kader van deze uitvraag en in bijlage 7 opgenomen, die hergebruikt worden en overgenomen worden door Concessiehouder	Nee, deze eis is evengoed van toepassing op overgenomen oplaadobjecten. Indien verwacht wordt dat het bestaande oplaadobject niet 10 jaar meegaat dan dient deze vervangen te worden.
282	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.19		PvE 1.19	Kunt u de specificaties van het toegepaste EMS per locatie beschikbaar stellen, zodat de consequenties voor concessiehouder geïnventariseerd kunnen worden?	Zie vraag 130.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
283	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.15		PvE 1.15	Kunnen we ervan uitgaan dat de Site Acceptance Test (SAT) voor de totale functionaliteit van het managementsysteem slechts eenmaal per parkeergarage uitgevoerd hoeft te worden, en niet afzonderlijk per laadpunt, waarbij wel voor elk laadpunt de volledige werking wordt aangetoond?	Na realisatie van de laadinfrastructuur en ook na eventuele uitbreiding dient per Parkeergarages een SAT te worden uitgevoerd.
284	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.14		PvE 1.14	Mag Concessiegever hier worden gelezen als Opdrachtgever?	Voor definities, zie de definitielijst in de Inschrijvingsleidraad
285	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.14		PvE 1.14	Mogen we aannemen, dat er niet per garage of gemeente een FAT gehouden hoeft te worden, maar slecht één keer aan Concessiehouder bij opstart van het project en eventueel bij essentiële wijzigingen het concept of project wederom een eenmalige FAT	Per type installatie (de componenten uit project 2 (zie PvE Bijlage III)) dient een FAT uitgevoerd te worden. Eis 1.14 wordt aangepast naar: De Concessiehouder verzorgt een test inclusief verslaglegging (Factory Acceptance Test – FAT) waarmee wordt aangetoond dat het (vervangende) Oplaadobject en OVI aan het Programma van Eisen voldoet. Recente FAT testen uitgevoerd ten behoeve van Nederlandse Concessiegevers voor het betreffende model Oplaadobject kunnen na goedkeuring van de Concessiegever deels of geheel een FAT voor deze concessie vervangen.
286	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.9		PvE 1.9	Kunt u aangeven wat voor tijdsinspanning u hierin per jaar verwacht van Concessiehouder.	De Aanbestedende Dienst kan hier geen exacte inschatting van maken. De verwachting is dat dit beperkt is in verhouding tot de andere werkzaamheden van de Inschrijver.
287	Bijlage 2 - Programma van Eisen	1.4		PvE 1.4	Mogen we aannemen, dat deze eis uitsluitend betrekking heeft op aan de opdracht gerelateerde eigendommen en aan opdracht gerelateerde omgeving.	Ja
288	ROV			§ 11.8	Mogen we aannemen, dat de aanpassing van de laadprijs in relatie tot het prijsplafond niet leidt tot een aanpassing van component a (Installatie vergoeding) van het laadtarief, maar op een ander component van de laadprijs.	Zoals beschreven in het artikel, treden partijen in overleg over mogelijkheden op het moment dat het Prijsplafond doorbroken zou worden. De Concessiegever wil hierbij niet vooral mogelijkheden uitsluiten.
289	§11.7.			§11.7. Indexatie periode.	De huidige termijnen voor het voornemen tot ingang en de goedkeuring, beide vastgesteld op twee weken, creëren een situatie waarin goedkeuring pas één dag voor of zelfs op de dag van de indexeringsingang kan worden gegeven. Dit beperkt de mogelijkheid om aanpassingen door te voeren en gebruikers tijdig te informeren. Kunnen we aannemen dat goedkeuring minimaal twee werkweken vóór deze termijn wordt verstrekt – praktisch gezien uiterlijk op 10 december van het betreffende jaar, rekening houdend met de kerstperiode – om een soepel proces te waarborgen?	Zie vraag 21
290	ROV			§11.5. Indexering	Kunnen we ervan uitgaan dat het verschil tussen de definitieve indexering en de lagere indexering gebaseerd op voorlopige cijfers kan worden meegenomen en toegevoegd aan de indexering van het daaropvolgende jaar? Dit zou een evenwichtig en transparant systeem creëren dat recht doet aan eventuele afwijkingen.	Nee. Er wordt niet gewerkt met lagere en definitieve indexeringen. De indexering vindt plaats op de wijze zoals beschreven in de Raamovereenkomst, met inachtneming van de antwoorden in deze Nota van inlichtingen.
291	ROV			§11.3	In uw uitvraag wordt vermeld dat de Concessiehouder in bepaalde gevallen verantwoordelijk is voor de inkoop van stroom als kleinverbruiker. Dit roept strategische vragen op, aangezien de inkoopkosten voor stroom als kleinverbruiker aanzienlijk hoger liggen dan voor grootverbruikers zoals de gemeente. Hierdoor ontstaat een duidelijke impact op component b van het laadtarief, wat leidt tot afwijkingen die het hanteren van een uniform laadtarief op verschillende locaties praktisch onmogelijk maken. Met component a (de installatievergoeding) als vaste factor, wordt het laadtarief locatieafhankelijk, waarbij de kosten op kleinverbruiker locaties significant hoger zullen uitvallen dan op grootverbruiker locaties. Hoe ziet de Concessiegever dit verschil, en wat betekent dit voor het laadtarief dat aan consumenten wordt doorberekend op beide type locaties?	De installatievergoeding is de enige component uit het Laaddienstarief die niet locatie afhankelijk is. Dientengevolge zal het Laaddienstarief hoe dan ook verschillen per locatie. Ook bij de bestaande aansluitingen is sprake van zowel grootverbruik als kleinverbruik. Wanneer Concessiehouder een nieuwe kleinverbruikaansluiting laat realiseren om de Oplaadpunten op aan te sluiten, dient het Laaddienstarief gehanteerd te worden dat op de bestaande gemeentelijke aansluiting gehanteerd wordt of zou worden.
292	ROV			§11.1c	Door de toevoeging van de capaciteitsvergoeding naar aanleiding van een verzwaring is het denkbaar dat binnen een gemeente in de ene garage het tarief voor laden afwijkt van het tarief in een andere garage. Dit lijkt voor de consument niet transparant. Of mogen we aannemen, dat het tarief binnen deze gemeente in alle parkeergarages dan verhoogt wordt naar hetzelfde laadtarief.	Het Laaddienstarief kan inderdaad per Parkeergarage verschillen.
293	ROV			inleiding punt VI	Kunt u toelichten waarom het aantal parkeergarages is gemaximaliseerd op 45? Deze beperking lijkt mogelijkheden voor verdere uitbreiding te beperken, vooral als concessiegevers en gemeenten tevreden zijn met de dienstverlening en aanvullende uitbreidingen wensen. Een flexibeler kader zou beter kunnen inspelen op toekomstige behoeften en groeipotentie.	Conform de aanbestedingswet moet een raamovereenkomst op enige wijze gemaximeerd zijn. Aanbestedende dienst acht de kans dat er binnen de deelnemende en eventueel aanvullende gemeenten meer dan 45 parkeergarages in aanmerking komen minimaal.