

Vragenformulier Europese openbare aanbesteding 'MRA-E 7 Overeenkomst Laadobjecten'

7-1-2025

De gestelde vragen van geïnteresseerde partijen worden in de Nota van Inlichtingen beantwoord. De Nota van Inlichtingen met antwoorden wordt door Aanbestedende dienst voor Geïnteresseerden geanonimiseerd gepubliceerd via Tendermed.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Blz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.1	10	Energievergoeding	<p>Met betrekking tot artikel 10.1(b), waarin de berekening van energiekosten wordt beschreven (inclusief marktprijs van elektriciteit, energiebelasting (EB), opslag duurzame energie (ODE) en andere fiscale componenten die direct verband houden met de energielevering), verzoeken wij om verduidelijking op de volgende punten:</p> <p>1. Kostencomponenten: Welke specifieke kostencomponenten met betrekking tot de energievoorziening komen in aanmerking voor opname als doorberekingscomponenten in de energiekosten?</p> <p>2. Beperkingen en afwijkingen: Zijn er beperkingen op het opnemen van kosten of heffingen van energieleveranciers die qua prijs of indexering afwijken van de standaardmarktprijs?</p> <p>3. Indexering van niet-marktprijscomponenten: Hoe dienen niet-marktprijscomponenten (zoals ODE of leveranciersspecifieke kosten) in de loop der tijd te worden geïndexeerd of aangepast binnen het tariefkader?</p> <p>4. Procedure bij wijzigingen: Is er een vastgestelde procedure voor het verwerken van nieuwe of gewijzigde energiekosten gedurende de contractperiode?</p> <p>Wij zijn van mening dat deze verduidelijkingen essentieel zijn voor een correcte interpretatie en toepassing van de tariefregels.</p>	<p>1. De componenten die doorberekend mogen worden zijn: de gemiddelde marktwaarde van de elektriciteitsproductie (Dutch Power Base Load Futures end- of-day settlements Q+1, in het vervolg 'Cal Endex Base Q+1' genoemd) van het afgelopen kwartaal en het gewogen gemiddelde van de energiebelasting. De Opslag Duurzame Energie (ODE) is enkele jaren geleden komen te vervallen en is dus niet meer van toepassing. Als er overige (fiscale) componenten die van toepassing zijn op de energievergoeding, biedt dit lid ruimte om die door te rekenen. Dat geschiedt wel na afstemming met Concessiegever.</p> <p>2. Concessiehouder is zelf verantwoordelijk voor de inkoop en levering van energie. Indien hij afspraken maakt met energieleveranciers die afwijken van marktstandaarden, is dat voor eigen risico.</p> <p>3. Zie het antwoord op vraag 1. van deze NvI-vraag voor de ODE. Afspraken die Concessiehouder met leveranciers maakt, zijn voor eigen risico.</p> <p>4. Zie artikel 10.5 van de Concept Overeenkomst voor de procedure voor het wijzigen van de energiecomponent. Zie ook het antwoord op vraag 1. van deze NvI-vraag voor wijzigingen in andere (fiscale) componenten.</p>
2	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.10 tot en met 10.13	12 en 13	Prijsplafond	<p>Wij begrijpen dat het voor de Concessiegever van essentieel belang is om elektrisch vervoer ook in de toekomst te blijven stimuleren. Ook voor de Concessiehouder is het wenselijk om marktconforme laadtarieven te hanteren. Om dit doel te bereiken heeft de Aanbestedende dienst een prijsplafond opgenomen.</p> <p>Wanneer echter door externe factoren, zoals geopolitieke ontwikkelingen, de elektriciteitsprijzen buiten proportie stijgen, brengt dit aanzienlijke risico's mee voor de Concessiehouder. Deze risico's moeten worden meegenomen in de businesscase, wat leidt tot hogere laadtarieven voor de e-rijder of zelfs tot het besluit om niet in te schrijven op deze aanbesteding vanwege het onacceptabele risico dat het prijsplafond met zich meebrengt.</p> <p>Hoewel de Aanbestedende dienst aangeeft dat partijen in overleg kunnen treden over mogelijkheden om het laaddiensttarief onder het prijsplafond te houden, biedt dit geen zekerheid die in een businesscase kan worden opgenomen. Daarom verzoeken wij om de artikelen met betrekking tot het prijsplafond te schrappen. Indien de Concessiegever toch hieraan wil vasthouden, vragen wij om uitzonderingen op te nemen voor situaties waarin externe factoren leiden tot disproportionele prijsstijgingen en om een nadere onderbouwing van de noodzaak van het prijsplafond.</p>	<p>Niet akkoord. De verplichting die bij de Concessiehouder wordt gelegd is om 1) te signaleren of het prijsplafond wordt doorbroken (artikel 10.13) en 2) in overleg te treden over de consequenties en mogelijkheden om het Laadtarief onder het prijsplafond te brengen. Hiermee wordt een bereidheid van Concessiehouder gevraagd om transparant en proactief mee te denken in (on)mogelijkheden, zonder dat er vooraf verplichtingen worden opgelegd. Het risico dat wordt geschetst in de vraag wordt daarom niet herkend.</p>
3	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.13	13	Prijsplafond	<p>In gevallen waarin het plafond de kostendekking beperkt vanwege buitengewone stijgingen van elektriciteitsgerelateerde kosten (netwerk, belastingen, leveringszekerheid, enz.), hoe zorgt de gemeente er dan voor dat de netwerken en de kwaliteit van de dienstverlening in stand kunnen worden gehouden en dat voldoende investeringen aantrekkelijk blijven?</p>	<p>Dit scenario kan een voorbeeld zijn waarbij het prijsplafond wordt doorbroken. Ook in dat geval geldt de signaleringsplicht van de Concessiehouder en de bereidheid van partijen om in overleg te treden over (on)mogelijkheden. Het is niet mogelijk om vooraf maatregelen te benoemen die dan genomen kunnen worden. Deze zullen dan gezamenlijk moeten worden verkend en uitgewerkt.</p>

4	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.5	11	Indexatie Energievergoeding	<p>In de Concept overeenkomst van MRA-E wordt een indexatiemethode voor de energievergoeding voorgesteld die indientiek is met de indexatie methode uit de SGZWN-tender van de gemeente Rotterdam. Ten tijde van die tender hebben wij bezwaar gemaakt tegen deze opzet, omdat deze disproportioneel is en niet aansluit bij de werkelijke kosten van energie-inkoop. De huidige methode koppelt de indexatie aan jaarproducten (ICE ENDEX Dutch Power Base Load Futures Y+1) en hanteert een terugkijkperiode van 12 maanden, terwijl CPO's in de praktijk dynamische producten zoals dag- of kwartaalproducten gebruiken. Dit leidt tot een mismatch tussen index en realiteit, verhoogt risico's voor CPO's en kan resulteren in hogere laadprijzen voor eindgebruikers.</p> <p>Ons voorstel is om, net zoals in SGZWN inmiddels is gehonoreerd, over te gaan op een indexatiemethode gebaseerd op kwartaalproducten (ICE ENDEX Dutch Power Base Load Futures Q+1), waarbij elk kwartaal wordt geïndexeerd op basis van de gemiddelde dagwaarde van het voorgaande kwartaal. Deze methode sluit beter aan bij de feitelijke kostendynamiek, vermindert prijsonzekerheid en is in andere concessies (o.a. Utrecht, Amsterdam, Groningen-Drenthe) al succesvol toegepast.</p> <p>Kan de provincie bevestigen dat zij bereid is om de voorgestelde indexatiemethode in MRA-E aan te passen naar een kwartaalindexatie op basis van Q+1 futures, zodat een proportionele en marktconforme regeling ontstaat?</p>	<p>Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde. Artikelen 10.1b en 10.5 van de Overeenkomst worden als volgt gewijzigd:</p> <p>10.1b: "De energievergoeding betreft de vergoeding voor de inkoop van elektriciteit. Dit is de gemiddelde marktwaarde van de elektriciteitsproductie (Dutch Power Base Load Futures end- of-day settlements Q+1, in het vervolg 'Cal Endex Base Q+1' genoemd) van kwartaal 4 2025 per kWh en geldt als energievergoeding voor kwartaal 1 2026. De energievergoeding is inclusief alle belastingen die van toepassing zijn op het leveren van elektriciteit op Laadobjecten met een zelfstandige netaansluiting, zoals energiebelasting (EB), opslag duurzame energie (ODE), en overige (fiscale) componenten direct gekoppeld aan energielevering. De door te rekenen energiebelasting wordt bepaald door het gewogen gemiddelde in de energiebelastingstafels te berekenen, o.b.v. het gemiddelde verwachte verbruik over de gehele Exploitatieperiode (gemiddeld geladen kWh/Laadobject/jaar). Het gemiddeld verwachte verbruik bedraagt in het jaar 2026 18.000 kWh/jaar per Laadobject uitgaande van een Laadobject met twee Laadpunten. Voor de jaren erna wordt het verwachte verbruik voor het aankomende jaar bepaald op basis van het daadwerkelijke verbruik in het lopende jaar. De energievergoeding voor 2026 kwartaal 1 wordt definitief bepaald na afloop van het vierde kwartaal van 2025."</p> <p>10.5: "De energievergoeding als genoemd in artikel 10.1 staat vast tot en met 31-03-2026 (einde kwartaal 1 2026) en bedraagt <€/kWh>. Ten hoogste eenmaal per kwartaal kunnen de prijzen worden herzien, voor het eerst op 01-04-2026 op basis van (1) de gemiddelde marktwaarde van elektriciteitsproduct Cal Endex Base Q+1 van de voorgaande drie (3) kalendermaanden voor het volgende kwartaal per kWh en (2) de in het betreffende jaar geldende energiebelasting bij een verwacht verbruik van 18.000 kWh."</p>
5	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.5	11	Jaarlijkse verbruik per laadpunt	<p>In zowel artikel 10.1(b) als artikel 10.5 van de conceptovereenkomst worden twee verschillende cijfers genoemd voor het verwachte jaarlijkse verbruik per laadpunt - 18.000 kWh en 22.750 kWh - in verband met de berekening van de energiebelasting en tariefaanpassingen voor 2026.</p> <p>Kan de gemeente het volgende verduidelijken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Welke verbruikswaarde moet worden gebruikt voor de berekening van de energiebelasting en het tarief in 2026? 2. Zijn beide cijfers van toepassing op verschillende berekeningsmomenten binnen 2026, of is dit een discrepantie? 3. Wat is de reden voor het verwijzen naar deze twee verschillende kWh-waarden? 	<p>1. Concessiegever dankt de gegadigde voor de oplettendheid. De correcte waarde is 18.000 kWh.</p> <p>2. Het cijfer 18.000 kWh is van toepassing.</p> <p>3. Concessiegever heeft per abuis een verkeerde waarde in de Concept Overeenkomst overgenomen. De correcte waarde is 18.000.</p>
6	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	12.2	13	Verwijdering en verplaatsing gedurende de Overeenkomst	<p>Conform welke index wordt de vaste vergoeding van €4.000,- jaarlijks/periodiek geïndexeerd? Dit is relevant om te weten voor Gegadigde om dit in de keten goed af te kunnen stemmen met de ketenpartners.</p>	<p>De index zoals opgenomen in artikel 10.4 van de Concept Overeenkomst wordt gebruikt (zie artikel 12.3).</p>
7	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	13.3	14	Satellietobjecten	<p>Wanneer echter door externe factoren, zoals geopolitieke ontwikkelingen, de elektriciteitsprijzen buiten proportie stijgen, brengt dit aanzienlijke risico's mee voor de Concessiehouder. Deze risico's moeten worden meegenomen in de businesscase, wat kan leiden tot hogere laadtarieven voor de e-rijder of zelfs tot het besluit om niet in te schrijven op deze aanbesteding vanwege het onacceptabele risico.</p>	<p>De gegadigde heeft hier geen concrete vraag gesteld. Derhalve kan Concessiegever hier niet op ingaan. Mocht de gegadigde hier wel een vraag over hebben, dan zou Concessiegever hem willen verzoeken om de vraag in NvI 2 te stellen.</p>
8	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	13.3	14	Satellietobjecten	<p>De huidige tariefstructuur voor de realisatie van satellietobjecten voorziet in een vaste vergoeding van €1.000 per geplaatst satellietobject in 2029 en €1.500 in 2030. Wij verzoeken de opdrachtgever om een reactie op de volgende punten. De voorgestelde vergoedingen lijken geen rekening te houden met de verwachte inflatie in de komende jaren, wat de kostendekking negatief zal beïnvloeden. Wij stellen daarom voor om de vergoedingen vanaf 2028 te indexeren, zodat deze beter aansluiten bij de realistische kostenontwikkelingen.</p> <p>Daarnaast blijkt uit artikel 2.5.4 van de Inschrijvingsleidraad dat de installatie van satellietobjecten in 2028 van start gaat. De maximale operationele periode bedraagt circa zes jaar, wat relatief kort is om investeringskosten terug te verdienen. Voor later geplaatste objecten is deze periode nog korter, terwijl er geen compensatie is voorzien voor 2028. Bovendien zullen satellietobjecten naar verwachting een lager kWh-verbruik hebben, omdat zij dezelfde netaansluiting delen met andere laadstations. Dit beperkt het vermogen en de afname, en daarmee de inkomsten.</p> <p>Gezien deze factoren stellen wij voor om vanaf 2028 een vergoeding per satellietobject in te voeren, waarbij de vergoedingen worden geïndexeerd en de basisvergoeding met ten minste 100% wordt verhoogd om financiële haalbaarheid en eerlijke kostendekking te waarborgen. Wij verzoeken de opdrachtgever aan te geven of dit voorstel kan worden overgenomen. Indien dit niet mogelijk is, vragen wij om een toelichting hoe de huidige tarieven voldoende kostendekking en operationele haalbaarheid bieden, en/of om een tegenvoorstel te doen.</p>	<p>Door vanaf 2029 een vergoeding te geven voor het plaatsen van Satellietobjecten, komt Concessiegever Concessiehouder reeds tegemoet. Concessiegever heeft in de voorbereiding op deze aanbesteding een business case opgesteld en deze extern laten toetsen. Uit deze business case bleek dat de vergoedingen meer dan genoeg zijn om eventuele nadelen op de business case van Concessiehouder te compenseren. Concessiegever gaat dus niet akkoord met de voorstellen van de gegadigde.</p>

9	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	2.3 en 2.8	2 en 3	Duur overnametermijn	<p>In artikel 2.8 van de overeenkomst staat: "Concessiehouder is verplicht dergelijke laadobjecten over te nemen en zorg te dragen dat deze in een periode van 3 maanden na overname volledig voldoen aan alle voorwaarden en eisen als opgenomen in deze Overeenkomst en het Programma van Eisen."</p> <p>Wat is de reden dat Concessiehouder voor deze laadpalen (in Amersfoort en mogelijk Wijk bij Duurstede) slechts 3 maanden de tijd krijgt om ze te laten voldoen aan het PvE, terwijl dit voor de laadpalen in het overige gebied uiterlijk 1 september 2027 gereed moet zijn (zie artikel 2.3). Kan Aanbestedende dienst akkoord gaan met een gelijke deadline (1 september 2027), waarbij Concessiehouder een inspanningsverplichting heeft om de laadpalen in Amersfoort en Wijk bij Duurstede zo snel als mogelijk over te nemen en te laten voldoen?</p>	Akkoord met het voorstel van gegadigde. Voor bestaande Laadobjecten uit gemeente Amersfoort of Wijk bij Duurstede die worden overgenomen voor 1 juni 2027 geldt 1 september 2027 als uiterste moment waarop deze Laadobjecten moeten voldoen aan alle gestelde eisen en voorwaarden. Voor Laadobjecten die na 1 juni 2027 overgenomen worden blijft de termijn van drie maanden van kracht.
10	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	3.13	5	Mogelijkheid tot vooraf vastgelegde verlengingsopties	In de aanbestedingsdocumenten staat dat de concessiegever zich het recht voorbehoudt om de overeenkomst na afloop van de overeengekomen duur te verlengen met de periode die noodzakelijk is om een nieuwe aanbesteding succesvol af te ronden. Is het daarnaast mogelijk om in de overeenkomst op te nemen dat de concessie vooraf kan worden verlengd met een vaste periode, bijvoorbeeld twee keer één jaar, indien de concessiegever tevreden is over de prestaties van de concessiehouder?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde. In basis is er sprake van een vaste einddatum als genoemd in artikel 3 van de Overeenkomst. Slechts in geval van onvoorziene omstandigheden wil de Concessiegever de juridische mogelijkheid hebben om de Overeenkomst te verlengen. Dit kan worden gezien als een noodscenario waar Concessiegever niet lichtzinnig gebruik van zal maken.
11	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	3.3	4	Eerste en tweede set aan bestaande laadobjecten	Gedurende de looptijd van de Overeenkomst worden de Laadobjecten gefaseerd toegevoegd aan deze Overeenkomst. De eerste set aan bestaande Laadobjecten kan vanaf de startdatum van de Overeenkomst gefaseerd worden overgenomen van de bestaande concessiehouder. Voor de tweede set aan bestaande Laadobjecten geldt dit vanaf 30 september 2026. Klopt het dat de eerste set de Total Laadobjecten betreft en de tweede set de Vattenfall Laadobjecten?	De aanname van de gegadigde is niet correct. De eerste set aan over te nemen Laadobjecten wordt momenteel geëxploiteerd door Vattenfall InCharge en de tweede set aan over te nemen Laadobjecten wordt momenteel geëxploiteerd door TotalEnergies.
12	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	3.5	4	Overname einde looptijd	In deze concessie heeft Aanbestedende dienst gekozen voor 2 verschillende starttermijnen waarin Concessiehouder de bestaande laadpalen gefaseerd mag gaan overnemen. Aan het einde van deze nieuwe overeenkomst moet Concessiehouder in de laatste 4 maanden meewerken aan overdracht van de laadvoorzieningen aan een (mogelijk) opvolgende Concessiehouder. Is zo'n zelfde regeling niet ook afgesproken in de 2 voorgaande concessieovereenkomsten en/of is Aanbestedende dienst bereid om deze 2 termijnen gelijk te laten aanvangen, namelijk vanaf de startdatum van de Overeenkomst.	Er zijn twee verschillende starttermijnen omdat de huidige concessies op twee verschillende momenten aflopen. Wijzigingen hieraan zijn contractueel niet mogelijk. Concessiegever ziet er geen voordelen aan om een dergelijk constructie ook voor deze Overeenkomst op te nemen, nu er sprake is van één Overeenkomst met één Concessiehouder. Concessiegever gaat dus niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
13	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	3.5	4	Duur en beëindiging van de Overeenkomst	Onze ervaring met andere overname concessies leert ons dat het ongebruikelijk is dat een nieuwe partij vier maanden voor einde contract al mag beginnen met het overnemen van laadpalen. Op deze manier loopt de concessiehouder gedurende een significante periode van de exploitatieperiode inkomsten mis. Gebruikelijker is om de overname te laten starten nadat de exploitatieperiode van de huidige concessiehouder eindigt of een maand vooraf. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de huidige tender voor SGZWN, maar ook deze MRA-E concessie zelf, waarin de beoogde concessiehouder bij start van deze concessie respectievelijk een maand vooraf (in mei 2026) voor het eerste deel van de laadpalen, en bij einde van het contract (in september 2026) voor het tweede deel van de laadpalen, mag beginnen met overnemen. Daarom het verzoek om een aanpassing te doen en de overname van de laadpalen pas te laten starten aan het einde van het contract.	Juist vanwege de ervaring in andere concessies en de observatie dat de overnametermijn relatief kort is, heeft Concessiegever ervoor geopteerd om deze termijn op te rekken naar vier maanden. In de praktijk blijkt het niet mogelijk om meer dan 500 Laadobjecten op dezelfde dag over te nemen. Dit betekent dat een huidige concessiehouder in feite langer moet exploiteren dan contractueel is opgenomen, wat in de praktijk leidt tot aanvullende afspraken over exploitatieduur en andere verplichtingen. Dit is ongewenst en leidt tot (onnodig) extra administratieve last. Concessiegever gaat dus niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.

14	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	5.3	6	Nadere Opdrachten	<p>Heeft de Concessiehouder het recht om een Nadere Opdracht te weigeren, of moet deze te allen tijde worden uitgevoerd, met uitzondering van de situaties zoals beschreven in artikel 5.5? Het kan voorkomen dat een Nadere Opdracht tot bijvoorbeeld het bijplaatsen van een Satellietobject niet wenselijk is door het geringe gebruik van de laadobjecten rondom de aanvraag, of een andere situatie die het onwenselijk maakt om een Nadere Opdracht uit te voeren voor Concessiehouder. Wij horen graag de bevestiging dat een Nadere Opdracht (gemotiveerd) kan worden afgewezen door Concessiehouder en indien Aanbestedende dienst hier niet in mee wilt gaan, wat haar motivatie daarvoor is.</p>	<p>Concessiehouder heeft geenszins het recht om Nadere opdrachten te weigeren. Het aantal Nadere opdrachten is, mede ter bescherming van Concessiehouder, wel gemaximeerd. Concessiehouder heeft daarentegen wel de mogelijkheid om voor verstrekking van de Nadere opdrachten advies te geven aan Concessiegever over de betreffende Nadere opdracht. Dit advies is niet bindend. Daarnaast zijn de criteria waarbij de Concessiegever kan overgaan tot het realiseren van een Laadobject of Satellietobject opgenomen in het Programma van Eisen. Zie ook Bijlage PvE VII voor de criteria om tot uitbreiding over te gaan.</p> <p>Naar aanleiding van deze vraag heeft Concessiegever geconstateerd dat er beperkte contractuele bepalingen zijn waar zij een beroep op kan doen indien Concessiegever weigert een Satellietobject te plaatsen of de plaatsing bewust of onbewust traint. Daarom voegt Concessiegever een aanvullend lid toe aan artikel 13 dat luidt:</p> <p>Concessiehouder is verplicht tot het realiseren van ieder Satellietobject waarvoor zij een Nadere opdracht ontvangt. Concessiegever hanteert een maximale doorlooptijd ten aanzien van de realisatie van een Satellietobject van drie maanden vanaf het verstrekken van de Nadere opdracht. Indien deze termijn van drie maanden door Concessiehouder niet gehaald wordt, dient Concessiehouder de Concessiegever hier zo spoedig mogelijk over op de hoogte te brengen. Daarbij dient Concessiehouder transparant aan te geven wat de oorzaken zijn van het niet behalen van de maximale doorlooptijd van drie maanden, genomen en te nemen maatregelen om zo spoedig mogelijk wel tot realisatie over te kunnen gaan en een verwachte realisatiedatum. Indien Concessiegever niet overtuigd is van het feit dat de oorzaken van het behalen van de realisatietermijn buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder liggen, behoudt Concessiegever zich het recht voor om per Nadere opdracht een boete op te leggen van € 10,- per dag voor ieder werkdag dat de realisatie van het Satellietobject langer duurt dan de maximale doorlooptijd van drie maanden. Indien de realisatie hierna alsnog niet binnen een acceptabele termijn plaatsvindt heeft Concessiegever de mogelijkheid om 1) het Laadobject waaraan het Satellietobject gekoppeld moet worden uit de Overeenkomst te halen (en eventueel onder te brengen bij een andere concessiehouder), en 2) de Concessiehouder in gebreke te stellen en na een redelijke hersteltermijn overgaan tot het ontbinden van de Overeenkomst.</p> <p>In geval van hiervoor benoemde sub 1 blijft artikel 11 van de Overeenkomst volledig van kracht en is Concessiegever niet verplicht om de vergoeding uit artikel 11.2 aan te passen. In geval van sub 2 geldt dat dit een ultieme maatregel is, indien Concessiehouder structureel en voortdurend weigert Nadere opdrachten voor het realiseren van Satellietobjecten uit te voeren.</p>
15	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	5.4	6	Termijnen Realisatieproces	<p>In artikel 5.4 staat het volgende opgenomen als verplichting voor de Concessiehouder: "Concessiehouder dient de termijnen als genoemd in het Programma van Eisen inclusief Bijlagen na te komen vanaf het moment dat een Nadere Opdracht wordt toegekend. Concessiehouder garandeert het behalen van alle termijnen als genoemd in Bijlage PvE III Ontwerp- en Realisatieproces."</p> <p>Gegadigde ziet graag in artikel 7 van de overeenkomst opgenomen dat ook Concessiegever zich dient te conformeren aan de termijnen zoals gesteld in Bijlage PvE III Ontwerp- en Realisatieproces, omdat de Concessiegever vaak een cruciale rol heeft in de vertragingen in dit proces. Dit betekent dat o.a. locatievoorstellen tijdig dienen te worden geëvalueerd, verkeersbesluiten dienen te worden genomen en te worden gepubliceerd etc. Kan Concessiegever deze verplichting opnemen als een van haar verplichtingen in artikel 7, zodat Concessiehouder haar ook aan haar verplichting kan houden?</p>	<p>Concessiegever zou deze garantie willen afgeven, maar is in de praktijk ook afhankelijk van derden waaronder gemeente en netbeheerder. Derhalve kan Concessiegever deze garantie niet geven. De garantie van Concessiehouder ziet derhalve ook slechts op die processtappen waarvoor zij (of haar onderaannemer) voor verantwoordelijk is.</p>
16	Bijlage 10 - Overzicht bestaande Laadobjecten	Gebruiksdata		Gebruiksdata	<p>In de gebruiksdata bestanden is enkel het verbruik (kWh) per laadstation per maand vermeld. Voor een volledige analyse van het laadgedrag zijn ook gegevens over het aantal laadsessies en de bezettingsgraad per laadstation noodzakelijk.</p> <p>Kan de Concessiegever aanvullende data verstrekken betreffende het aantal laadsessies en de bezettingsgraad per laadstation per maand voor de betreffende periode? Indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, kan Concessiegever toelichten welke (alternatieve) gegevens wel beschikbaar zijn om een inschatting van het gebruik per laadobject te kunnen maken?</p>	<p>Deze overzichten zijn als separate bijlagen toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.</p>
17	Bijlage 10 - Overzicht bestaande Laadobjecten	Overname Assetlijst		Laadobjecten	<p>In het document "Bijlage 10 - Overname Assetlijst" zien we een totaal van 588 laadobjecten. In het document "Bijlage 5 - Prijzenblad" wordt het totaal echter berekend met 584 laadobjecten. Kan de Concessiegever bevestigen welk aantal correct is?</p>	<p>Het aantal van 584 Laadobjecten is correct. Ten opzichte van de 588 Laadobjecten in bijlage 10 zijn de Laadobjecten in de gemeente Woerden komen te vervallen. Dit betreft vier Laadobjecten, waarmee het totaal op 584 Laadobjecten komt.</p>
18	Bijlage 10 - Overzicht bestaande Laadobjecten	Overname Assetlijst > Vattenfall data		Slimme meter	<p>Voor de Vattenfall-data is, in tegenstelling tot de Total-data, niet aangegeven of de betreffende meters als 'slim' worden ingeschat. Kan deze aanvullende informatie nog worden aangeleverd?</p>	<p>De EVBox laders van Vattenfall hebben geen slimme meters</p>
19	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	2	Indexatie	<p>Conform welke index worden de Stagnatiekosten jaarlijks/periodiek geïndexeerd? Dit is relevant om te weten voor Gegadigde om dit in de keten goed af te kunnen stemmen met de ketenpartners.</p>	<p>De stagnatiekosten worden geïndexeerd conform dezelfde methodiek als die voor de installatievergoeding. Deze methodiek is omschreven in art. 10.4 van de Concept overeenkomst. Zie ook artikel 12.3 van de Overeenkomst.</p>

20	Bijlage 12 - Checklist		1	K2: Verhogen afzet	In Bijlage 12 - Checklist staat dat voor K2: Verhogen afzet een document in .pdf mag worden ingediend van maximaal 4 A4-pagina's. In de inschrijvingsleidraad, paragraaf 5.2.2 op pagina 37, staat echter dat hiervoor maximaal 2 A4-pagina's mogen worden gebruikt. Kunt u aangeven welke bepaling leidend is?	Zie het antwoord op vraag 122 van deze Nota van Inlichtingen.
21	Bijlage 2 - AIV 2023	10 lid 2 sub d	7	Ontbinding bij Change of Control	Gegadigde wenst graag dat sub d buiten toepassing worden verklaard. Gegadigde 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 Gegadigde is het niet aantrekkelijk de investeringen te doen die uit de Concessieovereenkomst voortvloeien indien dat Concessiegever het recht geeft om de overeenkomst te ontbinden. Kunt u ermee akkoord dit buiten toepassing te verklaren. Zo niet, wat is dan uw toelichting?	Nee, hier kunnen wij niet op voorhand mee instemmen. Concessiegever wil weten met wie zij zaken doet en hier eventueel vanaf zien, echter Concessiegever zal haar goedkeuring niet op basis van onredelijke gronden onthouden. Een voorbeeld waarbij Concessiegever over wil kunnen gaan tot ontbinding van de Overeenkomst is indien nieuwe entiteit (of haar bestuurders) niet voldoet aan de uitsluitingsgronden.
22	Bijlage 2 - AIV 2023	10 lid 4	7	Geen schadevergoeding bij ontbinding	Hoewel de Aanbestedende dienst aangeeft dat partijen in overleg kunnen treden over mogelijkheden om het laaddiensttarief onder het prijsplafond te houden, biedt dit geen zekerheid die in een businesscase kan worden opgenomen. Daarom verzoeken wij om de artikelen met betrekking tot het prijsplafond te schrappen. Indien de Concessieverlener hieraan wil vasthouden, vragen wij om uitzonderingen op te nemen voor situaties waarin externe factoren leiden tot disproportionele prijsstijgingen en om een nadere onderbouwing van de noodzaak van het prijsplafond.	Zie het antwoord op vraag 2 van deze Nota van inlichtingen.
23	Bijlage 4 - Programma van Eisen	1.14	4	Digitale omgevingen	Kan de Concessiegever verduidelijken welke omgevingen onder "digitale omgevingen die in het kader van onderhavige Concessie gebruikt worden" vallen? Betreft dit de portalen waarmee de e-rijder/burger in aanraking komt, of zijn er nog andere omgevingen die onder deze eis worden bedoeld?	Eis 1.14 van het Programma van Eisen betreft alle digitale omgevingen die Concessiehouder gebruikt voor onderhavige Concessie. Daaronder vallen, waaronder maar niet limitatief, portalen waarmee de EV-rijder / burger in aanraking komt en portalen die gebruikt worden in de samenwerking met Concessiegever.
24	Bijlage 4 - Programma van Eisen	1.15	4	Volledige elektrische voertuigen voor alle werkzaamheden	De ervaring is dat de markt nog niet zo ver is dat alle werkzaamheden met volledige elektrische voertuigen uitgevoerd kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, aan het zware materieel (graafmachine, industriële compressor, etc.) dat de onderaannemer meeneemt, en de vele kilometers op een dag die gereden moeten worden voor urgente storingen. Versoepeling van deze eis is noodzakelijk. Zou Concessiegever tevens een opsomming kunnen maken van de werkzaamheden die onder "alle werken in het kader van onderhavige Overeenkomst" vallen, en kunnen verduidelijken of de werkzaamheden die de onderaannemer ten aanzien van duaal opdrachtgeverschap uitvoert in opdracht van de netbeheerder buiten scope zijn?	Concessiegever is van mening dat, mits dit organisatorisch goed wordt georganiseerd, vrijwel alle werkzaamheden met behulp van elektrisch materieel en voertuigen uitgevoerd kan worden. Dit betreft zowel het (ver)plaatsen van Laadobjecten als het uitvoeren van onderhoud. Indien een bepaald type materieel ingezet moet worden wat niet in een emissieloze/ elektrische variant beschikbaar is, dient Concessiehouder dit transparant en expliciet te onderbouwen voor de Concessiegever, inclusief een verwacht moment waarop dit type materieel naar verwachting wel emissieloos/ elektrisch beschikbaar is. Concessiegever kan in dat geval, mits correct onderbouwd en reeel, dispensatie verlenen voor de verwachte periode.
25	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Eis 10.11 (en de geldigheid van de handreiking netbewust laden, zie eis 3.9) verplicht de concessienemer tot het opvolgen van een stuursignaal indien gestuurd. De concessiegever doet geen uitspraken over de vergoeding die hiervoor door de netbeheerder betaald wordt. Dit leidt tot een situatie waarin de concessiehouder verplicht wordt om flexibiliteit te leveren, maar geen zekerheid heeft dat hier een redelijke vergoeding tegenover staat, terwijl Netbewust Laden aantoonbare investeringen en operationele kosten met zich meebrengt. Wij verzoeken daarom om bevestiging van het volgende principe: "De verplichting om Netbewust Laden toe te passen is alleen van toepassing voor zover de netbeheerder hiervoor een nader af te stemmen, redelijke vergoeding biedt aan de concessiehouder en dit is afgesproken in een contract tussen netbeheerder en concessiehouder(s). We verwijzen graag naar het geschilbesluit van Liander / Equans https://www.acm.nl/system/files/documents/geschilbesluit-equans-liander.pdf . Het stuursignaal door de netbeheerder aan de concessienemer kan alleen o.b.v. vrijwilligheid worden opgevolgd, zie het besluit. Kunt u bevestigen dat de concessiehouder niet verplicht is om transportbeperkingen (zoals CSC/TDTR) te accepteren of Netbewust Laden te implementeren zonder dat daar een marktconforme vergoeding van de netbeheerder tegenover staat?	De (eventuele) vergoedingen die worden verstrekt vanuit de netbeheerder komen voort uit besprekingen en onderhandelingen tussen de netbeheerder en de CPO. De Netbeheerder en de CPO hebben een relatie. Concessieverlener en Netbeheerder hebben, waar het deze Overeenkomst aan gaat geen contractuele relatie, echter wordt in de landelijk handreiking gesteld dat moet worden meegewerkt aan het sturen van de netbeheerder op de aansluitingen. In deze Overeenkomst wordt dit landelijke kader gevolgd. Concessiegever is zich bewust van het risico dat de netbeheerder legt op de business case van Concessiehouder. Echter, Concessiegever heeft zelf een te beperkte invloed op de netbeheerders om hier concrete toezeggingen in te doen. Derhalve gaat Concessiegever niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
26	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Het ACM-ontwerpbesluit noemt laadpalen niet als prioriteit. Kan OG toelichten hoe dit invloed heeft op de concessie? Komen de aansluitverzoeken van ON terecht op een integrale wachtlijst of krijgen laadpalen voorrang indien netbewust laden wordt toegepast?	Het ACM-ontwerpbesluit heeft verschillende gevolgen op onderhavige Concessie: - indien een Gemeente een Laadobject wil verplaatsen, is er geen garantie dat de Gemeente een nieuwe netaansluiting krijgt - indien in toekomstige concessies geen nieuwe laadobjecten gerealiseerd kunnen worden, worden in onderhavige Concessie Satellietobjecten geplaatst; en - nieuwe aanvragen in Amersfoort kunnen wellicht niet uitgevoerd worden.

27	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Inschrijver ziet netcongestie als groot risico in de realisatie van nieuwe laadpalen. Zou de concessiegever inzicht kunnen geven in de huidige overleggen met de netbeheerder (zowel qua structuur als inhoudelijk)? Hoe zorgt de gemeente voor een structurele afstemming met netbeheerders en andere stakeholders om prioriteit te geven aan laadinfrastructuur, en welke governance- of overlegmechanismen zijn er of worden ingericht om risico's van netcongestie gezamenlijk te beheersen en tijdige realisatie van aansluitingen te waarborgen?	Afstemming met de netbeheerder geschiedt op verschillende niveaus, van strategisch tot operationeel. Daarbij werkt MRA-E nauw samen met Gemeenten en provincies om steeds op de juiste momenten de juiste gesprekken te voeren. Tegelijkertijd is de invloed van MRA-E op sommige dossiers beperkt en worden soms besluiten gekomen die niet in bijdragen aan het stimuleren van elektrisch vervoer.
28	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Het programma van eisen stelt een aantal specifieke eisen aan de invulling van netbewust laden, terwijl er nog veel onduidelijkheid is over het contracttype tussen netbeheerder en CPO. In hoeverre moet inschrijving rekening houden met een aanzienlijk lager aantal te plaatsen palen als gevolg van netcongestie? Bij gebruik van (bijvoorbeeld) een non-firm ATO worden veel afspraken over netbewust laden feitelijk al afgedekt in de ATO. Kunt u aangeven wanneer duidelijkheid wordt verwacht over de definitieve contractvormen (zoals CSC, TDTR of non-firm ATO)? En kunt u bevestigen dat Opdrachtgever en Opdrachtnemer op dat moment gezamenlijk beoordelen welke onderdelen van het PvE over netbewust laden nog relevant zijn, zodat deze worden aangepast aan de gekozen contractvorm?	Het grootste deel van de scope van deze Overeenkomst ziet op het overnemen van bestaande Laadobjecten (met bestaande netaansluitingen). De mogelijkheid tot het realiseren van nieuwe Laadobjecten in Amersfoort (en optioneel Wijk bij Duurstede) kan beperkt/ vertraagd worden als gevolg van netcongestie. Concessiegever is van mening dat dit een beperkt risico is voor de Concessiehouder, waar bovendien nu al rekening mee gehouden dient te worden. Het optioneel realiseren van Satellietobjecten is een beheersmaatregelen van Concessiegever op een beperking in het verkrijgen van nieuwe netaansluitingen. Zie hiervoor ook de toelichting in de Inschrijvingsleidraad.
29	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Bij massale gelijktijdige opt-outs niet worden gegarandeerd dat de netlimiet niet wordt overschreden, ondanks een correcte implementatie van Netbewust Laden. Kunt u daarom bevestigen dat er geen verplichting is tot het aanbieden van een opt-out wanneer de opgelegde vermogenslimiet dit niet toe staat?	Als er gelijktijdig meerdere opt-outs worden aangevraagd, wordt direct vol vermogen geleverd (indien beschikbaar vanuit Netbewust laden). Dit betekent dat netlimieten die vanuit Netbewust laden zijn afgesproken niet mogen worden overschreden en dat indien deze overschreden wordt geen vol vermogen wordt geleverd, maar het beschikbaar vermogen gedeeld wordt over de opt-outs.
30	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Kan concessienemer ervanuit gaan dat bij congestie op meerdere netvlakken, de problematiek op het laagste netvlak (LS) de hoogste prioriteit kent?	Het instellen van netbewust laden op de Laadobjecten is onderdeel van de scope is van deze Overeenkomst. Als er problematiek op het LS-netvlak is, dient de concessienemer conform de Handreiking netbewust laden het Slim laden Harmonisatiekader op te reageren. Als er sprake is van capaciteitsissues op de hogere netvlakken (MS/HS net) zal de regionale netbeheerder hiervoor aanvullende capaciteitsbeperkende/congestiemanagement afspraken dienen te maken met de Concessiehouder. Deze afspraken maken geen onderdeel uit van Overeenkomst.
31	Bijlage 4 - Programma van Eisen	17.7	30	Definitie alle gebruikte software	Kan CV specifiekier zijn in wat wordt bedoelt met ALLE gebruikte software en het doel ervan? CPMS systemen zijn makkelijk vervangbaar en leveranciers zullen nooit hun broncode delen. Daarnaast wordt bij de CPO ook veel interne applicaties gebruikt voor eigen processen, het delen hiervan is ook niet zinvol.	Eis 17.7 van het Programma van Eisen betreft alle soft- en firmware die gebruikt worden om de Laadobjecten te kunnen laten functioneren. Interne processen van Concessiehouder evenals CPMS-systemen maken geen deel uit van deze eis.
32	Bijlage 4 - Programma van Eisen	2.7	5	Kleurcoderingen	Doordat er internationaal geen standaard kleurcoderingen zijn gedefinieerd hiervoor is er een diversiteit aan LED signalering aanwezig op de bestaande producten. Het afdwingen van specifieke kleurcoderingen verkleint de mogelijke hardwarekeuzes wanneer een leverancier toevallig een andere signalering heeft gekozen, bijvoorbeeld via het display. Verzoek deze eis te verruimen tot een richtlijn dat de lader in staat is de laadstatus op een heldere en begrijpelijke manier aan te geven. Verzoek de toepassing op over te nemen laders te laten vervallen, omdat deze een buitenproportionele retrofit opgave met zich mee kan brengen waarbij onduidelijk is of de aanwezige controllers in staat zijn de gevraagde kleurcoderingen te ondersteunen.	Aangezien de in eis 2.7 van het Programma van Eisen genoemde kleurcodes standaard zijn in Nederland, gaat Concessiegever niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
33	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.11	9	API koppelingen	Zijn er API koppelingen mogelijk met het MRA-E portaal zodat eigen applicaties gekoppeld kunnen worden en de administratie niet op 2 plaatsen bijgehouden dienen te worden?	Ja, het is mogelijk om via API te koppelen aan het MRA-E portaal. Hier is in het verleden ook ervaring mee opgenomen met verschillende CPO's. Na gunning zullen de exacte mogelijkheden, processen en voorwaarden hierover afgestemd moeten worden, hier dient Concessiehouder rekening mee te houden.
34	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.14	10	Plaatsing nieuwe laadobjecten	Sommige herstelwerkzaamheden zullen via de onderaannemer plaatsvinden en daarom moeten op zo kort mogelijke termijn, maar rekening houdende met de bestaande overname/plaatsingsplanning en gebiedsgrootte, worden ingepland. Daarom het verzoek om de periode van 3 werkdagen worden versoepeld naar 15 werkdagen.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
35	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.18	10	Funderingen nieuwe geplaatste Laadobjecten	Eis 5.18 schrijft voor dat de funderingen van nieuwe laadobjecten moeten voldoen aan NTA 8042. Hoe wordt dit toegepast bij een retrofit- of upgrade-oplossing? Wordt een laadobject dat wordt geretrofit of geüpgraded beschouwd als een nieuw laadobject en moet het daarom ook voldoen aan deze funderingseis? Of geldt deze verplichting uitsluitend voor volledig nieuwe laadobjecten?	De verplichting zoals gesteld in eis 5.18 van het Programma van Eisen geldt alleen voor volledig nieuwe Laadobjecten.
36	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.18	10	Plaatsing nieuwe laadobjecten	Ten tijde van vraagstelling is de NTA8042 nog niet officieel van kracht. Binnen welke termijn na implementatie gaat deze eis van kracht, en hoe ziet de Concessiegever het risico van afhankelijkheid van derden/fabrikanten hierin?	NTA8042 geldt vanaf de start van de Overeenkomst. Concessiegever verwacht dat derden/fabrikanten reeds bezig zijn met de voorbereiding op NTA8042 en dat de afhankelijkheid beperkt is. Indien dit onverhoopt niet het geval is, gaan Concessiegever en Concessiehouder met elkaar in overleg.
37	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.4	9	Plaatsing nieuwe laadobjecten	Deze eis is wat ons betreft onvoldoende helder geformuleerd. Zou de Concessiegever kunnen verduidelijken wat er precies wordt bedoeld en naar welke aansluitcategorieën er wordt verwezen?	Concessiegever bedoelt hiermee dat Concessiehouder nieuwe Laadobjecten op relevante aansluitcategorieën aansluit. Momenteel is de meest voorkomende aansluitcategorie 3x25 A. Hoewel Concessiegever hier geen wijzigingen in voorziet, is de eis volledigheidshalve toch meegenomen.

38	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5.6	9	Plaatsing nieuwe laadobjecten	Is de Concessiegever ermee akkoord dat de hoogte van de 'nader overeen te komen meerkosten' gelijk is aan de meerkosten die de netbeheerder rekent? In andere woorden: zijn alle meerkosten voor lengtes van meer dan 25 meter (na akkoord) voor rekening van de betreffende gemeente?	Concessiegever bevestigt de aanname van de gegadigde.
39	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.1	11	Definitie alle laaddiensten	Wat verstaat de concessieverlener onder <i>alle</i> laaddiensten?	Met alle laaddiensten bedoelt Concessiegever onder andere maar niet uitsluitend: beheer en onderhoud, oplossen van storingen, backoffice dienstverlening, stroomlevering, facturatie, communicatie met EV-rijders, etc.
40	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.10	11	Tussenkost netbeheerder bij retrofit	Wordt met upgrade een "retrofit" bedoelt? Hier is geen tussenkost van een "door netbeheerder gecertificeerde aannemer" nodig indien niet aan het netgedeelte wordt gewerkt.	Met 'upgrade' wordt inderdaad 'Retrofit' genoemd. Concessiegever bevestigt de stelling van de gegadigde betreffende de tussenkost van de netbeheerder in het geval van een Retrofit.
41	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.12	12	Locaties aansluitkabel vervangen	Om een goede afweging tussen retrofit en vervanging te kunnen maken is noodzakelijk om te weten op welke locaties de aansluitkabel vervangen dient te worden. Kan de CV een overzicht aanleveren van alle locaties waar de kabel vervangen dient te worden?	Concessiegever heeft geen overzicht van de bekabeling van de Laadobjecten en kan zodoende geen overzicht verstrekken. Dit zal tijdens het werk door Concessiehouder met de netbeheerder moeten worden afgestemd.
42	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.13	12	Overname bestaande Laadobjecten	Ten tijde van vraagstelling is de NTA8042 nog niet officieel van kracht. Binnen welke termijn na implementatie gaat deze eis van kracht, en hoe ziet de Concessiegever het risico van afhankelijkheid van derden/fabrikanten hierin?	Zie het antwoord op vraag 36 van deze Nota van Inlichtingen.
43	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.2	11	Overname bestaande Laadobjecten	Onze ervaring leert dat het wenselijk is dat de Concessiegever een rol speelt en een verantwoordelijkheid draagt in de afstemming en bemiddeling bij gebreken. Hoe kijkt de Concessiegever hier tegenaan? Daarnaast; mogen we ervan uitgaan dat het genoemde herstel altijd door of op kosten van de voormalig Concessiehouder gedaan wordt, ook bij gebreken die wellicht niet onder de noemer "ernstig" vallen zoals de voorbeelden in de eis, maar het gebruik of de werking van de laadpaal wel negatief beïnvloeden?	Indien nodig bemiddelt Concessiegever tussen de voormalige concessiehouder en de Concessiehouder. De intentie is dat de partijen er samen uitkomen. Formeel is de voormalig concessiehouder ervoor verantwoordelijk dat noch de veiligheid noch de basisfunctionaliteit van de Laadobjecten aangetast zijn. Indien dat wel het geval blijkt, dient de voormalig concessiehouder eventuele gebreken op te (laten) lossen. Deze verantwoordelijkheid geldt niet voor mankementen en gebreken die niet als 'ernstig' gekwalificeerd worden.
44	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.4	11	Overdracht meterstand slimme meter netbeheerder	Geldt dit ook voor laadpalen voorzien van een slimme meter die door netbeheerder uitgelezen kan worden?	Voor Laadobjecten met een slimme meter die door de netbeheerder uitgelezen kunnen worden geldt eis 6.4 van het Programma van Eisen niet. In dat geval spreken de voormalige concessiehouder en Concessiehouder bilateraal af hoe verrekening plaatsvindt.
45	Bijlage 4 - Programma van Eisen	7.1	13	Verwijdering en verplaatsing gedurende de Overeenkomst	Is de Concessiegever akkoord dat een eventuele vertraging vanuit de netbeheerder in de aanvraag voor verwijdering/verplaatsing, waarop Concessiehouder geen invloed heeft, geen invloed heeft op de gestelde termijn?	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde. Concessiehouder dient wel aan te tonen dat vertraging volledig te wijten is aan de netbeheerder.
46	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.12	15	Schermbord op nieuwe geplaatste Laadobjecten	Eis 8.12 schrijft voor dat nieuw geplaatste laadobjecten voorzien moeten zijn van een scherm. Hoe wordt dit toegepast bij een retrofit- of upgrade-oplossing? Wordt een laadobject dat wordt geretrofit of geüpgraded beschouwd als een nieuw laadobject en moet het daarom ook van een scherm worden voorzien? Of geldt deze verplichting uitsluitend voor volledig nieuwe laadobjecten?	Eis 8.12 van het Programma van Eisen geldt alleen voor geheel nieuwe Laadobjecten.
47	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.13	15	24-uurs SLA	Gegadigde begrijpt dat fraudepreventie belangrijk wordt geacht maar beargumenteert dat het hanteren van een 24-uurs SLA in de concessie leidt tot meer complexiteit en kostenverhoging in de uitvoering, welke uiteindelijk door de e-rijder via het laadtarief moet worden betaald. Gegadigde stelt dat deze kostenverhoging ver uit verhouding staat tot het gemitigeerde risico voor de e-rijder, en signaleert dat een kwaadwillende met een rol stickers de concessiehouder in een halve dag op de fiets door MRA-E gebied duizenden euro's schade kan berokkenen. Effectief vergroot dit het schadelijke effect van (pogingen tot) fraude. Het is in het belang van alle gegadigden dat frauduleuze QR-stickers snel worden verwijderd, maar om de kosten van fraude voor de CPO en daarmee de e-rijder beheersbaar te houden dient dit in het reguliere storingsregime te kunnen worden meegenomen, desnoods met een urgenter doch realistischer SLA van 2 werkdagen zoals ook in andere concessies wordt gedaan.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van gegadigde.
48	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.17	15	Gebruik	Concessiegever stelt in eis 8.17 dat Het Laadtarief aan alle gebruikers via ad-hoc betalingen en aan alle Laaddienstverleners moet worden doorberekend. Kan concessienemer differentiëren in prijs tussen ad-hoc betalingen en roaming sessies onder voorwaarde dat het Laadtarief voor alle gebruikers gemiddeld lager of gelijk aan het Laadtarief blijft?	Het staat Concessiehouder vrij om lagere tarieven door te rekenen dan het maximale Laadtarief. Differentiatie is toegestaan indien Concessiehouder verschillende afspraken heeft met verschillende Laaddienstverleners. Differentiatie o.b.v. geografische locatie is niet toegestaan. Voorwaarde is dat prijstransparantie gewaarborgd.
49	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.23	20	Definitie firmware-opbouw	Wat betekent firmware-opbouw?	De firmware-opbouw voor de correcte dataverbinding tussen Laadobject en CPMS is opgebouwd conform het Open Charge Point Protocol (OCPP 2.0.1). Ten aanzien van OCPP geldt dat bij een nieuwe release deze binnen een jaar na de publicatiedatum van de testcases geïnstalleerd dient te worden. Het protocol en de implementatie ervan moeten gedocumenteerd en aanpasbaar zijn.
50	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.27	21	Data	T.b.v. onderzoek naar de impact van netbewust laden heeft Stichting Elaad een dataverzoek ingediend bij de CPO's. Staat de concessiegever het delen van data met Stichting Elaad toe? Het gaat bijvoorbeeld over meterwaarden uit de laadpalen, maar dit kan ook gaan over laadpas-ID's.	Indien ElaadNL om data vraagt die in het kader van onderhavige Concessie gegeneerd worden, dient Concessiegever eerst toestemming te verlenen eer Concessiehouder deze data mag delen.
51	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.30	21	Portaal van de MRA-E	Is een API koppeling voor storingsgegevens mogelijk en welke gegevens op welk detailniveau dienen te worden gedeeld?	Ja, dit is mogelijk. Concessiegever en Concessiehouder gaan in overleg over welke gegevens, frequentie van dataverlevering en toepassing van een gestandaardiseerd format en het aanleverprotocol.

52	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.30	21	Portaal van de MRA-E	Op welke termijn is het Portaal van de MRA-e gereed?	Het MRA-E portaal wordt continue doorontwikkeld en verbeterd. Concessiegever zal tijdig in overleg treden over het beschikbaar maken van storingsgegevens in het portaal.
53	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.5	18	Beheer	Wanneer de scheefstand een gevaarlijke situatie betreft waarbij de netbeheerder betrokken moet worden, kan niet altijd binnen 10 werkdagen een gecorrigeerde, werkende laadpaal worden gegarandeerd. Verzoek aan Concessiegever om dit soort externe factoren waarop Concessiehouder geen invloed heeft, niet mee te wegen.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde. Concessiehouder dient wel aan te tonen dat vertraging volledig te wijten is aan de netbeheerder.
54	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.8	18	SLA storings	Het verhelpen van alle storings van de eerstvolgende werkdag is een onevenredig strenge eis, zeker in verhouding tot andere concessiegebieden waar dit 2 werkdagen of meer is. De focus zou in ogen van ON meer moeten liggen op het behalen van 99% uptime en altijd beschikbare laadpalen in nabijheid (inclusief de juiste informatievoorziening hierover) wanneer een laadpaal het onverhoopt niet doet, in combinatie met een SLA van 2 werkdagen.	Concessiegever is bereid deze eis te versoepelen tot maximaal twee werkdagen. De uitzondering ten aanzien van eis 9.10 en 9.11 blijft wel van kracht. De minimale vereisten omtrent uptime blijven onverwijld van kracht.
55	Bijlage 9 - SROI		2	SROI	Bijlage 9 (SROI) geeft aan dat de SR-verplichting voor over te nemen laadobjecten 85 euro bedraagt. Betekent dit dat de SR-verplichting enkel geldt voor over te nemen en niet voor nieuw te plaatsen laadobjecten? Of is de SR-verplichting voor nieuw te plaatsen laadobjecten gelijk?	De social return verplichting geldt uitsluitend voor de over te nemen Laadobjecten.
56	Bijlage 9 - SROI		5	SROI	Bijlage 9 gaat enkel in op de geldende SR-voorwaarden van de provincie Noord-Holland, maar het concessiegebied bevat ook gemeenten in de provincies Flevoland en Utrecht, is het ook toegestaan om in deze provincies invulling te geven aan de SR-verplichting? En zo ja, gelden hier andere voorwaarden voor? Is het toegestaan om als invulling van de SR-verplichting inkoopodrachten te plaatsen bij sociale ondernemingen in alle deelnemende provincies? Of enkel in de deelnemende gemeenten? Of enkel in Noord-Holland? Kan de concessiegever een lijst met sociale ondernemingen in de concessieregio delen?	Provincie Noord-Holland fungeert als Concessiegever voor deze Overeenkomst. Om deze reden is o.a. haar SR-beleid en -bepalingen van toepassing op de Overeenkomst. De verplichting mag landelijk worden ingevuld. Praktische informatie over sociale ondernemingen is te vinden op www.noord-holland.nl/socialreturn .
57	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	1. Inleiding en kader	2	Betekenis van 5%-regel	"Concessiegever kan er daarnaast voor kiezen om gedurende de plaatsingsperiode maximaal 5% van de Locatievoorstellen aanbodgestuurd te bepalen. Dit percentage van 5% wordt berekend over het totaal van alle Locatievoorstellen dat gedurende de contractperiode bij Concessiehouder is aangeleverd en is onafhankelijk van de specifieke Concessiehouder die de Laadobjecten realiseerde" Wordt hier bedoeld dat het aantal 5% betreft van alle aanvragen die binnen zowel deze concessie als andere lopende concessies binnen het gebied is binnengekomen? Wordt het aantal, dat correspondeert met deze 5%, dan ook verdeeld tussen de verschillende concessiehouders? Of is slechts de beoogd concessiehouder van dit contract alleen verantwoordelijk voor het aantal dat correspondeert met de 5% van alle binnengekomen aanvragen van de verschillende concessies?	De 5% wordt alleen berekend over de Locatievoorstellen die in onderhavige Overeenkomst gedaan worden. Andere concessies van Concessiegever worden dus buiten beschouwing gelaten.
58	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	6	Termijn voor advies laadlocatie (Stap 8)	In stap 8 wordt omschreven dat de Concessiehouder 5 werkdagen de tijd heeft om een advies uit te brengen over een laadlocatie. Onze ervaring is echter dat het vaak niet mogelijk is om hier binnen 5 werkdagen een sluitend advies over te geven. Denk hierbij aan een benodigde schouw, kabel afwijkingen, boomwortels, etc. Verzoek om bij technische onhaalbaarheid geen termijn op te nemen waarbinnen dit beoordeeld dient te worden, en eventuele annuleringskosten vanuit o.a. de onderaannemer voortvloeiend uit technische onhaalbaarheid te verhalen op de partij die de locatie heeft voorgesteld (of indien van toepassing: de netbeheerder).	Niet akkoord. De ervaring van Concessiegever is op basis van eerdere concessies is dat de gemiddelde doorlooptijd voor stap 8 ca. 4 dagen is. De regioadviseurs van MRA-E doen veel voorwerk waardoor het advies van de Concessiehouder binnen de aangegeven termijn kan worden uitgevoerd.
59	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	6 + 7	Annuleringskosten bij bezwaar (Stap 9a/9b)	In de stappen wordt vermeld dat stap 9b (aanvraag netaansluiting) parallel loopt aan stap 9a (publicatie verkeersbesluit). Bij de meeste netbeheerders geldt aanvraag = opdracht, waardoor de opdracht mogelijk al ter voorbereiding bij de onderaannemer ligt voordat de bezwaartermijn van het verkeersbesluit is verlopen. Verzoek om eventuele annuleringskosten die worden gerekend door de onderaannemer, voor het (deels) voorbereiden van een opdracht die later door bezwaar of verzoek gemeente toch geannuleerd moet worden, op de Concessiegever/gemeente te kunnen verhalen.	Voor onder meer deze omstandigheden heeft de Concessiegever bijlage 11 Stagnatiekosten opgenomen. De daarin genoemde vergoeding zijn van kracht.
60	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	7	Termijn akkoord netaansluiting (Stap 10b)	Stap 10b: akkoord aanvraag netaansluiting komt binnen bij onderaannemer, waardoor Concessiehouder afhankelijk is van het doormelden van onderaannemer. Onze ervaring is dat deze termijn daarom te krap is, en daarom verzoeken wij om deze termijn te veranderen in 10 werkdagen.	Het is aan Concessiehouder om goede afspraken te maken met haar onderaannemer en te zorgen dat zij tijdig en volledig op de hoogte is. Desondanks is de Concessiegever bereid deze termijn te wijzigen in vijf werkdagen.

61	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsings proces	7	Plandatum na aanvraag netaansluiting (Stap 11)	Stap 11 omschrijft dat binnen 5 werkdagen na stap 9b (aanvraag netaansluiting) een plandatum opgegeven dient te worden. Onze ervaring is echter dat dit niet mogelijk is. Bij het aanvragen van de netaansluiting is het onbekend wanneer deze goedgekeurd zal worden. Nadat de opdracht bij de onderaannemer terecht is gekomen, dient deze voorbereid te worden. De duur van de voorbereiding is afhankelijk van verschillende factoren, waaronder vergunningen en tracé. Daarnaast is de planning afhankelijk van het aantal aanvragen in de pijpleiding die klaar zijn om te plaatsen, route/locatie, etc. De planning wordt daarom meestal pas enkele weken van tevoren gemaakt om de plaatsingen zo efficiënt mogelijk uit te voeren, en onnodig administratief werk door wijzingen te voorkomen. Daarom het verzoek om deze termijn voor het invullen van de plandatum te verwijderen; het is niet mogelijk hier op voorhand al een kloppende datum op te geven.	Concessiegever dankt de gegadigde voor de oplettendheid. De verwijzing naar '9b' is incorrect. Dit had een verwijzing naar '10b' moeten zijn.
62	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsings proces	8	Onlogische stapnummers en doorlooptijden (vanaf Stap 11)	De stapnummers waarnaar (in ieder geval vanaf stap 11) wordt gerefereerd, lijken niet allemaal te kloppen. Zo wordt in stap 13a gerefereerd naar stap 12b, en in 13b naar 12a. Stap 12 bestaat echter niet uit een a en b. Daarnaast lijken deze combinaties ook niet logisch. Zo is onze ervaring bijvoorbeeld dat het niet haalbaar is om (zie stap 13a) binnen 15 werkdagen na stap 10 (die overigens wel uit a, b, c bestaat dus onduidelijk waarnaar wordt gerefereerd maar nu dan gelezen als stap 10 algemeen = opdracht aansluiting netbeheerder), de laadpaal al te plaatsen en in bedrijf te stellen, incl. alle werkvoorbereiding en doorlooptijden voor vergunningen die daarbij komt kijken. Graag de stapnummers en doorlooptijden controleren en herzien.	Concessiegever dankt de gegadigde voor de oplettendheid. Zowel in stap 13a als stap 13b zijn alle verwijzingen naar '12a' en '12b' incorrect. Dit hadden respectievelijk '13a' en '13b' moeten zijn.
63	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.1	5	Slim laden	Fase 1: kan de concessiegever toelichten waarom zij heeft gekozen voor sturing in de ochtend- en avondpiek? De ochtendpiek is voor laadpalen over het algemeen een periode met een lage bezettingsgraad en dus weinig potentieel voor het leveren van flex aan de netbeheerder. Verder ontvangt de inschrijver graag informatie over het opbouwprofiel ('uitfasering' op blz. 5 van het harmonisatiekader). Hoe ziet dit profiel eruit?	Concessiegever herkent zich niet in het beeld dat de gegadigde schetst omtrent de ochtendpiek. Qua slim laden zit ook bij de ochtendpiek potentie, temeer daar slim laden meer behelst dan alleen het leveren van flexibiliteit aan de netbeheerder. Uitfasering houdt in dat na afloop van de piek niet ineens vol vermogen wordt geleverd op alle laadpalen, waardoor een nieuwe piek (rebound-piek) gecreëerd kan worden. Het doel is dat het vermogen geleidelijk opgebouwd wordt. Het staat Concessiehouder vrij om zelf laadprofielen op te stellen die voldoen aan deze voorwaarde. Aanvullend wil Concessiegever benadrukken dat netbewust laden slechts één invulling is van slim laden.
64	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.1	5	Slim laden	Fase 1: het harmonisatiekader duidt op mogelijkheden voor lagere prijzen buiten de piek, is voor het verkrijgen van dat lagere tarief het moment van instekkeren of het moment van laden leidend? In andere woorden, is de laadprijs dynamisch binnen de looptijd van een enkele sessie?	Afhankelijk van de fase mag de laadprijs tijdens een laadsessie variëren. In fase 1 liggen de tarieven vast per blok en kunnen de tarieven dus niet variëren tijdens een blok.
65	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.2	5	Slim laden	Fase 2: Er wordt aangegeven dat fase 2 mogelijk is wanneer 40% van de laadpalen direct payment ondersteunt, gaat het hier enkel om de palen van één concessienemer? Of over het gemiddelde van alle bestaande concessienemers in bijvoorbeeld een gemeente of het gehele concessiegebied?	Het gaat over alle Laadobjecten van Concessiehouder die deel uitmaken van onderhavige Overeenkomst. Concessiehouder is dus niet afhankelijk van de laadobjecten van andere concessiehouders.
66	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.2	6	Slim laden	Fase 2: het harmonisatiekader noemt dat in fase 2 de tijden gelijk zijn aan fase 1, maar dat de prijs en het vermogen per dag kunnen verschillen. Is de aanname juist dat er binnen één dag van fase 2 in de 'piekblokken' (06.00-09.00 en 16.00-22.00) maar één prijs en één vermogen kan zijn? Of kunnen in fase 2 de prijzen en vermogens binnen de piekblokken al dynamisch zijn (op dezelfde dag)?	Het vermogen en de prijs moeten per blok vastliggen, maar mogen wel dagelijks aangepast worden.
67	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.3	6	Slim laden	Fase 3: één van de voorwaarden om over te kunnen naar fase 3 is een positieve ervaring van e-rijders, zou concessiegever kunnen toelichten hoe dit gemeten wordt? Dient dit bijvoorbeeld onderdeel te zijn van een periodiek KTO?	Het staat Concessiehouder vrij om zelf een methodiek voor te stellen om positieve ervaringen te meten. Concessiehouder doet een voorstel aan Concessiegever, die indien het voorstel degelijk is akkoord zal verlenen.
68	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.3	7	Slim laden	Fase 3: een bepaalde penetratiegraad van direct payment wordt niet genoemd als een voorwaarde om over te gaan naar fase 3, in plaats daarvan wordt enkel het percentage gebruikers met een "compatibele" eMSP genoemd. Zou de concessiegever kunnen toelichten waarom hiervoor is gekozen?	Hiervoor is gekozen omdat op ad-hoc de standaard wordt. Daarnaast acht Concessiegever het, in het kader van professionalisering van de keten, belangrijk dat Concessiehouder en Laaddenstverleners samenwerken teneinde slim laden bij de EV-rijder te krijgen.
69	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4.3	7	Slim laden	Fase 3: klopt het dat het uitgangspunt voor fase 3 een volledig dynamisch tarief is (lees: een wisselend tarief per uur of kwartier) met een volledig dynamisch vermogen (lees: een wisselend vermogen per uur of kwartier)?	De door de gegadigde genoemde uitgangspunten, namelijk dynamisch tarief en dynamisch vermogen, zijn de uitgangspunten voor prijs en vermogen. Andere belangrijke uitgangspunten zijn de klantinformatie- en instructie en het laadplan. De aanname van de gegadigde dat er in fase 3 zowel een dynamisch tarief als een dynamisch vermogen is, klopt wel.
70	Bijlage PvE V - Handreiking netbewust laden		6	Netbewust laden	Met welke frequentie ontvangt concessienemer van concessiegever (of netbeheerder) een nieuwe prognose van congestieuren? Kan concessiegever een overzicht delen van trafo's met meer dan 80% belasting (in lijn met hoofdstuk 3 van de Handreiking Netbewust Laden)?	De netbeheerders stellen minimaal eenmaal per jaar vast of en zo ja, op welk LS-net er (dreigende) capaciteitsschaarste te verwachten is. De netbeheerder deelt de locaties van de LS-netten met beperkte capaciteit met de Concessiehouder. Concessiegever zal voor de tweede nota van inlichtingen nagaan of de regionale netbeheerders al dergelijke locaties heeft en kan delen.

71	Bijlage PvE VI - Criteria en eisen locatiebepaling publieke laadpalen	2. Strategische locatie van de laadpalen	3	Toewijzing vakken voor deelmobiliteit/GPP	In de huidige richtlijn staat dat één van de twee parkeerplaatsen bij een laadpaal mag worden toegewezen aan deelmobiliteit of een Gehandicapte parkeerplaats (GPP). Hoe wordt hiermee omgegaan in situaties waarin slechts één parkeerplaats beschikbaar is? Ons verzoek is om in dergelijke gevallen altijd minimaal één parkeerplaats beschikbaar te houden voor alle elektrische rijders, zodat het laadnetwerk efficiënt benut kan worden en zoveel mogelijk e-rijders bediend kunnen worden. Kan dit worden bevestigd?	Concessiegever gaat deels akkoord met het voorstel van gegadigde. Per nieuw Laadobject en/of Satellietobject wordt minstens één parkeervak beschikbaar gehouden voor alle EV-rijders. In het geval van over te nemen Laadobjecten geldt de huidige situatie als uitgangspunt.
72	Bijlage PvE VII - Criteria uitbreiden laadnetwerk		2	3	Uitbreiden laadnetwerk op basis van gebruiksgegevens Met het oog op de toenemende netcongestie en de groeiende druk op de openbare ruimte is een maximale benutting van de bestaande laadinfrastructuur cruciaal. In dat kader leggen wij de volgende vragen aan de Concessiegever voor: 1. Validiteit van de bezettingsgraad: Erkent de Concessiegever dat een bezettingsgraad van 40% gedurende slechts één dagdeel (overeenkomend met één nachtsessie per 2,5 dag per laadpunt) een onzuivere en te lage graadmeter is voor uitbreiding? Deze methodiek corrigeert immers niet voor 'laadpaalkleven' (parkeren zonder actief te laden) en biedt daardoor geen representatief beeld van de werkelijke behoefte aan extra kWh-capaciteit. 2. Verhoging van de drempelwaarde: Is de Concessiegever bereid de drempelwaarde voor bijplaatsing te verhogen? Een drempelwaarde van 10.000 kWh per jaar ligt significant onder het concessiegemiddelde van circa 18.000 kWh. Handhaving van deze lage grens leidt tot onnodige bijplaatsing, wat de druk op de openbare ruimte en het stroomnet onnodig verhoogt.	Concessiegever erkent de verschillende belangen die spelen in de openbare ruimte. In dit geval laat Concessiegever de verduurzaming van mobiliteit en gemak voor de EV-rijder prevaleren boven andere belangen. Derhalve gaat Concessiegever niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
73	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.2	13	Plaatsen en exploiteren nieuwe Laadobjecten	Kan de Concessiegever aangeven wat de exacte startdatum is voor de installatie van de stations in Amersfoort en, indien van toepassing, Wijk bij Duurstede? Indien een exacte datum nog niet beschikbaar is, kunt u dan ten minste een indicatie van de geplande startperiode geven?	Nieuwe Laadobjecten kunnen vanaf de start van de Overeenkomst geplaatst worden in Amersfoort. Of daar daadwerkelijk sprake van is en om welke aantallen en locaties het gaat, is op dit moment onbekend. Concessiegever kan geen concrete datum noemen per wanneer Wijk bij Duurstede zich aan wil sluiten.
74	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	5.3	37	Eenmalige vergoeding per bestaande Laadobjecten	In het document "Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7" staat in artikel 5.3 dat de concessiehouder verplicht is de eenmalige vergoeding per laadobjecten te betalen voor: 1: Alle bestaande laadobjecten die bij aanvang van de overeenkomst onder de reikwijdte vallen (zie bijlage 10). 2: Alle extra bestaande laadobjecten (in de gemeente Amersfoort en/of Wijk bij Duurstede) die de concessiehouder tijdens de plaatsingsperiode in overeenstemming met de overeenkomst overneemt (zie artikel 2.8 van de overeenkomst). Het totaal hiervan is 584 + 50 = 634. In het document "Bijlage 5 - Prijzenblad" wordt het totaalbedrag echter berekend met 584 laadobjecten. Kan de Concessiegever dit verschil toelichten?	Concessiegever heeft nog geen precies beeld van de aantallen over te nemen Laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede. Derhalve rekent Concessiegever alleen de bekende aantallen over te nemen Laadobjecten (namelijk 584). <i>Let wel</i> , de Inschrijfprijs geldt per Laadobject en dus ook voor de eventueel over te nemen Laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede.
75	Inschrijvingsleidraad	2.5.1	13	Verouderde laadobjecten	Concessiegever geeft aan dat een aanzienlijk deel van de laadobjecten (80%) niet meer aan de huidige standaarden voldoet. Kan Concessiegever deze analyse delen?	Deze analyse is gedaan op basis van de huidige eisen aan de Laadobjecten in de Overeenkomst. Daarin is gekeken naar de technische en fysieke staat van de huidige laders. Denk hierbij, maar niet uitputtend, aan de afmetingen van de Laadobjecten in combinatie met de benodigde afmetingen van de CAM aansluitingen waar de netbeheerders mee werken, maar ook de beschikbaarheid van communicatie op het nieuwste OCCP protocol. Aanvullend is gekeken naar de ontwikkelingen van storingen die de beschikbaarheid van de Laadobjecten in de weg staan. Tegelijkertijd heeft Concessiegever enkele aannames gedaan, welke mogelijk anders door de markt worden gezien. Om deze redenen wordt de analyse van Concessiegever niet gedeeld.
76	Inschrijvingsleidraad	2.5.2	13	Nieuwe laadobjecten	Heeft Concessiegever bij het realiseren van nieuwe laadobjecten rekening gehouden met het nieuwe prioriteringskader voor kleinverbruiks-aansluitingen van de ACM?	Concessiegever heeft rekening gehouden met het nieuwe prioriteringskader.
77	Inschrijvingsleidraad	2.5.2	13	Nieuwe laadobjecten	De verwachting is dat de realisatie van nieuwe netaansluitingen jaren gaat duren, zeker nu het prioriteringskader van de ACM is gepubliceerd. Dit betekent dat, als Concessiehouder al een netaansluiting krijgt, de exploitatietermijn aanzienlijk korter zal zijn dan 8 jaar, met een niet-rendabele business case als gevolg. Hoe wilt Concessiegever omgaan met deze niet-rendabele business case?	Dit is voor risico van de Concessiehouder en maakt onderdeel uit van de aanbesteding. Het verwachte aantal nieuw te plaatsen Laadobjecten is zeer gering ten opzichte van de totale hoeveel Laadobjecten in de Overeenkomst. Hierdoor zal, conform onze berekeningen, de businesscase ook bij eventuele vertragingen nog steeds rendabel zijn.
78	Inschrijvingsleidraad	2.5.3	13	Overname laadobjecten Amersfoort en Wijk bij Duurstede	Heeft Concessiehouder het exclusief recht voor de overname van bestaande laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede?	Het is aan de Gemeente of zij overname van bestaande Laadobjecten onder willen brengen in onderhavige Overeenkomst. Het is de intentie om de overname daarvan bij Concessiehouder te beleggen, maar Concessiegever kan geen beloften doen over exclusiviteit van over te nemen Laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede.
79	Inschrijvingsleidraad	2.5.3	13	Overname laadobjecten Amersfoort en Wijk bij Duurstede	Kan Concessiegever onderbouwen waarom er gekozen is voor een maximum aantal over te nemen laadobjecten van 50 stuks voor de gemeenten Amersfoort en Wijk bij Duurstede? Wij denken dat er meer dan 50 laadobjecten staan in de gemeenten Amersfoort en Wijk bij Duurstede.	Concessiegever is volgens de Aanbestedingswet verplicht om het aantal en/of de waarde van de Overeenkomst te maximaliseren. Dat geldt ook voor een optionele scope. Wij erkennen dat er meer dan 50 Laadobjecten zijn in deze gemeenten. Echter, aangezien de huidige contracten op verschillende momenten aflopen en de aantallen relatief laag zijn, heeft Concessiegever voor het aantal van 50 Laadobjecten gekozen.
80	Inschrijvingsleidraad	2.11	17	Social return	Concessiegever geeft een bedrag aan voor social return van €85 per laadobject. Klopt het dat dit bedrag eenmalig is?	Ja dat is juist.
81	Inschrijvingsleidraad	4.3.2.1	30	Kerncompetenties	Verstaat Concessiegever een publiek toegankelijk laadobject dat op private grond staat ook als een 'publiek laadobject'?	Indien in de tabel in §2.5.2.1 een Laadobject wel in scope is, dan beschouwen wij dat Laadobject als een publiek Laadobject.
82	Inschrijvingsleidraad	4.3.2	31	ISO 27001:2022	Voldoet Concessiehouder aan de ISO 27001:2022 vereiste als zij een certificaat van de dataverwerkende software (CPO/MSP backend) overhandigt?	Ja, dit voldoet.

83	Bijlage 1: Concept overeenkomst	2.8	3	Overname laadobjecten Amersfoort en Wijk bij Duurstede	Concessiegever verlangt dat de door Gemeente Amersfoort en Wijk bij Duurstede over te nemen Laadobjecten binnen 3 maanden na overname volledig aan de hedendaagse eisen voldoen. We hebben echter nog geen inzicht in de huidige staat van de laadobjecten. Kan Concessiegever inzicht bieden in de huidige staat van de laadobjecten of garanderen dat dit ten minste 6 maanden voor de deadline bekend is?	Zie het antwoord op vraag 9 van deze Nota van Inlichtingen.
84	Bijlage 1: Concept overeenkomst	10.1.b	10	Energievergoeding	De energievergoeding wordt gebaseerd op noteringen van jaarprijzen (CAL). Dus voor Q1 2026 is dit gebaseerd op noteringen in het jaar 2025 (12 maanden) voor levering in CAL2026. Per 1/4 2026 zou er dan geïndexeerd kunnen worden conform art 10.5). Dat zou ook weer gebaseerd zijn op jaarprijzen (CAL). Over welke jaarprijzen (CAL) spreken we dan? Combinatie van 2026 en 2027? Kan dit toegelicht worden?	Zie het antwoord op vraag 4 van deze Nota van Inlichtingen.
85	Bijlage 1: Concept overeenkomst	10.10	12	Prijsplafond	Heeft Concessiegever inzicht of in het verleden (lees voorgaande 5 jaren) het prijsplafond zou zijn overschreden, zo ja kunnen jullie dit delen? (op basis van prijsformules die nu zijn opgenomen)	Het prijsplafond is pas van kracht sinds 2023 en sinds dat moment niet overschreden.
86	Bijlage 1: Concept overeenkomst	3.6	4	Plaatsingsperiode	We denken dat de plaatsingsperiode, zeker nu het prioriteringskader van de ACM is gepubliceerd, niet realistisch is. De levertijd van een kleinverbruiks aansluiting liep voor het prioriteringskader al op tot ca. 2 jaar. Hoe ziet Concessiegever dit? Daarnaast lijkt het ons richting Concessionenemer niet eerlijk om kosten te maken voor de engineering en aanvraag van de netaansluiting, terwijl deze niet gerealiseerd gaat worden binnen het	Concessiegever heeft rekening gehouden met het prioriteringskader van de ACM. Zie ook het antwoord op vraag 76 van deze Nota van Inlichtingen. Indien de aanvraag gedaan is en de netaansluiting gerealiseerd kan worden, zijn de kosten niet voor niets geweest. Concessiegever herkent zich dus niet in het beeld dat de gegadigde schetst.
87	Bijlage 1: Concept overeenkomst	5.3	6	Nadere opdracht	Heeft Concessionenemer de mogelijkheid om een nadere opdracht van Concessiegever te weigeren, indien concessionenemer van mening is dat de realisatie van een nieuw laadobject niet haalbaar is door een tekort aan potentie, inpassingsmogelijkheid of andere redenen die de business case schaden?	Zie het antwoord op vraag 14 van deze Nota van Inlichtingen.
88	Bijlage 1: Concept overeenkomst	10.1.a	10	Installatievergoeding	Concessiegever heeft een installatievergoeding vastgesteld van €0,09 kWh voor 2025 en geeft in de aanbestedingsleidraad aan dat dit bedrag zou moeten leiden tot een goede business case voor Concessiehouder. Kan Concessiegever de achterliggende berekening tonen voor deze installatievergoeding en toelichten wat zij onder een goede business case verstaat?	Concessiegever is niet bereid om de achterliggende berekeningen te delen, maar heeft deze wel door een derde partij laten toetsen. Een goede business case houdt volgens Concessiegever in dat enkele jaren voor afloop van de Overeenkomst winst wordt gemaakt en dat er ruimte is voor eventuele tegenvallers om binnen de Overeenkomst alsnog winst te maken, zonder dat er sprake is van excessieve of maatschappelijk niet uitlegbare winsten.
89	Bijlage 1: Concept overeenkomst	10.4	11	Installatievergoeding	Concessiegever geeft aan dat het in 10.1 gemelde tarief van €0,09 vaststaat voor 2026, en daarna jaarlijks geïndexeerd wordt middels het CAO-lonen indexcijfer. In 10.1 wordt het tarief van €0,09 echter gemeld als het tarief van 2025. Zou het tarief van €0,09 niet geïndexeerd moeten worden met het CAO-lonen indexcijfer van 2026?	Concessiegever heeft de tarieven waar mogelijk aangepast. Zie hiervoor de mededelingen en de nieuwe bij deze Nota van Inlichtingen bijgevoegde bijlage.
90	Bijlage 1: Concept overeenkomst	11.3	13	Vergoeding voor Concessiegever	Het kan voorkomen dat Laadobjecten niet kunnen worden overgenomen door Concessiehouder door technische redenen of wijzigingen vanuit de betreffende Gemeente. Het lijkt ons redelijk hier een uitzondering voor toe te voegen aan artikel 11.	Voorbeelden van dergelijke situaties zijn niet bekend bij Concessiegever. Indien deze uitzondering toch voorkomt, gaan Concessiehouder, Concessiegever en de betreffende Gemeente met elkaar in gesprek.
91	Bijlage 1: Concept overeenkomst	13	14	Vergoeding voor satellietobject	Concessiegever biedt een vergoeding voor het plaatsen van Satellietobjecten. Geldt deze vergoeding ook voor het plaatsen van nieuwe reguliere Laadobjecten?	De door Concessiegever geboden vergoeding geldt alleen voor Satellietobjecten en niet voor nieuwe reguliere Laadobjecten.
92	Bijlage 1: Concept overeenkomst	8.1	9	Eigendom door natrekking	Concessiegever geeft aan dat het door Concessiehouder te plaatsen Laadobject direct na inbedrijfstelling eigendom wordt van de Gemeente. -Het lijkt ons redelijker om het juridisch eigendom van het Laadobject pas over te dragen na het einde van de concessie. Staat Concessiehouder hiervoor open? -Worden restwaarden van de investeringen gecompenseerd bij het einde van de concessie? -Indien het juridisch eigendom bij inbedrijfstelling overgaat naar de Gemeente, hoe wordt Concessiehouder gecompenseerd indien door omstandigheden de concessie vroegtijdig wordt beëindigt?	Vraag 1: het juridisch eigendom van de Laadobjecten komt direct toe aan de Gemeente. Concessiegever gaat dus niet akkoord met het voorstel van de gegadigde. Vraag 2: er is geen sprake van compensatie aan het einde van de Overeenkomst. Vraag 3: Concessiegever heeft bewust gekozen voor de looptijd zoals opgenomen in de Overeenkomst. Indien de Overeenkomst voortijdig wordt beëindigd op basis van een grond die niet is vermeld in de Overeenkomst of Algemene inkoopvoorwaarden, treden partijen in overleg over een redelijke vergoeding voor de Concessiehouder.
93	PVE	6.15	12	Heraansluiten	Heeft Concessiegever bij het termijn voor het vervangen/upgraden van de over te nemen Laadobjecten rekening gehouden met de doorlooptijd van het heraansluiten bij netbeheerders?	Concessiegever heeft bij de termijnen rekening gehouden met de doorlooptijden van de netbeheerders.
94	PVE	8.22		Laadvermogen	Het laadvermogen dient bij gelijktijdig gebruik minimaal 8,6 kW te zijn. Kan Concessiegever bevestigen dat hier uitzonderingen op mogelijk zijn door de toepassing van slim/netbewust laden of Satellietobjecten?	Concessiegever bevestigt de afname van gegadigde: in het geval van slim laden, netbewust laden en/of Satellietobjecten geldt een uitzondering op eis 8.22 van het Programma van Eisen.

95	Inschrijvingsleidraad	5.2.2	36	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>In gunningscriterium 2 is als doelstelling opgenomen: "het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten". In de vereiste beantwoording wordt onder meer gevraagd om "een doelstelling ten aanzien van een verbetering in de bezettingsgraad van laadobjecten inclusief bijbehorende aanpak".</p> <p>In de aanbestedingsstukken wordt echter geen huidige bezettingsgraad van de laadobjecten vermeld. Enkel de afzet van de laadpalen. Deze informatie is naar ons oordeel onvoldoende om een objectieve en onderling vergelijkbare verbetering van de bezettingsgraad te kunnen formuleren, mede omdat kWh-afzet en bezettingsgraad niet één-op-één aan elkaar gelijk te stellen zijn.</p> <p>Ter borging van een gelijk speelveld en om informatie-asymmetrie tussen (zittende en niet-zittende) inschrijvers te voorkomen, verzoeken wij u aan te geven welke definitie van bezettingsgraad de aanbestedende dienst hanteert binnen het kader van gunningscriterium 2?</p>	In dit gunningscriterium is per abuis gerefereerd naar de bezettingsgraad. Dit is inderdaad niet hetzelfde als de afzet. Bedoeld is om hier ook te refereren naar de afzet, er wordt dus gevraagd om een doelstelling ten aanzien van een verbetering in de afzet van Laadobjecten inclusief bijbehorende aanpak.
96	Inschrijvingsleidraad	5.2.2	36	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>In gunningscriterium 2 is als doelstelling opgenomen: "het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten". In de vereiste beantwoording wordt onder meer gevraagd om "een doelstelling ten aanzien van een verbetering in de bezettingsgraad van laadobjecten inclusief bijbehorende aanpak".</p> <p>In de aanbestedingsstukken wordt echter geen huidige bezettingsgraad van de laadobjecten vermeld. Enkel is aangegeven dat de gemiddelde afzet circa 18.000 kWh per laadobject bedraagt. Deze informatie is naar ons oordeel onvoldoende om een objectieve en onderling vergelijkbare verbetering van de bezettingsgraad te kunnen formuleren, mede omdat kWh-afzet en bezettingsgraad niet één-op-één aan elkaar gelijk te stellen zijn. Bij relevante data over de huidige afzet kan worden gedacht aan o.a. beschikbaarheidsdata, laadtijd, bezettingsgraad, en eventuele genomen maatregelen van de huidige concessiehouders (zoals het aanwijzen van een extra parkeervak binnen het verkeersbesluit).</p> <p>Ter borging van een gelijk speelveld en om informatie-asymmetrie tussen (zittende en niet-zittende) inschrijvers te voorkomen hebben wij de volgende vraag: Wat de huidige (gemiddelde) bezettingsgraad is van de laadobjecten binnen de MRA-e regio, inclusief de gemeenten Amersfoort en Wijk bij Duurstede, en over welke periode deze is bepaald. Welke data zoals hierboven in de vraagstelling genoemd kunt u (eventueel in geanonimiseerde vorm) delen zodat er sprake is van gelijke informatievoorziening aan alle gegadigden.</p>	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.
97	Inschrijvingsleidraad	5.2.2	36	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>In de vorige twee vragen hebben we onderstaande vragen gesteld: 1 Welke definitie van bezettingsgraad de aanbestedende dienst hanteert binnen het kader van gunningscriterium 2? 2 Wat is de huidige (gemiddelde) bezettingsgraad van de laadobjecten binnen de MRA-e regio, inclusief de gemeenten Amersfoort en Wijk bij Duurstede, en over welke periode deze is bepaald?</p> <p>Indien de aanbestedende dienst geen antwoord kan geven op vraag 1 en 2, kan de aanbestedende dienst in dat geval een indicatieve bezettingsgraad of bandbreedte verstrekken die door alle inschrijvers als vertrekpunt dient te worden gehanteerd? Zo niet, kunt u aangeven waarom niet?</p>	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.

98	Inschrijvingsleidraad	5.2.2	36	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>In gunningscriterium 2 is als doelstelling opgenomen: "het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten". In de vereiste beantwoording wordt onder meer gevraagd om "een doelstelling ten aanzien van een verbetering in de bezettingsgraad van laadobjecten inclusief bijbehorende aanpak".</p> <p>In de aanbestedingsstukken wordt echter geen huidige bezettingsgraad van de laadobjecten vermeld. Enkel is aangegeven dat de gemiddelde afzet circa 18.000 kWh per laadobject bedraagt. Deze informatie is naar ons oordeel onvoldoende om een objectieve en onderling vergelijkbare verbetering van de bezettingsgraad te kunnen formuleren, mede omdat kWh-afzet en bezettingsgraad niet één-op-één aan elkaar gelijk te stellen zijn. Bij relevante data over de huidige afzet kan worden gedacht aan o.a. beschikbaarheidsdata, laadtijd, bezettingsgraad, en eventuele genomen maatregelen van de huidige concessiehouders (zoals het aanwijzen van een extra parkeervak binnen het verkeersbesluit).</p> <p>De MRA-e incl. de Gemeente Amersfoort en Gemeente Wijk bij Duursteden vormen een grote geografische regio. Zijn er in het kader van de bezettingsgraad regionale verschillen (bijvoorbeeld per gemeente, stad of wijk) die van belang zijn om rekening mee te houden in de beantwoording van gunningscriterium 2?</p>	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.
99	Overname Assetlijst	total data / vattenfall data	-	Verschil Total Vattenfall	<p>Wat is de reden dat de data die is gedeeld door Total en Vattenfall niet in hetzelfde format is weergegeven? Kan ervoor worden gezorgd dat exact dezelfde data beschikbaar is voor de over te nemen laadpalen?</p>	De verstrekte data zijn door de huidige concessiehouders op deze wijze aangeleverd. Aanbestedende dienst heeft ervoor gekozen de aard van de data niet aan te passen zodat er ook geen gegevens verloren gaan.
100	Bijlage 4 - programma van eisen	1.9	3	FAT	<p>Wat zijn jullie verwachtingen omtrent de FAT bij een overname van een bestaande lader? Verschillende laders kunnen een ander type aanpassing krijgen om volgens de eisen van deze aanbesteding te voldoen. Dit zou betekenen dat er meerdere FAT's moeten worden opgeleverd, terwijl de lader al in het veld staat. Rekening houdend met proportionaliteit, Hoe moeten gegadigden hiermee omgaan, rekening houdend met wat praktisch ook werkbaar is?</p>	De FAT hoeft alleen uitgevoerd te worden voor Laadobjecten die geretrofit worden of voor nieuwe Laadobjecten, waarbij een recente FAT door een andere Nederlandse concessiegever ook geaccepteerd wordt. Overgenomen Laadobjecten die niet geretrofit worden, hoeven dus niet aan een FAT onderworpen te worden. Zodoende acht Concessiegever de eis omtrent de FAT proportioneel en werkbaar.
101	Bijlage 4 - programma van eisen	1.13	4	cyber security plan	<p>Heeft aanbestedende dienst een voorbeeld van een cyber security plan dat als leidraad kan dienen voor ons op te leveren cyber security plan?</p>	Het is aan de Concessiehouder hiervoor een plan op te stellen. Aanbestedende dienst beschikt niet over een voorbeeld.
102	Bijlage 4 - programma van eisen	1.13	4	cyber security plan	<p>Wat is de reden dat jullie aanvullende scherpe eisen stellen rondom cyber security stellen? In vergelijking tot eerdere aanbestedingen en aanbestedingen van andere instanties is dit een vergaande maatregel.</p>	De eisen rondom cyber security komen uit de Basisset AC-laadinfrastructuur van het NKL. Deze basisset is een breedgedragen en door verschillende belanghebbenden uit de sector van laadinfrastructuur gecreëerde stap richting uniformiteit.
103	Bijlage 4 - programma van eisen	3.5	6	ISO-15118	<p>In het Programma van Eisen is opgenomen dat laadobjecten hardwarematig voorbereid dienen te zijn op ISO-15118-communicatie, waarbij ISO-15118 wordt gezien als een toekomstige standaard voor interoperabiliteit tussen voertuig en laadobject.</p> <p>Voor nieuwe laadobjecten is deze eis goed voorstelbaar. Voor bestaande, over te nemen laadobjecten kan het realiseren van een ISO-15118-voorbereiding in de praktijk echter leiden tot ingrijpende hardwarematige aanpassingen of zelfs volledige vervanging van componenten, terwijl deze laadobjecten technisch nog goed functioneren.</p> <p>Vanuit de praktijkervaring blijkt dat laadobjecten bij goed beheer en onderhoud probleemloos een levensduur van tien jaar of langer kunnen hebben. In het kader van duurzaamheid, circulariteit en het beperken van onnodige vervanging achten wij het behoud van goed functionerende laadobjecten een wenselijk uitgangspunt.</p> <p>Kunt u toelichten of de eis met betrekking tot ISO-15118-voorbereiding onverkort van toepassing is op bestaande, over te nemen laadobjecten?</p>	De eisen omtrent ISO 15118 gelden voor alle Laadobjecten binnen onderhavige Concessie.

104	Bijlage 4 - programma van eisen	3.5	6	ISO-15118	<p>In het Programma van Eisen is opgenomen dat laadobjecten hardwarematig voorbereid dienen te zijn op ISO-15118-communicatie, waarbij ISO-15118 wordt gezien als een toekomstige standaard voor interoperabiliteit tussen voertuig en laadobject.</p> <p>Voor nieuwe laadobjecten is deze eis goed voorstelbaar. Voor bestaande, over te nemen laadobjecten kan het realiseren van een ISO-15118-voorbereiding in de praktijk echter leiden tot ingrijpende hardwarematige aanpassingen of zelfs volledige vervanging van componenten, terwijl deze laadobjecten technisch nog goed functioneren.</p> <p>Vanuit de praktijkervaring blijkt dat laadobjecten bij goed beheer en onderhoud probleemloos een levensduur van tien jaar of langer kunnen hebben. In het kader van duurzaamheid, circulariteit en het beperken van onnodige vervanging achten wij het behoud van goed functionerende laadobjecten een wenselijk uitgangspunt.</p> <p>Kunt u toelichten: Of de aanbestedende dienst ruimte ziet om deze eis voor bestaande laadobjecten te laten vervallen of gefaseerd toe te passen, mits de laadobjecten verder voldoen aan alle overige functionele en veiligheidsvereisten?</p>	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
105	Bijlage 4 - programma van eisen	3.5	6	ISO-15118	<p>In het Programma van Eisen is opgenomen dat laadobjecten hardwarematig voorbereid dienen te zijn op ISO-15118-communicatie, waarbij ISO-15118 wordt gezien als een toekomstige standaard voor interoperabiliteit tussen voertuig en laadobject.</p> <p>Voor nieuwe laadobjecten is deze eis goed voorstelbaar. Voor bestaande, over te nemen laadobjecten kan het realiseren van een ISO-15118-voorbereiding in de praktijk echter leiden tot ingrijpende hardwarematige aanpassingen of zelfs volledige vervanging van componenten, terwijl deze laadobjecten technisch nog goed functioneren.</p> <p>Vanuit de praktijkervaring blijkt dat laadobjecten bij goed beheer en onderhoud probleemloos een levensduur van tien jaar of langer kunnen hebben. In het kader van duurzaamheid, circulariteit en het beperken van onnodige vervanging achten wij het behoud van goed functionerende laadobjecten een wenselijk uitgangspunt.</p> <p>Kunt u toelichten Hoe binnen de beoordeling wordt omgegaan met keuzes die bijdragen aan duurzaamheid en het maximaal behouden van bestaande laadpunten in het veld?</p> <p>Met deze toelichting kan door alle gegadigden op een eenduidige en wijze invulling worden gegeven aan deze eis.</p>	Indien Inschrijver kansen ziet tot het behouden van bestaande Laadobjecten, kan dit in gunningscriterium 1 worden toegelicht. Het behouden van bestaande Laadobjecten kent naar verwachtingen voordelen die kunnen bijdragen aan de doelstelling van het criterium.
106	Bijlage 4 - programma van eisen	3.8	6	Technische levensduur	<p>In eis 3.8 van het Programma van Eisen is opgenomen dat de technische levensduur van het laadobject te allen tijde minimaal vijftien (15) jaar dient te bedragen.</p> <p>In de markt geven vrijwel alle gangbare laadpaalfabrikanten in hun productspecificaties en datasheets echter een ontwerp- en technische levensduur van circa tien (10) jaar af voor AC-laadobjecten. Deze levensduur sluit aan bij de huidige stand van de techniek, gehanteerde componentkwalificaties en garantietermijnen in de markt.</p> <p>Kunt u aangeven Op basis van welke onderbouwing de eis van een technische levensduur van 15 jaar is vastgesteld? Indien hier geen inhoudelijke onderbouwing voor is, is aanbestedende dienst bereid om, deze eis bij te stellen naar een technische levensduur van</p>	Concessiegever past de technische levensduur aan naar tien jaar.
107	Bijlage 4 - programma van eisen	5.16	10	verkeersbesluiten	<p>In eis 5.16 wordt gesteld dan de gemeente er bij uitzondering voor kan kiezen om een laadpaal niet te voorzien van een verkeersbesluit voor de reservering van 2 parkeervakken voor EV-rijders. Tegelijkertijd wil de aanbestedende dienst ervoor zorgen dat het verbruik op de laadpalen wordt geoptimaliseerd. Wat dat betreft is eis 5.16 conflicterend met een hoofddoel van de concessie (verhogen van de afzet). Kan aanbestedende dienst deze eis schrappen uit het PVE? Zo niet, kunt u aangeven waarom niet?</p>	Uit bij Concessiegever bekende pilots blijkt dat de afzet op laadobjecten zonder verkeersbesluit nauwelijks afwijkt van de afzet op laadobjecten met verkeersbesluit. Derhalve acht Concessiegever het risico om de doelstellingen niet te behalen zeer beperkt. Concessiegever gaat dan ook niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
108	Bijlage 4 - programma van eisen	6.9	12	Vervanging of retrofit in één dag	<p>Een retrofit van een bestaande laadpaal kan zo uitgebreid zijn dat dit niet in één dag kan worden opgelost. Is het in uitzonderlijke gevallen mogelijk om in overleg met de concessiegever en gemeente langer te doen over een retrofit?</p>	Het uitgangspunt is één dag. In zeer uitzonderlijke gevallen, in overleg met en na akkoord van Concessiegever is het mogelijk om de retrofit in twee dagen uit te voeren.

109	Bijlage 4 - programma van eisen	6.14	12	Herkeuring	<p>In het kader van de overname en eventuele retrofit van bestaande laadobjecten kan het voorkomen dat na uitvoering van werkzaamheden een (her)keuring door derden (bijvoorbeeld netbeheerder, certificerende instantie of toezichthouder) noodzakelijk is.</p> <p>De doorlooptijd van dergelijke herkeuringen en bijbehorende beoordelingen is vooraf niet altijd volledig voorspelbaar en kan in de praktijk aanzienlijk variëren. Dit maakt het voor de concessiehouder lastig om hierop sluitend te plannen, terwijl de voortgang mede afhankelijk is van externe partijen waarop de concessiehouder geen directe invloed heeft.</p> <p>Kunt u aangeven:</p> <p>1 Of de concessiegever dit risico expliciet heeft onderkend binnen de planning en uitvoering van retrofit- en overnameactiviteiten;</p> <p>2 Of de concessiegever ermee instemt dat vertragingen als gevolg van noodzakelijke herkeuringen door externe partijen, mits aantoonbaar buiten de invloedssfeer van de concessiehouder, niet aan de concessiehouder worden toegerekend;</p> <p>3 Op welke wijze in dergelijke gevallen wordt omgegaan met eventuele consequenties voor planning, termijnen en/of contractuele verplichtingen.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat in een dergelijk scenario in overleg tussen concessiegever en concessiehouder wordt bepaald hoe hier op een redelijke en billijke wijze mee wordt omgegaan, en vernemen graag of deze interpretatie juist is?</p>	<p>1. Concessiegever heeft het door de gegadigde genoemde risico voorzien en erkend. Daarom zoekt Concessiegever een Concessiehouder die hiermee om weet te gaan.</p> <p>2. Indien de oorzaak van de vertraging aantoonbaar buiten de invloed van Concessiehouder ligt, gaat Concessiegever akkoord met de vertraging. De bewijslast (zowel aantonen dat Concessiehouder er alles aan heeft gedaan om de gestelde termijnen te halen als het buiten de invloed liggen van de vertraging) ligt volledig bij Concessiehouder. Concessiehouder is ketenverantwoordelijke.</p> <p>3. Aangezien dergelijke gevallen uitzonderlijk zijn, worden consequenties in onderling overleg tussen Concessiegever en Concessiehouder bepaald.</p>
110	Bijlage 4 - programma van eisen	7.2	13	verwijdering en herplaatsing	<p>In eis 7.2 van het Programma van Eisen is opgenomen dat bij verwijdering van een laadobject "altijd wordt gestreefd om het laadobject op een andere locatie binnen de betreffende gemeente te herplaatsen".</p> <p>Deze formulering heeft een inspanningskarakter en is daarmee vrijblijvend van aard. Tegelijkertijd heeft het al dan niet kunnen herplaatsen van een verwijderd laadobject een directe en materiële impact op de businesscase van de concessiehouder, onder meer in relatie tot investeringsafschrijving, benutting van assets en operationele kosten.</p> <p>In de huidige vorm introduceert deze eis daarmee een risico dat volledig bij de concessiehouder wordt neergelegd, zonder dat vooraf duidelijk is onder welke omstandigheden herplaatsing wel of niet zal plaatsvinden. Dit raakt aan de aanbestedingsbeginselen van rechtszekerheid, transparantie en proportionaliteit, aangezien gegadigden dit risico niet eenduidig kunnen inschatten en onderling vergelijkbaar kunnen verwerken in hun inschrijving.</p> <p>Kunt u aangeven of aanbestedende dienst bereid is deze eis aan te passen van een inspanningsverplichting ("streven") naar een vaste afspraak tot herplaatsing binnen de betreffende gemeente bij verwijdering, behoudens zwaarwegende en objectief gemotiveerde uitzonderingen?</p> <p>Indien een vaste afspraak niet mogelijk wordt geacht, op welke wijze de aanbestedende dienst waarborgt dat dit risico niet onevenredig bij de concessiehouder wordt neergelegd en voor alle gegadigden op een transparante en gelijke wijze kan worden meegenomen in de inschrijving?</p> <p>Met deze verduidelijking kan door alle gegadigden op een onderling vergelijkbare en juridisch zekere wijze invulling worden gegeven aan dit onderdeel van de opdracht.</p>	<p>Hoewel Concessiegever de achtergrond van de vraag snapt, wordt dit risico als klein ingeschat.</p> <p>Concessiegever is wel bereid om het aantal Laadobjecten uit Bijlage 10 dat gedurende de looptijd van de Overeenkomst zonder aanvullende vergoeding voor de Concessiehouder te maximaleren op 2% van de Laadobjecten. Dit betreft Laadobjecten die worden verwijderd, zonder dat deze worden teruggeplaatst. Uitgezonderd hiervan zijn nieuw gerealiseerde Laadobjecten, Satellietobjecten en/of aanvullend overgenomen bestaande Laadobjecten uit de gemeente Amersfoort en Wijk bij Duurstede. Indien het maximumaantal van 2% van de Laadobjecten wordt overschreden, treden partijen in overleg over een redelijke vergoeding.</p>
111	Format inschrijvingsleidraad	2.5	15	Satellietobjecten	<p>U benoemt de wens om satellietobjecten te realiseren om bestaande netaansluitingen beter te gebruiken. Daarbij wordt genoemd dat de uitrol van satellietobjecten mogelijk pas vanaf 2028 start. In het bestek is aangegeven dat er zijn momenteel al laadpalen met een hoog gebruik en mogelijk een hoge bezettingsgraad zijn, maar hier is geen data voor beschikbaar gesteld.</p> <p>Het is daarom des te interessanter om nu al gebruik te kunnen maken van satellietobjecten op de plekken waar dit ook past in de openbare ruimte, en waar een wens is vanuit de gemeente en/of EV-rijders. Is de aanbestedende dienst daarom bereid om de mogelijkheid van het plaatsen van satellietobject toe te staan vanaf de start van de overeenkomst? Zo niet, kunt u aangeven waarom dat niet wenselijk is?</p>	<p>Wegens exclusiviteit voor het plaatsen van nieuwe Laadobjecten in andere concessies van Concessiegever is het niet mogelijk om eerder dan 2028 Satellietobjecten te realiseren in onderhavige Overeenkomst.</p>

112	Format inschrijvingsleidraad	5.2.1	35	Vervangings- en upgradestrategie	In de aanbestedingsstukken worden meerdere doelstellingen en ambities benoemd, waaronder het verbeteren van de bezettingsgraden van de laadobjecten, het realiseren van een dekkend en toekomstbestendig netwerk en 100% circulair inkopen. In de praktijk conflicteren meerdere eisen waardoor het behouden en hergebruiken van laadpalen behoorlijk lastig is. Hiermee staan meerdere eisen haaks op de doelstelling om zo veel mogelijk laadpalen te behouden. Kunt u aangeven welke doelstelling in geval van spanning leidend zijn? Deze verduidelijking is voor gegadigden noodzakelijk om hun aanbod op een transparante en onderling vergelijkbare wijze vorm te geven, conform de aanbestedingsbeginselen van gelijke behandeling en transparantie.	De paragraaf 2.3 van de Inschrijvingsleidraad staan de doelstellingen van deze aanbesteding. Deze doelstellingen zijn vervolgens uitgewerkt in onder meer het Programma van Eisen, de Overeenkomst en de gunningscriteria. Inschrijver dient zich te realiseren dat aan alle eisen en voorwaarden uit de aanbestedingsdocumenten minimaal voldaan moet worden. Vervolgens is het aan Inschrijver om te bepalen met welke aanpak het best invulling gegeven wordt aan de geformuleerde doelstellingen en ambities.
113	Inschrijvingsleidraad	5.1	33	Beoordelingskader	Om een uitstekend te scoren is het volgende opgenomen in de beoordelingskader, "De gegeven informatie is meer dan volledig en geeft blijk van uitstekend inzicht in de situatie van de Aanbestedende Dienst. Er is sprake van positief onderscheidend vermogen. De aanpak is zeer volledig en de aangeboden maatregelen zijn zeer effectief. Er wordt zeer veel meerwaarde geboden. Er is sprake van uitstekende garanties, de maatregelen zijn zeer SMART geformuleerd en vormen een zeer logisch en consistent geheel." Kunt u aangeven wanneer de informatie "meer dan volledig" is? En in hoe verschilt dit met de score goed, "de gegeven informatie is volledig."?	De informatie wordt als "volledig" beoordeeld wanneer alle gevraagde onderdelen uit het beoordelingskader volledig zijn uitgewerkt en sprake is van een effectieve, samenhangende aanpak met veel meerwaarde. De informatie wordt als "meer dan volledig" beoordeeld wanneer de inschrijver naast een volledige beantwoording aantoonbaar extra diepgang, uitstekend inzicht in de specifieke situatie van de Aanbestedende dienst en een positief onderscheidende, zeer effectieve aanpak met zeer veel meerwaarde biedt.
114	Inschrijvingsleidraad	5.1	33	Beoordelingskader	Om een uitstekend te scoren is het volgende opgenomen in de beoordelingskader, "De gegeven informatie is meer dan volledig en geeft blijk van uitstekend inzicht in de situatie van de Aanbestedende Dienst. Er is sprake van positief onderscheidend vermogen. De aanpak is zeer volledig en de aangeboden maatregelen zijn zeer effectief. Er wordt zeer veel meerwaarde geboden. Er is sprake van uitstekende garanties, de maatregelen zijn zeer SMART geformuleerd en vormen een zeer logisch en consistent geheel." Kunt u aangeven wanneer er sprake is "van positief onderscheidend vermogen"? Ten opzichte van wat moet er sprake zijn van positief onderscheidend vermogen?	Van positief onderscheidend vermogen is sprake wanneer de inschrijving aantoonbaar uitstijgt boven het niveau 'Goed' zoals omschreven in het beoordelingskader. Dit betekent dat de inschrijver niet alleen volledig en passend antwoordt, maar zich positief onderscheidt door uitstekend inzicht, een zeer volledige en zeer effectieve aanpak en het bieden van zeer veel meerwaarde. Het positieve onderscheidend vermogen komt tot uitdrukking in een hoger kwaliteitsniveau dan dat van een inschrijving die voldoet aan de score 'goed'.
115	Inschrijvingsleidraad	5.1	33		Om een uitstekend te scoren is het volgende opgenomen in de beoordelingskader, "De gegeven informatie is meer dan volledig en geeft blijk van uitstekend inzicht in de situatie van de Aanbestedende Dienst. Er is sprake van positief onderscheidend vermogen. De aanpak is zeer volledig en de aangeboden maatregelen zijn zeer effectief. Er wordt zeer veel meerwaarde geboden. Er is sprake van uitstekende garanties, de maatregelen zijn zeer SMART geformuleerd en vormen een zeer logisch en consistent geheel." Kunt u aangeven wanneer de maatregelen "zeer SMART" zijn? En in hoe verschilt dit met de score goed, "de maatregelen zijn SMART geformuleerd"?	Maatregelen worden als 'SMART' beoordeeld wanneer zij specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden zijn geformuleerd. Van 'zeer SMART' geformuleerde maatregelen is sprake wanneer deze criteria uitzonderlijk concreet en gedetailleerd zijn uitgewerkt, aantoonbaar zijn toegesneden op de specifieke situatie van de Aanbestedende dienst en onderdeel vormen van een zeer logisch en consistent geheel.
116	Bijlage I Realisatie en communicatieproces		5	Datagestuurde plaatsing	In bijlage I beschrijven jullie het realisatieproces voor (bij)plaatsingen. De stappen die hierin staan beschreven lijken met name van toepassing op gemeente Amersfoort en optioneel gemeente Wijk Bij Duurstede. Kan concessiegever bevestigen dat dit klopt?	Concessiegever bevestigt de aanneming van de gegadigde. De stappen zijn inderdaad voornamelijk van toepassing op Amersfoort en optioneel Wijk Bij Duurstede. <i>Let wel</i> , bepaalde stappen zijn ook van toepassing op realisatie van Satellietobjecten.
117	inschrijfleidraad		36	Verhogen afzet	We lezen dat aanbestedende dienst wil werken met positieve prikkels om bezetting verder te verhogen. Hier werken wij graag aan mee maar we hebben daarbij de netbeheerder nodig. Kan aanbestedende dienst bevestigen dat de netbeheerder in beginsel positief staat tegenover samenwerking? En als dat zo is kan aanbestedende dienst dan zorgen voor 1 centraal contactpersoon met wie wij hierover tijdens de concessie afstemming kunnen hebben?	Concessiegever kan geen belofte doen over de bereidwilligheid van de netbeheerders, maar kan wel helpen om een contactpersoon binnen de netbeheerders te vinden.
118	bijlage 1 conceptovereenkomst	10.10	12	prijsplafond	Wij begrijpen dat concessiegever een prijsplafond instelt maar zouden willen verzoeken om hier bij extreme omstandigheden (voorbeeld inval oekraïne door Rusland) wel van af te mogen wijken. Als de inkoop van stroom dusdanig hoog wordt en wij als concessienemer daar geen invloed op kunnen uitoefenen zou wat ons betreft een uitzondering op het prijsplafond bespreekbaar moeten zijn. Zou concessiegever deze uitzondering in de definitieve overeenkomst willen opnemen?	Zie het antwoord op vraag 2 van deze Nota van Inlichtingen.
119	Bijlage PvE VII			criteria uitbreiden netwerk	In de bijlage VII van het PvE worden de criteria omschreven wanneer uitbreiding van laadpalen/punten en/of een 2de parkeervlak reserveren is toegestaan. Gelijktijdig is een van de gunningscriteria het verhogen van de bezetting van bestaande palen/afzet op bestaande punten. Wij zouden aanbestedende dienst willen vragen om in dit kader bijlage VII aan te passen en het reserveren van een tweede parkeervlak bij lagere bezettingsgraad van 30% al toe te staan. Kunt u hiermee akkoord gaan? Zo niet kunt u aangeven waarom dit niet wenselijk is?	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde.

120	inschrijfleidraad	5.2.1	35	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>De doelstelling van gunningscriterium 2 is het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten. Om een gedegen antwoord te kunnen geven op dit gunningscriterium is het van belang dat gegadigden beschikken over de CDR data. Dit is ook in het belang van aanbestedende dienst omdat deze data helpt om een scherper aanbod te maken waarmee er meer maatschappelijke waarde kan worden gecreëerd. Echter, deze data is niet gedeeld in de aanbestedingsstukken terwijl de huidige contractanten deze data wel bezitten.</p> <p>In het kader van het non-discriminatie- en proportionaliteitsbeginsel vragen wij aanbestedende dienst om de CDR data ter beschikking te stellen. Indien u niet akkoord gaat vragen wij aanbestedende dienst wat hiervan de reden is?</p>	De CDR-data worden niet beschikbaar gesteld. Daarentegen stelt Concessiegever gebruiksdata in de vorm van afzet en bezettingsgraad wel beschikbaar.
121	inschrijfleidraad	5.2.1	35	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>De doelstelling van gunningscriterium 2 is het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten. Om een gedegen antwoord te kunnen geven op dit gunningscriterium is het van belang dat gegadigden beschikken over relevante data om unbenutte potentieel van de bezettingsgraad te identificeren. Om deze reden is het van belang dat gegadigden inzicht hebben in hoe lang berijders daadwerkelijk aan de laadpaal hebben gestaan. Echter, deze data is niet gedeeld in de aanbestedingsstukken terwijl de huidige contractanten deze data wel bezitten.</p> <p>In het kader van het non-discriminatie- en proportionaliteitsbeginsel vragen wij aanbestedende dienst om de data hoe lang berijders aan de laadpaal hebben gestaan inzichtelijk te maken. Indien u niet akkoord gaat vragen wij aanbestedende dienst wat hiervan de reden is?</p>	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.
122	inschrijfleidraad	5.2.1	35	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	<p>Voor gunningscriterium 2 wordt van inschrijvers verwacht dat zij een concrete en SMART onderbouwde aanpak presenteren voor het verhogen van de afzet en het beter benutten van de bestaande laadinfrastructuur. De huidige maximale omvang van 2 A4 beperkt naar onze mening de mogelijkheid om deze aanpak voldoende onderbouwd, samenhangend en voor beoordelaars goed navolgbaar toe te lichten.</p> <p>In het kader van de aanbestedingsbeginselen van transparantie en proportionaliteit, verzoeken wij u te overwegen de maximale omvang te verruimen naar 3 A4 tekst, met daarnaast 1 aanvullende A4 voor ondersteunende visualisaties.</p> <p>Hiermee kunnen inschrijvers hun aanpak vollediger en onderling beter vergelijkbaar presenteren. Dit draagt naar onze mening bij aan een aanbod wat meer maatschappelijke waarde geeft voor de aanbestedende dienst. Indien u niet akkoord gaat, kunt u aangeven waarom niet?</p>	Concessiegever verruimt het aantal pagina's voor dit Plan van Aanpak naar 3 pagina's A4-formaat. Dit is inclusief eventuele ondersteunende visualisaties.
123	Inschrijfingsleidraad	2.6.1.	15	Slim laad tarief	<p>Gegadigde ziet vaak dat eMSPs de slim laden voordelen niet (positief) doorberekenen aan de E-rijder waardoor slim laden minder effect heeft. Hierdoor stelt voor om in het kader slim laden en prijsblokken een hoger tarief te rekenen aan eMSPs die de prijsblokken van gegadigde niet door zet. Kan de Concessiegever aangeven of dit akkoord is binnen de concessieovereenkomst?</p>	Concessiegever erkent het door de gegadigde benoemde risico. Echter, Concessiegever acht het zodanig lastig voor Concessiehouder om de nodige bewijslast te verzamelen en te presenteren aan Concessiegever, dat het voorstel van de gegadigde onwerkbaar lijkt. Derhalve gaat Concessiegever niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
124	Inschrijfingsleidraad	2.6.1.	15	Slim laad tarief	<p>In de huidige overeenkomst ziet Gegadigde enkel ruimte voor een kortingstarief voor slim laden. Door enkel korting aan te bieden ziet Gegadigde in andere concessies dat de impact minimaal is. Om de impact te vergroten wil Gegadigde ook duurdere prijsblokken aanbieden. Gegadigde stelt voor om slim laden concepten te ontwikkelen waarbij het gemiddelde laadtarief per kwartaal gelijk of lager moet zijn aan het geïndexeerde laadtarief zoals vastgesteld in artikel 10. Hierdoor kan ze dynamische prijzen toepassen om e-rijders naar goedkopere en duurzame uren te bewegen. Kan de Concessiegever akkoord geven op dit principe en de tekst in de tender documentatie aanpassen?</p>	Concessiegever herkent zich niet in het door de gegadigde geschetste beeld. Vanaf fase 2 is het namelijk toegestaan om naast lagere dynamische tarieven ook hogere dynamische tarieven te hanteren. Aangezien het voorstel van de gegadigde reeds van kracht is, doet Concessiegever geen wijzigingen.
125	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,1	10	Energievergoeding	<p>Gegadigde zou graag zien dat de prijs voor de energie en de belastingen los van elkaar worden gehaald. Door deze elementen te combineren in 1 component kan verwarring ontstaan met de indexatie. Daarnaast wordt de EB slechts jaarlijks gewijzigd en het energie component per kwartaal. Voorstel is om het laadtarief op te delen in de volgende componenten: Installatievergoeding (conform overeenkomst) + Energievergoeding (vergoeding voor de elektriciteit) + EB (energiebelasting/ het daadwerkelijke verbruik van het voorafgaande jaar) + ODE + Netbeheerderskosten (conform onderdeel C) + de afdracht (onderdeel D)</p>	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde.

126	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,d	11	Vergoeding	Gegadigde begrijpt dat MRAE en gemeenten ook kosten maken en deze moeten dekken. Alleen nu vraagt MRAE een eenmalige vergoeding en een afdracht. Voor de markt is het belangrijk dat we elektrisch rijden zo aantrekkelijk en laagdrempelig maken voor iedereen. Fees en vergoedingen worden uiteindelijk indirect altijd door de E-rijder betaald (ook in het geval van de vergoeding: Gegadigde zal ten alle tijden kosten dekkend moeten zijn en zal in dat geval bijv. moeten inleveren op kwaliteit om de vergoeding aan MRAE te kunnen bekostigen) en daarmee maken we elektrisch rijden onnodig duur en/of onnodig minder aantrekkelijk. Gegadigde vraagt aan de Aanbestedende dienst om dit in overweging te nemen. We begrijpen dat alle partijen geld willen verdienen maar we willen de markt ook graag uitdagen niet onnodig de kosten omhoog te drijven uit winstoptimalisatie. Alle partijen hebben er immers meer baat bij als meer mensen elektrisch gaan rijden. We zouden de Concessieverlener willen vragen om de afdracht en/of de vergoeding opnieuw in overweging te nemen. Het vergoedingsbeleid is ook niet in lijn met andere concessies.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
127	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,1	10	Energievergoeding	Kan Concessieverlener de waarde geven voor het energiecomponent voor Q4 2025? Inmiddels is 2025 afgerond en daarmee zou Concessieverlener aan kunnen geven met welke waarden zij rekenen? Ook zou Gegadigde graag willen begrijpen in welk element gegadigde eventuele HBE/ERE opbrengsten mag verdisconteren.	Zie de informatie in de bij deze Nota van Inlichtingen bijgevoegde bijlage omtrent indexatie voor de actuele waarde van de energiecomponent. Zie het antwoord op vraag 249 van deze Nota van Inlichtingen voor het antwoord op de vraag over HBE's / ERE's.
128	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	2,8	3	Optionele scope	Gegadigde zou graag meer duidelijkheid willen verkrijgen over de grote hoeveelheid 'optionele scope' van de Concessiegever. Voor de 50 over te nemen Laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede, kan de Concessiegever verduidelijken: - Valt dit in één besluit of zijn dit separate besluiten van de twee gemeente? - Wat is de exacte verhouding en aantallen van Laadobjecten tussen Amersfoort en Wijk bij Duurstede? - Kan de Concessiegever een assetlijst met specificaties (zoals Bijlage 10) toevoegen aan de tenderdocumentatie? - Begrijpt gegadigde het correct dat deze Laadobjecten buiten de vergoeding zoals in Bijlage 5 wordt gevraagd vallen? - Wanneer verwacht de Concessiegever dat het overname traject begint en uiterlijk moet voldoen aan de PvE? Gegadigde is van mening dat de besluittermijn tot 31-03-2028 (2 jaar) te lang is en teveel onzekerheid met zich meebrengt.	1. Het zijn separate besluiten. 2. De exacte verhoudingen zijn niet bekend. 3. Concessiegever beschikt niet over een assetlijst van de optionele scope. 4. De gegadigde begrijpt dit niet correct. Conform §5.3 van de Inschrijvingsleidraad is de eenmalige vergoeding ook van toepassing op alle aanvullende Laadobjecten die overgenomen worden. 5. Nadere opdrachten voor het overnemen van bestaande Laadobjecten uit gemeente Amersfoort en/of Wijk bij Duurstede kunnen verstrekt worden tot en met 31 maart 2028. Ten aanzien van het laten voldoen van deze Laadobjecten aan de eisen en voorwaarden, zie het antwoord op vraag 9 van deze Nota van Inlichtingen.
129	Inschrijfingsleidraad	3.3 - 3	19	Ontbreken bijlage	Kan de Concessiegever bevestigen dat er geen 'bijlage 3' bestaat gezien deze niet is toegevoegd aan TenderNed en dat de nummering van de bijlages incorrect is? Kan de Concessiegever hiernaast aangeven dat de verwijzing in artikel 3.3 - 3 naar Bijlage 6 incorrect is en dat dit Bijlage 7 hoort te zijn?	Bijlage 3 is het Uniform Europees Aanbestedingsdocument. Dit document staat op TenderNed alleen niet bij de andere aanbestedingsdocumenten en dient door Inschrijver ingevuld te worden. Hierdoor is dit volgens Aanbestedende dienst wel als bijlage te zien. De verwijzing in artikel 3.3-1 is incorrect en dit hoort Bijlage 7 te zijn.
130	Bijlage 4_ Programma van Eisen	9,6	18	Definitie	Kan de Concessiegever bevestigen dat 'telefonisch verzoek' betrekking heeft op de actie waarbij er gebeld wordt, en niet via de app op de telefoon? Daarnaast de vraag wat het verschil is met artikel 9.10, is dit een dubbeling?	De aanname van de gegadigde is correct. Daarnaast dankt Concessiegever de gegadigde voor de oplettendheid. Het is inderdaad een dubbeling. Eis 9.6 van het Programma van Eisen komt dan ook te vervallen.
131	Bijlage 4_ Programma van Eisen	10,10	22	Verduidelijking	Welke verplichting ontstaat er na het aankondigen van transportschaarste door de Netbeheerder? In 10.3 staat de eis van tenminste 1 profiel. Ziet de concessieverlener het voor zich dat bijvoorbeeld deze verplichting wordt aangepast naar meerdere laadprofielen? De concessiehouder dient een duidelijk overzicht te hebben over eventuele verplichtingen vanuit de concessieverlener.	In het kader van netbewust laden is de verplichting dat één profiel beschikbaar moet zijn. Zie ook Bijlage PvE V.
132	Bijlage 4_ Programma van Eisen	8,12	15	Gebruik	Kan Concessiegever bevestigen dat ook alle te vervangen overgenomen laadobjecten een scherm dienen te hebben (conform PvE), ook als na analyse blijkt dat de laadpaal nog een langere levensduur heeft? In het kader van circulariteit is het wenselijk deze langer te laten staan, in plaats van te vervangen om te voldoen aan PvE incl. scherm.	Zie het antwoord op vraag 46 van deze Nota van Inlichtingen.
133	Bijlage 4_ Programma van Eisen	8,2	16	Gebruik	Begrijpt gegadigde het correct dat gegadigde verantwoordelijk is voor het monitoren en up-to-date houden van tarieven van andere laadpasaanbieders anders dan concessiehouder, ten behoeve van het informeren van de gebruiker?	De aanname van de gegadigde is correct.
134	Bijlage 4_ Programma van Eisen	9,27	21	Beheer	Kan Concessiegever uitweiden op welke data dit betrekking heeft?	Zie de bij deze Nota van Inlichtingen gepubliceerde nieuwe versie van Bijlage PvE III.

135	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	2,5	3	Satelliet	In de leidraad staat beschreven dat het maximaal gaat om 200 satellietlaadpalen en dat de Concessiehouder een vergoeding krijgt. Op basis van 2.5 lijkt dat de Concessiehouder sowieso 200 satellietlaadpalen moet realiseren. En dat Concessiehouder en verlener pas in overleg gaan over een vergoeding tussen de 200-500 satellietpalen. Welke interpretatie is correct? Het lijkt gegadigde overigens redelijk om sowieso een vergoeding te ontvangen voor een satellietconstructie omdat de de terugverdientijd naar alle waarschijnlijkheid te kort zal zijn en ook minder afzet mogelijk is door het gebrek aan vermogen.	Voor het realiseren van Satellietobjecten is de vergoeding van kracht als opgenomen in artikel 13 van de Overeenkomst. Deze vergoeding geldt voor 0 - 200 Satellietobjecten en is afhankelijk van het moment waarop de Nadere opdracht wordt verstrekt. Wanneer Concessiegever de wens heeft om meer dan 200 Satellietobjecten te realiseren of om Satellietobjecten te realiseren na 31 december 2030 dan treden partijen in overleg over de (financiële) consequenties hiervan.
136	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	2,8	3	Overname binnen 3 maanden	In de concept overeenkomst staat beschreven dat de palen van Wijk bij Duurstede en Amersfoort binnen 3 maanden moeten overnemen en aan alle eisen moeten voldoen. Interpreteert gegadigde het correct dat deze palen zo overgenomen kunnen worden en er geen upgrade/retrofit nodig is? Gegadigde ziet 3 maanden als te kort voor vervangen wanneer ook de netbeheerder betrokken dient te worden.	Zie het antwoord op vraag 9 van deze Nota van Inlichtingen.
137	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	2,7	3	Looptijd	In de concept overeenkomst staat dat gemeenten Wijk bij Duurstede zich gedurende de looptijd van de Overeenkomst kan aansluiten bij de MRA-E. In leidraad staat beschreven dat de gemeente Wijk bij Duurstede alleen nieuwe objecten kan plaatsen en palen kan overnemen tijdens de plaatsingsperiode (deze loopt tot 31/3/2028). Daarmee zou de tekst moeten zijn dat Wijk bij Duurstede zich gedurende de plaatsingsperiode kan aansluiten bij de MRA-e. Is deze interpretatie correct? Na deze periode heeft het weinig meerwaarde voor de gemeenten om zich aan te sluiten bij de concessie.	De interpretatie van de gegadigde is correct.
138	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	2,8	3	Aantallen	Het aantal over te nemen laadpalen in de gemeente Wijk bij Duurstede en Amersfoort is in totaal 50 stuks. Is dat correct? Dit aantal blijft ongewijzigd ook als de gemeente Wijk bij Duurstede toch niet toetreedt tot de overeenkomst?	Het maximaalaantal over te nemen Laadobjecten is 50 stuks. Dit betreft een contractueel maximum, het is aannemelijk dat het daadwerkelijk aantal over te nemen Laadobjecten lager ligt en kan zelfs 0 zijn. Bij het bepalen van het maximumaantal is rekening gehouden met het aansluiten van Wijk bij Duurstede.
139	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,1	12	Prijsplafond	Gegadigde heeft geen controle over de benzineprijs, noch controle over het laadtarief. Door deze clause lopen marktpartijen een erg groot risico. In het verleden zijn er marktpartijen geweest die niet hebben ingeschreven op een tender met een vergelijkbare clause. Dit risico valt namelijk op geen enkele wijze te managen of te mitigeren. We zijn afhankelijk van het politiek klimaat voor de energiebelasting, de kosten voor de netbeheerder zien we jaarlijks stijgen en we zijn ook afhankelijk van de wereldpolitiek wat de benzine en elektriciteitsprijzen gaan doen. Ook is het laadtarief bepaald door de Concessieverlener. Alle partijen zijn gebaat bij het aantrekkelijk houden en maken van elektrisch rijden. Gegadigde ziet daarom ook geen enkele noodzaak om een dergelijke clause op te nemen omdat het een onnodig hoog bedrijfsrisico geeft aan de Concessiehouder. Daarnaast is Gegadigde ervan overtuigd dat Concessieverlener en Concessiehouder samen tot een oplossing komen omdat zij beide hetzelfde doel hebben. Clause 10.13 is daarmee afdoende en ook in lijn met andere concessies. Gegadigde vraagt Concessieverlener de clause te verwijderen	Zie het antwoord op vraag 2 van deze Nota van Inlichtingen.
140	Inschrijfingsleidraad	2.5.2.1	14	Eigendom grond	Concessieverlener is in sommige gevallen geen eigenaar van de grond (of de provincie) maar het is wel openbaar toegankelijk. De eigenaar van de grond moet altijd toestemming geven (ook bij bijv. een musea als zij de eigenaar zijn). Ook al zijn deze instanties gelieerd aan de overheid. Hoe werkt dit volgens de Concessieverlener in de praktijk? Moet de Concessiehouder toestemming halen bij de desbetreffende partijen? Of heeft de Concessieverlener de toestemming reeds in haar bezit? Indien Gegadigde moet plaatsen op niet-gemeente grond, kan Gegadigde een aanvraag indienen voor netaansluiting bij de netbeheerder?	Indien een nieuw Laadobject geplaatst dient te worden op grond die geen eigendom is van de Concessiegever, haalt Concessiegever toestemming op bij de betreffende partij(en). Concessiehouder kan dan wel een aanvraag voor een netaansluiting doen.
141	Inschrijfingsleidraad	2.5.3	14	Optionaliteit	Begrijpt Gegadigde het correct dat de optionele scope, optioneel is voor de Concessieverlener om deze wel/niet toe te voegen. Maar dat het voor de Concessiehouder verplicht is om uit te voeren als de Concessieverlener besluit de scope toe te voegen aan de aanbesteding?	De aanname van de gegadigde is correct.
142	Inschrijfingsleidraad	5,2	34	Beoordelingsteam	Kan Concessieverlener meer informatie delen over de rollen en verantwoordelijkheden van het beoordelingsteam?	In het beoordelingsteam nemen minimaal drie personen plaats, waaronder vertegenwoordigers van de MRA-E. De betrokken personen hebben kennis van project- en/of contractmanagement en/of hebben inhoudelijke (technische) kennis van Laadobjecten en/of de processen rond overname van Laadobjecten en samenwerking met Gemeenten.
143	Inschrijfingsleidraad	5.2.1	35	Onderdeel 1	Interpreteert gegadigde het correct dat hoe minder materiaal er wordt gebruikt, hoe beter dit scoort op duurzaamheid?	De gegadigde dient aan te tonen dat de geboden oplossing invulling geeft aan de ambities ten aanzien van circulariteit. Minder materiaal zou een invulling kunnen zijn, hoewel dat afhankelijk is van het gebruikte materiaal.

144	Inschrijfingsleidraad	5.2.1	35	Onderdeel 1	Er bestaat een mogelijkheid dat upgraden of repareren geen mogelijkheid is voor (een deel van) de laadpalen. De concessiehouder heeft de netbeheerder nodig om de laadpaal te vervangen. Om die reden zijn wij afhankelijk van de beschikbaarheid van de netbeheerder. Daarmee loop je het risico dat de deadline van 1 september 2027 niet wordt gehaald, buiten de schuld van de Concessiehouder om. Hoe kijkt de Concessieverlener hier tegen aan? En zijn er dan uitzonderingen mogelijk op de deadline als aantoonbaar is dat het aan de beschikbaarheid van de netbeheerder ligt?	Zie het antwoord op vraag 45 van deze Nota van Inlichtingen.
145	Inschrijfingsleidraad	5.2.1	35	Onderdeel 1	Interpreteert gegadigde het correct dat hinder voorkomen voor e-rijders/omwonenden en een robuuste planning belangrijker is dan het snel overnemen/vervangen van de laadpalen (maar in ieder geval voor 1 september 2027)?	De aanname van de gegadigde is correct.
146	Inschrijfingsleidraad	5.2.1	35	Onderdeel 1	Kan Concessieverlener specificeren wat zij verstaan onder middelen en resources?	Hierbij kan gedacht worden aan mensen, materieel en materiaal.
147	Inschrijfingsleidraad	5.2.1	35	Onderdeel 1	Uitgevraagd wordt: hoe wij stakeholders zoveel mogelijk kunnen ontlasten tijdens het overname/vervangingstraject. Gegadigde kan zich voorstellen dat gemeenten en Concessieverlener op sommige momenten wel graag betrokken willen worden of mogelijk zelfs zeggenschap willen hebben. Kan Concessieverlener toelichten bij welke stappen of over welke situaties de Concessieverlener/gemeenten wel graag betrokken wil worden bij een overname/vervanging? (en wat daarmee dus geen onderdeel is van dit kwaliteitsitem?).	Onder ontlasten verstaat Concessiegever niet het passeren van stakeholders, maar eerder het tijdig en juist informeren, het wegnemen van drempels en/of duidelijk communiceren ten aanzien van verwachtingen en verplichtingen.
148	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	Concessieverlener schrijft: Een doelstelling ten aanzien van een verbetering in bezettingsgraad van Laadobjecten. Verwacht de Concessieverlener een streefgetal voor de bezettingsgraad van de Gegadigden? Voorbeeld: De huidige bezettingsgraad is X% in situatie Z, wij streven naar een bezettingsgraad van Y% in situatie Z?	Het is aan gegadigde om een voorstel te doen over de doelstelling en hiervoor een juiste formulering te kiezen. Daarbij dient gegadigde in elk geval rekening te houden met het antwoord op vraag 95.
149	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	Er zijn gevallen dat de bezettingsgraad niet hoger kan, maar dat een extra laadpaal nodig is. Klopt het dat in die situatie, eerst geprobeerd wordt om een laadpaal bij te plaatsen vanuit MRA-e6? Mocht dat niet lukken, dan zal gekeken worden naar een satelliet oplossing op de paal vanuit MRA-e7?	De aanname van de gegadigde is correct, met dien verstande dat Satellietobjecten in onderhavige Overeenkomst pas gerealiseerd kunnen worden nadat de plaatsingstermijn van de huidige plaatsingsconcessie van de MRA-E ('MRA-E VI') afgelopen is.
150	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	Interpreteert gegadigde het correct dat de satelliet oplossing geen onderdeel uit maakt van Onderdeel 2?	De aanname van de gegadigde is correct.
151	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	In hoeverre is het zorgen voor een zo hoog mogelijk uptime onderdeel van Onderdeel 2? Of gaat Concessieverlener ervan uit dat dit voldoende afgedekt is met het programma van Eisen en heeft het geen meerwaarde in het kader van Onderdeel 2?	Qua uptime stelt het Programma van Eisen minimale vereisten. Aanvullende beloftes zouden een invulling kunnen zijn van onderdeel 2 van de gunningscriteria, mits dit door gegadigde aan de doelstelling van het criterium en de beoordelingsaspecten te koppelen is. Het is aan de gegadigde om hier een goede inschatting van te maken.
152	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	De titel en de doelstelling van het onderdeel is "verhogen van de afzet!". Dit impliceert dat het ook de bedoeling kan zijn om extra bezoekers naar de laadpalen te trekken. Kijkend naar de uitvraag gaat het vooral om het goed managen van de huidige en toekomstig verbruik en gaat het niet zozeer over het aantrekken van extra verbruik (bijv. aantrekken van taxi chauffeurs of bezoekers uit andere gemeenten). Interpreteert gegadigde het correct dat het aantrekken van extra afzet naar deze laadpalen geen onderdeel is van dit onderdeel?	Het aantrekken van extra verbruik zou een invulling kunnen zijn van onderdeel 2 van de gunningscriteria, mits dit door gegadigde aan de doelstelling van het criterium en de beoordelingsaspecten te koppelen is. Het is aan de gegadigde om hier een goede inschatting van te maken.
153	Inschrijfingsleidraad	2.5.2.3	14	Omvang	Interpreteert gegadigde het correct dat het maximaal aantal nieuw te plaatsen objecten van maximaal 200 alleen geldt voor de gemeente Amersfoort? En dat dit aantal naar totaal 250 gaat als Wijk bij Duurstede zich aansluit (waarbij een maximum geldt van 50 laadobjecten voor de gemeenten Wijk bij Duurstede)? Is dat correct?	De aanname van de gegadigde is correct.
154	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	Interpreteert gegadigde het correct dat vormen van dynamische laden onderdeel kunnen zijn van Onderdeel 2? En dat in dat geval de vaste laadtarief in overleg komt te vervallen en Concessieverlener en houder met elkaar in overleg treden?	Slim laden zou een invulling kunnen zijn van onderdeel 2 van de gunningscriteria. Het is aan de gegadigde om hier een goede inschatting van te maken. In het geval van slim laden kan het vaste Laadtarief komen te vervallen. Zie voor de voorwaarden Bijlage PvE IV.
155	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,5	11	Verbruik	Hier staat dat de EB gaat over een verwacht verbruik van 22.750kWh/jaar, dit in tegenstelling tot de eerder genoemde 16.000kWh/jaar. Welke aantal is correct?	Zie het antwoord op vraag 5 van deze Nota van Inlichtingen.
156	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,5	11	Index	Er staat: "...de gemiddelde marktwaarde van elektriciteitsproduct Cal Endex Base Y+1 van de voorgaande twaalf (12) kalendermaanden voor het volgende kwartaal per kWh". Wat wordt bedoeld met: "voor het volgende kwartaal". Cal Endex Base Y+1 gaat om jaarproducten, waarbij de jaren in 3 van de 4 indexatiemomenten gaat over verschillende jaren.	Zie het antwoord op vraag 4 van deze Nota van Inlichtingen.
157	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,5	11	Seizoenseffect	Gegadigde stelt voor om de stroominkoop te baseren op kwartaalfutures van Q-2, hierdoor wordt het volumerisico beperkt, zit er een seizoenseffect in de prijs en klopt het tarief met de in te kopen stroom (de indexatie gaat daadwerkelijk over levering in de juiste periode). Gaat Concessieverlener akkoord met dit voorstel?	Zie het antwoord op vraag 4 van deze Nota van Inlichtingen.

158	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	10,8	12	Tarieven	Gegadigde heeft minimaal een maand nodig om eMSP partners te informeren over prijswijzigingen. Hierdoor is het praktisch niet mogelijk om de indexatie in minder dan een maand door te voeren. Kan de Concessievrerlener de maandvertraging accepteren en aanpassen in de Overeenkomst?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
159	Bijlage 4_ Programma van Eisen	3,8	6	Levensduur	Concessievrerlener vraagt een minimale levensduur van minimaal 15 jaar. Hardware leveranciers geven in de markt maximaal een levensduur af van 10 jaar. Een minimale levensduur van 15 jaar is daarmee niet realistisch en geeft marktpartijen een onnodig risico. Daarnaast is het onmogelijk om de levensduur te garanderen van ten alle tijden. Als de Concessiehouder een nieuwe paal in jaar 1 installeert, dan zal de laadpaal het jaar daarop nog 14 resterende jaren hebben (als de markt al 15 jaar kan garanderen). Het is niet aanneemlijk dat de markt kan zorgen dat de levensduur de gehele looptijd 15 jaar blijft.	Zie het antwoord op vraag 106 van deze Nota van Inlichtingen.
160	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3,8	6	Levensduur	Aanbestedende dienst wenst een levensduur van minimaal 15 jaar. De palen in het veld zijn al enigszins op leeftijd. Interpreteert gegadigde het correct dat de Aanbestedende dienst verwacht dat wij de laadpalen gaan vervangen? Of zorgen dat we de laadpaal op zo'n wijze retrofitten of upgraden dat zij nog minimaal 15 jaar meegaan?	De aanname van de gegadigde is niet correct. De geëiste levensduur geldt alleen voor nieuwe of geretrofite Laadobjecten. Zie ook het antwoord op vraag 106 van deze Nota van Inlichtingen.
161	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Bezettingsgraad	Welke definitie houdt de aanbestedende dienst aan voor 'bezettingsgraad'? Is deze uitgedrukt in actieve laadminuten gedeeld door totaal aantal minuten in een dag OF totaal geleverde kWh per dag gedeeld door het (technisch) mogelijke aantal kWh per dag?	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.
162	Bijlage 10 - Overname_Assetlijst	Volledig document	Tab Total & VF	4G compatibiliteit	Kan concessievrerlener in de huidige assetlijst aangeven welke stations beschikken over een 4G controller gezien de geplande uitfasering van 2G in december 2027?	Dat overzicht is niet beschikbaar, zoals aangegeven wordt verwacht dat zeker 80% van de laders vervangen dient te worden om te kunnen voldoen aan de huidige eisen in het PvE; de laadobjecten van Total zijn voorzien van een 2G verbinding. <u>120 van de Vattenfall laadpalen zijn gerefabrished en voorzien van een nieuw modem met 4G verbinding</u>
163	Bijlage 4_ Programma van Eisen	9,26	20	Protocollen	Concessievrerlener vraagt Gegadigde om de protocollen tussen auto en laadobject up to date te houden. Kan Concessievrerlener dit aanscherpen in de zin dat Concessievrerlener het internationale protocol uit ISO15118 bedoelt ipv alle autofabrikanten met hun eigen zelf ontwikkelde protocollen. Het risico dat deze eis heel uitgebreid wordt is heel groot met zoveel merken auto's die met EV bezig zijn.	De aanname van de gegadigde is correct.
164	Bijlage 4_ Programma van Eisen	Hoofdstuk 11 en verder	24	Security	Heeft Concessievrerlener een voorbeeld van welke inhoud verwacht wordt in het Cyber Security Plan? Of, moet het document alleen de requirements behandelen die u specifiek noemt in het programma van eisen.	Zie het antwoord op vraag 101 van deze Nota van Inlichtingen.
165	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	13,3	4	Vergoeding	De Gegadigde ziet de vergoeding voor satellietobjecten als erg laag ingeschat waardoor er een groot ondernemersrisico gecreëerd wordt wanneer er veel satelliet objecten aangevraagd worden. De inkomsten zullen namelijk lager zijn dan bij een Laadobject met een eigen aansluiting. Kan de Concessievrerlener de berekening achter de vergoedingen delen en waarom voor deze aantallen is gekozen?	Zie het antwoord op vraag 8 van deze Nota van Inlichtingen.
166	Bijlage 9 - Social Return	Artikel 1	1	Aantallen	Kan de Concessievrerlener bevestigen dat de Social Return verplichting €49640 bedraagt (uitgaande van 584 overname objecten), dus alleen over de bestaande MRaE overname Laadobjecten gaat? Daarbij leest de Gegadigde het artikel dat de optionele overname van Wijk bij Duurstede en Amersfoort hier niet meetelt, is dit correct?	Ja, dit is juist.
167	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Beoogde invulling doelstelling	Voor onderdeel K2 (Verhogen afzet) is uw doelstelling 'Het verhogen van de afzet (in kWh) op de laadobjecten'. Onder het kopje 'Onderdelen plan van Aanpak' vraagt u ons om een doelstelling 'ten aanzien van de bezettingsgraad van laadobjecten' te formuleren. Hoewel bezettingsgraad en afzet samenhangen, leidt een maximale bezettingsgraad niet noodzakelijkerwijs tot de hoogst mogelijke afzet. Kunt u bevestigen of hier met bezettingsgraad feitelijk afzet is bedoeld, en wij onze doelstelling dus op verbetering van de afzet moeten richten?	Hier is sprake van terechte constatering en een omissie aan onze kant. Zie ook het antwoord op vraag 95.
168	Bijlage 4 - Programma van Eisen	Hoofdstuk 6	11	Ondergrondse infra	Gegadigde heeft momenteel geen informatie over de ondergrondse infrastructuur en aansluitingen (bijvoorbeeld, is er een 3*10A of 3*25A aansluiting aanwezig). Kan de Concessievrerlener bevestigen dat alle ondergrondse infrastructuur niet aangepast hoeft te worden om aan de PvE te voldoen? Kan de Concessievrerlener daarnaast ook bevestigen dat de Gegadigde niet verplicht wordt gesteld door de netbeheerder om de ondergrondse infrastructuur en bekabeling aan te passen wanneer er voor een Retrofit gekozen wordt? Reden dat Gegadigde dit vraagt is dat wanneer dit niet bevestigd kan worden, er onzekerheid is over de kosten van een retrofit.	De aanname van de gegadigde is correct. Ondergrondse infrastructuur hoeft in principe niet gewijzigd te worden. Zie ook het antwoord op vraag 35 van deze Nota van Inlichtingen.
169	Bijlage 1_Conceptovereenkomst	Artikel 13	14	Aanvraag	Kan de Concessievrerlener aangeven hoe het aanvraagproces van Satelliet objecten werkt? Zullen deze via het MRaE Portaal verlopen en zal het MRA portaal hiervoor een wijziging maken?	Aanvragen voor Satellietobjecten zullen inderdaad via het MRA-E-portaal verlopen. Hiervoor zouden wijzigingen in het portaal mogelijk kunnen zijn. Tegen de tijd dat dit opportuun wordt, zal Concessiegever een onboarding geven aan Concessiehouder.
170	Bijlage 4 - Programma van Eisen	5,11	9	MRA portaal	Wanneer Gegadigde kiest voor directe vervanging, verwacht Concessievrerlener in dat geval ook dat het vervaningsproces in het MRA portaal berheerd wordt?	Concessiegever verwacht inderdaad dat het vervangingsproces beheerd wordt in het MRA-E-portaal.

171	Inschrijvingsleidraad	2.1	11	Laadtarief	Mocht er een situatie ontstaan waarbij de benzineprijs lager uitvalt dan de laaddienstprijs, dan is opgenomen dat de concessiehouder en de concessieverlener hierover in gesprek gaan. Dit scenario leidt voor de concessiehouder tot een groot risico gezien de beperkte invloed op de totale laaddienstprijs. Wat zouden concreet de stappen zijn wanneer een dergelijk scenario zich voor doet? Op welke manier zou dit financieel worden aangepast en wat wordt er verwacht vanuit de concessiehouder?	Ziet het antwoord op vraag 2 van deze Nota van Inlichtingen.
172	Inschrijvingsleidraad Checklist bijlage 12	37	5.2.2	Vormvereisten	In de leidraad staat een maximum van 2 A4 voor criterium verhogen afzet. In de checklist staat 4 A4. Wat is het juiste aantal? Mogen er eventueel bijlagen toegevoegd worden en worden deze dan meegeteld?	Zie het antwoord op vraag 122 van deze Nota van Inlichtingen.
173	Concept Overeenkomst	3	2.3	Duur en beëindiging van	Overname op uiterlijk 7 september 2027. Is er een incentive om eerder dan die datum de objecten over te nemen?	De genoemde datum is niet juist. Zie hoofdstuk 6 voor het Programma van Eisen voor de eisen aan de overname. De eigen business case is een beweegreden om Laadobjecten eerder over te nemen.
174	Concept Overeenkomst	5.5	7		Taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen Concessiehouder	Slechts bouwkundige of elektrotechnische aanpassingen waar gemeente verantwoordelijk is. Welke zijn dat? Ook netaansluiting? Waarom wordt netaansluiting hier niet expliciet genoemd?
175	Concept Overeenkomst	13.3	14	Satellietobjecten	Waarom maakt aanbestedende dienst onderscheid in de hoogte van de vergoeding voor de plaatsing van satellietobjecten per tijdsplan?	Hoe later een Satellietobject gerealiseerd wordt, hoe korter de terugverdientijd wordt. Om dit risico voor Concessiehouder te mitigeren, neemt de vergoeding voor Satellietobjecten toe naarmate de tijd vordert.
176	Concept Overeenkomst	12.2	13	Vergoeding voor de Concessiehouder	De vergoeding van 4000 voor iedere verplaatsing en/of (tijdelijke) verwijdering van een Laadobject in opdracht van de Concessieverlener. Waar is deze op gebaseerd?	De vergoeding is gebaseerd op vergoedingen die standaard zijn in de MRA-E.
177	Concept Overeenkomst	15.2	15	Boete	De laatste zin klopt niet: concessiehouder beboet concessiehouder i.e. 2x concessiehouder	Concessiegever dankt de gegadigde voor de oplettendheid. De boete kan inderdaad alleen door Concessiegever opgelegd worden aan Concessiehouder. Dit wordt aangepast in de definitieve Overeenkomst.
178	Leidraad			K1	Vervanging- en upgradestrategie: aanbestedende dienst stelt dat 80% van de laadpalen vervangen dient te worden. In de mondelinge toelichting dd. werd gesteld dat dit percentage zo niet nog hoger ligt. Wat weegt zwaarder en hoe wordt deze afweging gemaakt door aanbestedende dienst: vervanging of upgrade?	Deze percentages betreffen een inschatting van Concessiegever, maar gegadigde wordt aangemoedigd om zelf een analyse te maken van de Laadobjecten in combinatie met de gestelde eisen om op die manier een vervangingsstrategie te bepalen.
179	Bijlage 12: Checklist		1	Aanbiedingsbrief	Heeft aanbestedende dienst een template voor deze brief of dienen we dit zelf vorm te geven?	Er is geen template voor deze brief die de Aanbestedende dienst voorschrijft. Inschrijver mag dit zelf vormgeven.
180	Bijlage 10 Data-overzicht			Data	Storingsoverzicht is tot en met Q3 '25. Kan aanbestedende dienst Q4 opleveren aanezien deze nu periode nu is verstreken.	Deze overzichten zijn als separate bijlage toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.
181	Leidraad		11	Welke batch is van welke CPO	MRA-Elektrisch heeft twee overeenkomsten die in 2026 aflopen (juni en september 2026). Welke batch is van Vattenfall en welke batch is van Total Energies?	Zie het antwoord op vraag 11 van deze Nota van Inlichtingen.
182					Gaat concessiegever akkoord om eis 8.12 te laten vallen voor satelliet laadobjecten? Dit geeft inschrijver de mogelijkheid om een breed scala aan laadoplossingen aan te bieden.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
183	Concessieovereenkomst	art 2.4 & 2.5		Scope	Wat zijn de meetbare criteria of omstandigheden dat concessiegever kan besluiten om een nadere opdracht te geven voor een satellietobject of een nieuw laadobject?	Nadere opdrachten voor nieuwe Laad- of Satellietobjecten kunnen gegeven worden o.b.v. aanvragen van EV-rijders, goed gebruik van bestaande laadobjecten of o.b.v. strategische voorstellen door Gemeenten. Zie Bijlage PvE VII voor de exacte criteria.
184	Concessieovereenkomst	art 2.7		Planning	Wanneer verwacht concessiegever dat het bekend is of de gemeente Wijk bij Duurstede onderdeel zal zijn van deze concessie? Als concessiegever dat op dit moment niet precies weet, kan concessiegever dan een uiterste datum aangeven wanneer dit besluit moet zijn gevallen?	Het is onbekend of Wijk bij Duurstede zich daadwerkelijk aansluit bij MRA-E en op welke termijn dit dan zou zijn. De voor deze Overeenkomst relevante uiterste datum is 31 maart 2028. Na deze datum is de Plaatsingsperiode immers verstreken (zie artikel 3.6 van de Overeenkomst) en kunnen ook geen bestaande Laadobjecten meer worden toegevoegd (conform artikel 3.4).
185	Concessieovereenkomst	art 2.7		Scope	In hoeverre kunnen er in de gemeente Wijk bij Duurstede ook satellietobjecten geplaatst worden en zijn dit additionele satellietobjecten naast de max van 500?	Indien Wijk bij Duurstede zich aansluit bij MRA-E en er Nadere opdrachten worden afgesloten voor het realiseren van Laadobjecten danwel het overnemen van bestaande Laadobjecten, dan bestaat ook de mogelijkheid tot het realiseren van Satellietobjecten in deze Gemeente. In dat geval zijn alle voorwaarden ten aanzien van de Satellietobjecten ook van toepassing.
186	Concessieovereenkomst	art 2.8		Scope	Hoeveel laadobjecten moeten worden overgenomen van de gemeente Wijk bij Duurstede in geval deze gemeente mee gaat doen aan deze concessie? Om welke type/modellen laadpalen gaat het en kan concessiegever aangeven hoelang deze laadobjecten gemiddeld operationeel zijn?	Het aantal en de specificaties van deze Laadobjecten zijn niet bekend.
187	Concessieovereenkomst	art 2.8		Scope	Gegadigde gaat ervan uit dat indien deze laadpalen van de gemeente Wijk bij Duurstede onderdeel worden van de overeenkomst storingsvrij worden opgeleverd en in een zo'n staat zijn dat de laadpalen binnen 3 maanden kunnen voldoen aan de eisen in deze concessie. Welke kwaliteitsniveau kan gegadigde verwachten van de over te nemen laadpalen?	Het kwaliteitsniveau van deze optioneel over te nemen Laadobjecten is niet bekend.

188	Concessieovereenkomst	art 3.3	4	Scope	Als gegadigde het goed begrijpt kunnen de 348 laadobjecten direct na gunning worden overgenomen en een tweede set vanaf 1 sep '26. Gegadigde mist een overzicht van deze laadpalen (tweede set) om een beoordeling te kunnen doen van deze laadobjecten en verzoekt concessiegever daarom om een specificatie van deze tweede set aan laadpalen op te nemen bij de concessiedocumenten, net zoals concessiegever heeft opgeleverd in bijlage 10 voor de 348 laadpalen.	In bijlage 10 staan alle Laadobjecten benoemd in 2 tabbladen.
189	Concessieovereenkomst	art 3.4		Scope	Gegadigde verzoekte concessiegever een indicatie te geven van het aantal over te nemen laadpalen in de gemeente Amersfoort en ook voor deze laadpalen een specificatie te geven net als voor de 348 laadpalen is gedaan in bijlage 10	Het aantal en de specificaties van deze Laadobjecten zijn niet bekend.
190	Concessieovereenkomst	art 3.6		Plaatsingsperiode	Begrijpt gegadigde het correct dat de plaatsingsperiode tot 31 maart '28 geldt voor alle nadere opdrachten zowel in Amersfoort en/of Wijk bij Duurstede als ook nadere opdrachten van andere gemeenten?	De Plaatsingsperiode loopt inderdaad tot en met 31 maart 2028. Nadere opdrachten voor nieuwe Laadobjecten kunnen tot die datum worden verstrekt, enkel voor de gemeente Amersfoort en eventueel Wijk bij Duurstede.
191	Concessieovereenkomst	art 3.7		Satellietobject	Gegadigde constateert dat de uitbreidingsperiode van 31 dec 32, deze satellietobjecten slechts een terugverdienperiode hebben tot 31 aug '34 (start overdrachtperiode). Dit betekent dat deze satellietobjecten een terugverdienperiode hebben van 1,5 jaar. Gegadigde stelt daarom aan concessiegever voor om de uitbreidingsperiode te verkorten; de exploitatieduur van dit soort objecten te verlengen of het aantal te maximaleren dat nog tot 31 dec. 32 kan worden aangevraagd door concessiegever, zodat gegadigde de satellietobjecten nog kan terugverdienen.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde. Immers is opgenomen dat partijen te zijner tijd in overleg treden over de (financiële) consequenties indien er gebruik wordt gemaakt van deze mogelijkheid.
192	Concessieovereenkomst	art 3.13		Rechten en plichten	Gegadigde begrijpt dat concessiegever artikel 3.13 inbrengt om extra speelruimte te hebben. Gegadigde verzoekt concessiegever echter wel om een maximale periode op te nemen, bijvoorbeeld 6 maanden. Dan kan gegadigde daar rekening mee houden bij de contractering van haar servicepartijen.	Niet akkoord. Concessiegever zal indien zij gebruik maakt van deze mogelijkheid de Concessiehouder hierover zo spoedig mogelijk informeren en de verlenging niet langer laten duren dan strikt noodzakelijk.
193	Concessieovereenkomst	art 4.1		Communicatie, rapportage en evaluatie	Voertaal uitsluitend Nederlands. Hoe zit dat voor Niet nederlndse leveranciers die producten, verklaringen, certificeringen afgeven?	Indien Concessiehouder gebruikmaakt van buitenlandse leveranciers, is het de verantwoordelijkheid van Concessiehouder om aan de eisen van onderhavige Overeenkomst te voldoen. Concessiehouder heeft het recht om in specifieke gevallen een uitzondering op de eis van de voertaal aan te vragen aan Concessiegever. Concessiegever zal toestemming hierop niet op basis van onredelijke gronden onthouden.
194	Concessieovereenkomst	art 5.5		Verantwoordelijkheid	De netbeheerder is een belangrijke schakel in het ketenproces voor het maken van de netaansluiting. De netbeheerder heeft daarin haar eigen wettelijke taken die buiten de invloedssfeer van gegadigde liggen. Gegadigde verzoekt concessiegever om dit toe te voegen aan artikel 5.5.	Zie het antwoord op vraag 174 van deze Nota van Inlichtingen.
195	Concessieovereenkomst	art 7.5		Verantwoordelijkheid	Gegadigde verzoekt concessiegever om de verwachte of afgesproken doorlooptijden van de werkzaamheden van de gemeenten in de concessieovereenkomst of ander concessiedocument op te nemen.	Zie het antwoord op vraag 15 van deze Nota van Inlichtingen.
196	Concessieovereenkomst	art 9		Audit	Gegadigde begrijpt de wens om een periodieke controle te kunnen uitvoeren. Gegadigde stelt voor om de tekst aan te vullen dat een controle minimaal 2 weken vantevoren wordt aangekondigd en dat bij elke controle vooraf wordt aangegeven wat zal worden gecontroleerd. Doel hiervan is om de controle voor zowel de concessiegever als concessiehouder zo effectief mogelijk kan verlopen	Akkoord.
197	Concessieovereenkomst	art 10.1		Vergoeding	In de aanbestedingstukken staat voor elk laadtariefcompenten aangegeven wat het bedrag is. Het laadtarief per kWh staat daarmee vast. De CPO heeft daardoor geen enkele mogelijkheid om een hoger of lagere laadtarief toe te passen. Het enige element van variatie is de afkoopsom per lader die CPO aan de aanbestedende dienst moet betalen. Gegadigde vraagt zich af waarom de overheid bij fossiele brandstoffen de verkoopprijs van benzine/diesel wel aan de markt overlaat en bij niet fossiele brandstoffen in deze aanbesteding niet. Concessiegever zegt niet-fossiel te stimuleren maar geeft door deze aanpak daarvoor geen ruimte. Deze aanpak druist ook in tegen andere recente aanbestedingen in Nederland waarin de CPO's zelf een laadtarief (binnen een bandbreedte) kunnen bepalen. In de ogen van de gegadigde is het daarom een oneerlijke aanpak dat CPO's in deze aanbesteding niet meer ruimte hebben om de laadtarief te kunnen bepalen en verzoekt concessiegever dit te heroverwegen voor een betere marktontwikkeling mbt mobiliteit.	Hoewel Concessiegever de argumenten van gegadigde kan volgen, heeft zij toch een andere afweging gemaakt. Concessiegever beschikt over diverse concessieovereenkomst waarin de laadprijs niet vooraf is vastgesteld maar als onderdeel van de aanbesteding is aangeboden door de betreffende concessiehouder. Dit leidt echter tot een variatie aan laadtarieven over de overeenkomsten heen, wat niet door alle Gebruikers begrepen wordt. Om meer uniformiteit in Laadtarief voor haar Gebruikers te garanderen heeft de Concessiegever voor deze Overeenkomst gekozen voor prijsstrategie als opgenomen in de Overeenkomst. Concessiegever is niet bereid om deze aan te passen.
198	Bijlage 4- programma van eisen	eis 1.15		PVE	Gegadigde verzoekt concessiegever toe te lichten om welk bouw materiaal het gaat.	Het betreft bouw materieel, niet bouw materiaal. Te denken valt aan materieel voor graafwerkzaamheden, maar ook materieel t.b.v. bestrating en grondverdichting.
199	Bijlage 4- programma van eisen	eis 5.11		PVE	Om continuïteit te verzekeren is het hebben van toegang tot het MRA-E portaal voor meer dan 1 persoon vereist. Kan concessiegever toezeggen dat dit mogelijk is?	Dit is mogelijk.
200	Bijlage 4- programma van eisen	eis 8.21		PVE	Eis 8.21 kan een grote impact op de bedrijfsvoering van gegadigde hebben. Gegadigde verzoekt daarom aan concessiegever de criteria te verduidelijken wat hij onder excessief verstaat bijvoorbeeld in een percentage boven het ad-hoc laadtarief van gegadigde en welke criteria er zijn om vast te stellen dat er intransparantie is.	Concessieverlener heeft als doel met deze eis om slecht presterende EMSP's te weren uit de markt en de transparantie van laadtarieven voor de E-rijders te verbeteren. Partijen die niet meewerken aan de verbetering van prijstransparantie voldoen niet aan de vastgestelde wet en regelgeving. Indien opvallende tarieven blijken uit de gerapporteerde gegevens treden concessieverlener en concessiehouder in overleg om de aanpak te stemmen.

201	Bijlage 4- programma van eisen	eis 9.1		PVE	Deze eis lijkt een ombeperkte duur aan te geven dat laadpalen moeten kunnen blijven functioneren na exploitatieperiode. Gegadigde stelt daarom voor om deze tekst aan te passen "dat laadobjecten storingsvrij worden opgeleverd aan de volgende concessiehouder waarbij de overname van de laadobjecten door concessiehouder ook het oomment is waarop de verantwoordelijkheid overgaat van latende concessiehouder naar nieuwe concessiehouder.	De interpretatie van de gegadigde is niet correct. Eis 9.1 van het Programma van Eisen houdt in dat de Laadobjecten na de Exploitatieperiode bruikbaar zijn en dat Concessiehouder de Laadobjecten zodanig oplevert dat een nieuwe concessiehouder de Laadobjecten kan overnemen en exploiteren. Zie ook hoofdstuk 17 van het Programma van Eisen voor eisen aan het einde van de looptijd van onderhavige Concessie.
202	bijlage 4- programma van eisen	eis 10.1		PVE	Gegadigde heeft ervaren dat niet alle type/modellen laadpalen geschikt zijn voor slim laden. Daarom verzoek gegadigde aan concessiegever om modellen/type uit te sluiten van over te nemen laadpalen waarvoor dit bekend is. Deze vraag is nog meer relevant omdat in concessiedocumentatie niet bekend is om welke modellen/type laadpalen het gaat van de over te nemen laadpalen Amersfoort/Wijk bij Duurstede.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde. Alle Laadobjecten dienen geschikt te zijn (of te worden gemaakt) voor slim laden.
203	Bijlage 5- prijzenblad		blad 1	Prijzen	In bijlage 5 prijzenblad is sprake van 584 laadobjecten waarvoor een vergoeding betaald moet worden, terwijl maar 351 laadpalen (bijlage 10) overgenomen kunnen worden waarvoor zo'n vergoeding ook daadwerkelijk geldt volgens de concessieovereenkomst. Gegadigde stelt daarom voor het prijzenblad aan te passen door 384 laadpalen als scope te gebruiken.	Zie het antwoord op vraag 74 van deze Nota van Inlichtingen.
204	Bijlage 11 - stagnatiekosten		alle blz	Prijzen	Gegadigde verzoekt concessiegever te bevestigen dat dit bedragen excl BTW zijn.	De aanname van de gegadigde is correct.
205	Bijlage PvE I - Realisatie- en communicatieproces	hst 1.2		Scope	Hoofdstuk 1.2 punt 3: Kan gegadigde ervan uitgaan dat bij het gestelde van 500 laadobjecten dit inclusief de satellietobjecten is?	§1.2.3 van Bijlage PvE I komt te vervallen. Het maximumaantal aanbodgestuurde Laadobjecten bedraagt tien Laadobjecten.
206	Bijlage PvE II - Managementrapportage		blz 2	Cybersecurity	Terecht eist van gegadigde een hoge mate van cybersecurity in haar systemen en laadpalen. Andersom verwacht gegadigde van concessiegever dat ook in haar systemen deze hoge mate van veiligheid gewaarborgd is. Daarom de volgende vragen. Welke partij is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van MRA-E portaal en kan concessiegever bevestigen dat deze partij middels ondermeer ISO27011 certificering, periodiek geaudit wordt op informatiebeveiliging. gegadigde vraagt concessiegever aan te geven hoe bevindingen uit audits mbt MRA-e portaal en eventuele datalekken worden gecommuniceerd met concessiehouder omdat dit impact kan hebben op de bedrijfsvoering van gegadigde.	De Provincie Noord Holland fungeert als Concessiegever. Het privacy- en informatiebeleid van Concessiegever is eveneens van toepassing op deze Overeenkomst. Zo moet Concessiegever onder meer voldoen aan de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) en wordt conform het beleid van Concessiegever jaarlijks een PEN-test uitgevoerd op het MRA-E portaal.
207	Bijlage PvE II - Managementrapportage		Blz 2	Operatie	Welke norm wordt bedoeld met "aantal storingen boven de gestelde norm"	Hiermee wordt bedoeld het aantal storingen en de uptime als opgenomen in het Programma van Eisen.
208	Bijlage PvE II - Managementrapportage		BLZ23	Leverfrequentie en kanaal	Concessiehouder verplicht om kosteloos mee te werken aan het bouwen van een API en vervolgens datalevering. Kunnen we dat binnen deze termijn 2(maanden) en waarom kosteloos terwijl er al een rapportage komt. onduidelijk welke systeem en aanpassingen er hiervoor nodig zijn en dus ook hoeveel werk hiermee gemoeid is.	Het is Concessiegever onduidelijk wat er met deze vraag wordt bedoeld. Kan gegadigde de vraag herformuleren zodat Concessiegever correct kan reageren?
209	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden		Blz 5	20% buiten piek	opdat Concessiehouder de tijd heeft om de nodige ontwikkelingen door te voeren	Deze vraag is onvolledig. Derhalve kan Concessiegever geen antwoord geven op de vraag. Concessiegever verzoekt de gegadigde om, indien de vraag dan nog bestaat, deze vraag in Nota van Inlichtingen 2 nogmaals te stellen.
210	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden		Blz 5	20% buiten piek	Bedoelt concessiegever met "Bij laden buiten piek tot 20% goedkoper* * verrekenen per kWh / uur per blok" dat het laadtarief dan tot maximaal 20% goedkoper mag zijn? Wat is de reden dat concessiegever een percentage noemt, is dat niet aan gegedagde om dat te bepalen?	De aanname van de gegadigde dat het Laadtarief tot maximaal 20% goedkoper mag zijn buiten de piek is correct. De reden voor de genoemde percentages is dat dat volgt uit voorgaande trajecten qua slim laden binnen de MRA-E. Het maximumpercentage blijft staan.
211	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden		Blz 5	Beperking vermogen	Wat bedoelt concessiegever met "Tijdens ochtend- (6:00-9:00) en avondpiek (16:00-22:00) gereduceerd tot minimaal 6 A": minimaal 6A per laadobject of per laadpunt?	Hierbij wordt minimaal 6A per laadpunt bij een actieve laadsessie bedoeld, conform de Handreiking Netbewust laden en het Harmonisatiekader, uitgaande van gepooled vermogen over een grotere groep van laadpalen achter een MS/LS trafo.
212	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden		Blz 5	Beperking vermogen	Er staat "Gereduceerd vermogen mag (moet niet) en kan met pool van palen, niet standaard elke enkele paal moet altijd naar 6A". Betekent dit dat gegedigde kan besluiten om het vermogen niet te reduceren tijdens piektijden?	De aanname van de gegadigde is correct.
213	Bijlage PvE V -Plaatsing nieuwe Laadobjecten				Op basis van welk laadvolume, bezettingsgraad of kWh-afzet wordt besloten om ondanks hoge parkeerdruk alsnog een tweede parkeervak toe te voegen bij een Laadobject? Is hiervoor een drempelwaarde of beoordelingskader vastgesteld	Zie §4 van Bijlage PvE VII.
214	Bijlage PvE V -Plaatsing nieuwe Laadobjecten				Kan in overleg met Concessiegever worden besloten om een Laadobject met een ernstig gebrek toch direct over te nemen, mits vervanging of retrofit binnen een afgesproken termijn plaatsvindt en daarbij de eenmalige overnamevergoeding voor dat object te laten vervallen?	Dit is niet mogelijk. Eventuele compensatie voor Laadobjecten met een ernstig gebrek wordt tussen de voormalige concessiehouder en de Concessiehouder van onderhavige Concessie overlegd. De eenmalige overnamevergoeding blijft bestaan.
215	Bijlage 10 - over te nemen laadpalen			Data over te nemen laadpaal	Wat is de mobiele netwerkprovider voor de te nemen laadpalen in bijlage 10?	Vattenfall --> Tele2; Total --> KPN (simkaarten van telenor)
216	Bijlage PvE VI - Criteria en eisen bij locatiebepaling		blz 3	Private laadplek	Uit de ervaring van gegadigde blijkt dat het privaat gebruik van publieke laadpalen, door het reserveren van een laadplek voor deelauto of gehandicapte, een aanzienlijk lager gebruik van de laadpaal betekent. Hoe voorkomt	De gegadigde heeft hier geen concrete vraag gesteld. Derhalve kan Concessiegever hier niet op ingaan. Mocht de gegadigde hier wel een vraag over hebben, dan zou Concessiegever hem willen verzoeken om de vraag in Nvl 2 te stellen.

217	Bijlage PvE VII - Criteria uitbreiden laadnetwerk		3	Criteria bijplaatsing	In hoofdstuk 2 staan een aantal criteria voor bijplaatsing. Wat bedoelt concessiegever in dat verband met "bezettingsgraad"? Bedoelt concessiegever daarmee de tijd dat een auto met de laadpaal is aangesloten onafhankelijk of er nog geladen wordt of de tijdsduur dat de auto feitelijk wordt opgeladen.	Zie het antwoord op vraag 161 van deze Nota van Inlichtingen.
218	Bijlage PvE VII - Criteria uitbreiden laadnetwerk		3	Criteria bijplaatsing	In hoofdstuk 2 staan een aantal criteria voor bijplaatsing. In dit verband geeft concessiegever het criterium voor het aspect "geografische afstand" van 150 meter. waar is de afstand van 150m op gebaseerd? Gegadigde verwacht dat in veel gevallen plaatsing binnen 150M niet mogelijk is en verzoekt om de geografische afstand uit te breiden naar 500M. Gegadigde heeft daarnaast de vraag wat de aanpak is als het niet mogelijk blijkt om binnen 150M (of 500M) een laadpaal te plaatsen? Blijft die verplichting dan bestaan en zo ja voor hoelang?	De afstand van 150 meter is gangbaar en leidt in de praktijk tot goede locatievoorstellen. Derhalve gaat Concessiegever niet akkoord met het voorstel van de gegadigde om de afstand uit te breiden. Indien de uitzonderlijke situatie voorkomt dat plaatsing binnen 150 meter niet mogelijk is, gaan Concessiegever en Concessiehouder met elkaar in overleg om een adequate locatie te vinden.
219	Bijlage 4- programma van eisen	6.3	11	Overnameplan	Onder ernstig gebrek wordt verstaan: ieder technisch mankement dat de veiligheid of basisfunctionaliteit van het Laadobject aantast. Valt hieronder ook de Aardspreadingsweerstand die niet voldoet? En is er een overname lijst van alle laadobjecten met de Ra waarde. Indien dat niet beschikbaar is, wat verwacht concessiegever dat gegadigde hier mee omgaat?	Concessiegever verwacht dat de Laadobjecten na de overname op orde zijn en voldoen aan de geldende eisen zoals opgenomen in het Programma van Eisen. Onderdeel daarvan is de NEN1010 waar de Ra onderdeel van uitmaakt.
220	Bijlage 4- programma van eisen	6.9	12	Overnameplan	Er wordt gesproken over dat indien een lader vervangen dient te worden door wat voor omstandigheden dan ook dat dit op een dag (24uur) gerealiseerd dient te worden. Kan concessiegever bevestigen dat dit afhankelijk is van de grid operator (spanning Uit en Aan zetten).	Zie het antwoord op vraag 45 van deze Nota van Inlichtingen.
221	Bijlage 4- programma van eisen	9.3	18	Beheer	Graffiti verwijdering binnen 3 dagen zijn voor kosten van de concessiehouder. Indien locatie van lader dusdanig is dat na verwijdering er binnen 1 week weer graffiti op lader aanwezig, hoe vaak moet de concessiehouder dit op eigen kosten verwijderen?	Indien er in de periode van 1 maand meermaals graffiti op eenzelfde Laadobject wordt aangetroffen treden partijen in overleg over een oplossing. Indien dit overleg en de daaruitvolgende acties binnen de volgende twee maanden niet leiden tot een substantiele afname van het aantal gevallen, vervalt deze verplichting voor de Concessiehouder voor het betreffende Laadobject.
222	Bijlage 4- programma van eisen Algemene vraag daar hier namelijk niet wordt over gesproken in deze bijlage	nvt	nvt	Beheer	Algemeen vraag: Vandalisme indien laadobject moedwillig kapot gemaakt wordt door omstanders (bewoners) zoals socket volgespoten met PUR schuim, Vuurwerk, omtrappen, omver rijden en alle andere vandalistische eigenschappen. In hoeverre kan dit dan verrekend worden worden met gemeenten?	Concessiehouder is verantwoordelijk voor de status van de Laadobjecten. Verrekening met Gemeenten is niet mogelijk.
223	Bijlage 10 Overname Assetlijst	nvt		eNovates laders PRO (eRTU2 platform) - BCPR022	90% van de laders die overgenomen dienen te worden zijn eNovate laders van het type eRTU2. In hoeverre zijn hier nog spare parts voor leverbaar? Er zijn ook MRA2 laders in dit overzicht waarvoor spare parts en updates niet meer beschikbaar voor zijn. Gegadigde verzoekt daarom aan concessiegever om uit te leggen hoe gegadigde dan kan voldoen aan de eisen in de PVE's	Concessiegever heeft geen inzicht in de mate waarin reserveonderdelen van de over te nemen Laadobjecten nog beschikbaar zijn. Het is aan de gegadigde om met een goed plan van aanpak te komen om de Laadobjecten zo goed mogelijk over te nemen en binnen de gestelde termijn aan het Programma van Eisen te voldoen.
224	Bijlage 10 Q1 2025 Overzicht meldingen	nvt		Subcategorie "nader te bepalen en overig"	Wat wordt hiermee bedoeld? Wat is nu precies de root cause van de subcategorie "Nader te bepalen en overig". Gegadigde constateert dat er in de PVE van concessiehouder goed geformuleerde rapportages worden ingediend; jaarlijks van alle storings etc. Gegadigde merkt op dat in deze aanbesteding ongedefinieerde overzichten worden opgelverd over bestaande laders. Kan concessiegever uitleggen waarom dit verschil er is?	De huidige aanbesteding en de daarbij behorende uitvragen zijn kwalitatief en inhoudelijk doorontwikkeld. In eerdere concessies zijn de eisen m.b.t. het aanleveren van storings- en beheerdata niet op hetzelfde niveau uitgevraagd en daardoor ook niet aangeleverd door de huidige concessiehouders.
225	Bijlage10 Overzicht meldingen	nvt		Q2 en Q4	Missen de overzichten van Q2 en Q4	De data van Q2 zijn niet beschikbaar. Zie de bijlagen bij deze Nota van Inlichtingen voor de overzichten van Q4.
226	Bijlage 10	nvt		Algemeen	In de beschikbare overzicht meldingen van 2025 zijn er meer dan 50% meldingen geweest van socket locked (stekker vast . Dit is een typisch mankement van eNovates laders. Gegadigde verzoekt concessiegever om de root cause analyse die is uitgevoerd in de NVI te delen. In geval er geen root cause analyse is uitgevoerd kan concessiegever dan aangeven waarom dat niet is uitgevoerd en wanneer die alsnog wordt uitgevoerd.	Dit kan Concessiegever niet delen. Het beheer van de Laadobjecten is de verantwoordelijkheid van de huidige concessiehouder.
227	Bijlage10 Overzicht meldingen				In diverse stukken wordt verwezen naar het overzicht van gemeenten in bijlagen 10. Dit Excel bevat gegevens onder het kopje city. Echter hier lopen gemeenten, dorpnamen en kernnamen door elkaar (bv het dorp Akersloot hoort bij de gemeente Bloemendaal). Daardoor is de scope van gemeenten niet duidelijk in deze aanbesteding en verzoekt gegadigde aan concessieverlener om in beide tabbladen bij total en vattenfall aan te geven tot welke gemeente de lader hoort.	Concessiegever heeft bij deze Nota van Inlichtingen het overzicht van de bestaande Laadobjecten opnieuw toegevoegd.
228	PVE I		7	Plaatsing Plannen	Moet stap 11 dan niet na 10b ipv 9b?	De huidige volgorde van de stappen is correct.
229	Bijlage 4 Programma van Eisen		11	overname laadobject	Zit er in de gestelde datum ruimte, of is dit een harde eis?	De in eis 6.1 van het Programma van Eisen genoemde datum is een harde eis.
230	Inschrijvingsleidraad		17	Social return	Geldt dit ook voor de overgenomen laders die vervangen dienen te worden of defect zijn?	De social return verplichting geldt voor de over te nemen Laadobjecten, ongeacht hun status.
231	Bijlage 4 Programma van Eisen	5.18		Plaatsing Nieuwe Laadobjecten	Wat is de implementatiedatum voor deze vereiste? De standaard is nog niet definitief vastgesteld of gepubliceerd door Elaad, en de certificeringsvereisten voor leveranciers zijn onbekent.	Zie het antwoord op vraag 36 van deze Nota van Inlichtingen.
232	Bijlage 4 Programma van Eisen	3.3		Technologie	er is een verschil tussen de waarden voor 3 fassen-laden. 3x25A is ongeveer 17kW. 22kW verliest hogere stroomsterkte. is dit een typfout?	Indien het Laadobject aan wordt gesloten op 3x35A, is 22 kW wel mogelijk. Concessiegever begrijpt echter dat dat alleen in uitzonderlijke gevallen gebeurt. Het is geen typefout.

233	Bijlage 1 Concept overeenkomst	3,6	4	Duur en beëindiging	In het kader van netcongestie, kunnen partijen met elkaar in onderling overleg treden over de oplevering van een laadobject? In de huidige situatie lijkt 6 maanden niet realistisch.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
234	Bijlage 1 Concept overeenkomst	3,13	5	Duur en beëindiging	Kan concessiegever daar een maximum periode aan verbinden?	Zie het antwoord op vraag 10 van deze Nota van Inlichtingen.
235	Bijlage 1 Concept overeenkomst	5,5	7	Taken en verantwoordelijkheden	Kan het (gebrek aan het) verkrijgen van een netaansluiting hier ook onder worden opgenomen? Daar heeft concessiehouder immers geen enkele invloed op.	Zie het antwoord op vraag 174 van deze Nota van Inlichtingen.
236	Bijlage 1 Concept overeenkomst	6.1	7.		Het verlenen van vergunningen, ontheffingen en toestemmingen valt onder de bevoegdheid van de gemeente, waarom komt het ontbreken hiervan dan voor rekening van Concessiehouder? Dit valt toch volledig binnen de macht van Concessieverlener? Indien een gemeente als bevoegd gezag nieuwe uitspraken doet, dient dit toch voor rekening van de gemeente te komen?	Het is juist dat de Gemeente gaat over het verlenen van vergunning, ontheffingen en toestemmingen. Het is echter de Concessiehouder die deze tijdig en correct moet aanvragen en vervolgens conform de vereisten de werkzaamheden moet uitvoeren. Het uitvoeren van werkzaamheden zonder dat aan deze vereisten is voldaan is niet toegestaan en komt voor rekening van Concessiehouder.
237	Bijlage 1 Concept overeenkomst	8.2	9		Ik neem aan dat concessieverlener bedoelt dat het economisch eigendom bij concessiehouder blijft gedurende de concessie?	De aanname van de gegadigde is correct.
238	Bijlage 1 Concept overeenkomst	4.4		Veiligheid	PWM-gebaseerde besturing is in strijd met de eisen voor PLC-communicatie in de ISO 15118-gereedheidseisen. Kan de concessiegever deze eis verduidelijken?	Eis 4.4 beschrijft de fysieke beveiligingsfunctie van het laadobject conform IEC 61851. Deze eis sluit ISO 15118-communicatie niet uit. Ook bij ISO 15118-gebaseerd laden blijft PWM leidend als veiligheidsbegrenzing en overstroombeveiliging. Ook bij laadobjecten die ISO 15118 (PLC-communicatie) ondersteunen, blijft het PWM-signaal conform IEC 61851 aanwezig als fysieke veiligheidslaag. De via PWM gecommuniceerde laadstroom geldt daarbij als maximaal toegestane bovengrens, ongeacht of de gewenste laadstroom via PLC wordt overeengekomen. De eis is niet in strijd met de ISO 15118-gereedheidseisen en sluit het gebruik van PLC-communicatie niet uit.
239	Bijlage 4	3,6	6	Techniek	ISO 15118-1 tot ISO 15118-5 zijn op 8 januari j.l. officieel erkend, zijn de over te nemen al wel compatibel of zijn ze in staat om ISO15118 compatibel gemaakt te worden?	ISO 15118 is op geen van de laders beschikbaar.
240	Bijlage 4	9,8	18	Beheer	Is dit een harde eis en geldt dit ook voor de over te nemen laadpalen of alleen voor de nieuwe plaatsen laadpalen?	Eis 9.8 van het Programma van Eisen is een harde eis en geldt voor alle Laadobjecten binnen onderhavige Overeenkomst, dus zowel nieuwe Laadobjecten als overgenomen Laadobjecten.
241	Bijlage 4	10,1	22	Slim laden	Geldt dit ook voor de over te nemen laadpalen?	Eis 10.1 van het Programma van Eisen is een harde eis en geldt voor alle Laadobjecten binnen onderhavige Overeenkomst, dus zowel nieuwe Laadobjecten als overgenomen Laadobjecten.
242	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4,1	5	Slim Laden	Wat zijn de criteria voor het reduceren van het laadvermogen binnen een pool van palen?	Voor het reduceren van het vermogen binnen een pool van Laadobjecten wordt uitgegaan van Laadzekerheid, conform de handreiking Netbewust laden (30kwh in 6 uur en minimaal 4 kW of 6A per laadpunt)
243	Bijlage 4 - PvE	3,2	6	Assetlijst	Geen van de laadpalen in de assetlijst is momenteel door ElaadNL goedgekeurd. Dit betekent dat upgraden om aan de eisen te voldoen niet mogelijk is en dat we genoodzaakt zijn tot vervanging. Kan concessieverlener de eis aanpassen, of bevestigen dat het doel is om te vervangen?	Het doel is dat alle Laadobjecten voldoen aan het Programma van Eisen. Het is aan Concessiehouder om hier invulling aan te geven. Mogelijke oplossingen zijn Retrofit of vervanging.
244	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Kan de concessieverlener de firmwareversie van alle laadpalen delen?	De gedeelde informatie is de enige beschikbare informatie die Concessiegever beschikbaar heeft.
245	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Kan de concessieverlener de mogelijkheid tot 4G verbinding, ISO15118, slim laden en geaccepteerde TLS versie van de over te nemen laadpalen delen?	ISO 15118 is op geen van de laders beschikbaar. Slechts een beperkte hoeveelheid aan laadpalen is voorzien van 4G. Dit betreft enkel 120 Laadobjecten van Vattenfall, die in 2024 zijn gereviseerd.
246	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Kan de concessieverlener het model van de Alfen laadpalen delen? NG920 verwijst naar de controller.	Concessiegever kent de exacte types niet, maar doet de aanname dat het Alfen Twin 3 betreft.
247	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Kan de concessieverlener delen naar welk type laadpaal en controller dit verwijst? MRA5m.9007.H.F.M4.12	Deze informatie is voor de Concessiegever onbekend en zal bij de huidige concessiehouder worden nagevraagd.
248	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Kan de concessieverlener delen welke over te nemen Enovates laadpalen over de optionele ISO15118 module beschikken?	Geen van de Laadobjecten van Enovates beschikt over deze module, omdat de enovates palen sterk verouderd zijn.
249	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.6.1	15	HBE/ERE	Kunt u een mechanisme voorstellen om de inkomsten uit HBE/ERE te beschermen, vergelijkbaar met SGZWN (bij voorkeur: als deze met meer dan 50% wijzigen, belasten we dit door aan de EV-rijder)? Deze inkomsten zijn essentieel voor de businesscase Tegelijkertijd maken wijzigingen in het mechanisme de waarde ervan erg onvoorspelbaar. Wij stellen het volgende voor: 1. Om zelf tot 50% van het risico te dragen. 2. Indien de inkomsten met meer dan ±50% afwijken ten opzichte van het begin van de concessie, openen we het gesprek met de concessiegever om te bekijken hoe we dit kunnen mitigeren en eventueel (een deel ervan) kunnen doorberekenen aan de EV-rijder via het laadtarief.	Concessiegever heeft met opzet ERE's uit de businesscase gehouden. Dit hebben we in eerdere aanbestedingen gedaan omdat MRA-E geen invloed heeft op de ontwikkelingen van de ERE-markten. Concessiehouder is vrij om de handel in de rechten te doen, maar dit valt buiten de aanbesteding. Derhalve zijn ERE's dus volledig ten bate en laste van Concessiehouder.
250	Overeenkomst	13,3	14	Satellietobjecten	Welke datum is leidend voor de compensatie met betrekking tot satelliet opstellingen?	De leidende datum voor de vergoeding voor Satellietobjecten is de datum waarop de Nadere opdracht verstrekt is.
251	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.3	14	Optionele Scope	Optionele scope van de overname van Amersfoort – wat wordt bedoeld met “wanneer de overeenkomsten voor de huidige objecten aflopen”? Over welke tijdlijnen hebben we het hier?	De gemeente Amersfoort heeft momenteel verschillende overeenkomsten voor publieke laadinfrastructuur lopen. Deze lopen op verschillende momenten af. De precieze tijdlijnen en aantallen Laadobjecten zijn onbekend.

252	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.3	14	Optionele Scope	Wat moet Wijk bij Duurstede nog afronden om te kunnen aansluiten? Wordt er vóór de deadline nog een update verwacht?	De gemeente Wijk bij Duurstede vindt zich nog in het stadium van beoordeling of ze mee willen doen met MRA-E. Er wordt niet verwacht dat ze op korte termijn zullen toetreden. Echter om de mogelijkheid open te houden voor deze gemeente zijn ze optioneel meegenomen in deze aanbesteding.
253	Overeenkomst	13,3	14	Satellietobjecten	Wordt vanaf 2030 een satelliet opstelling voorgesteld tegen werkelijke kostprijs?	De aanname van de gegadigde is niet correct. Na 31-12-2030 gaan Concessiegever en Concessiehouder in overleg over een mogelijke vergoeding.
254	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2,2	11+12	Aanleiding Aanbesteding	Ten aanzien van het aflopen van de twee bestaande overeenkomsten: welke overeenkomst wordt als eerste overgenomen, die met TotalEnergies of die met Vattenfall?	Zie het antwoord op vraag 11 van deze Nota van Inlichtingen.
255	Overname_Assetlijst	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Welke OCPP-dataversie wordt gebruikt voor de Vattenfall-assets?	OCPP 1.6J
256	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.1	12+13	Overname Bestaande Laadobjecten	Kunt u bevestigen dat de deadline van 1 september 2027 voor brownfield-compliance niet van toepassing is op de optionele scope, aangezien we op dit moment geen informatie over deze assets hebben?	De aanname van de gegadigde is correct.
257	Overeenkomst	12,2	13	Vergoeding voor de Concessiehouder	Klopt het dat de €4.000 per relocatie alleen van toepassing is op reeds geüpgrade sites, en dat wanneer een relocatie wordt aangevraagd vóórdat een site is geüpgraded, de kosten aanzienlijk hoger liggen (o.a. door hardware) en daarom afzonderlijk moeten worden gecompenseerd? Gaat u hier in mee?	De aanname van de gegadigde is niet correct. De vergoeding voor verplaatsing en/of (tijdelijke) vervanging geldt ongeacht de status van de Laadlocatie. Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde om de vergoeding aan te passen.
258	PvE	9.1	18	Preventief en correctief onderhoud conform gemeentelijk beleid	Kan concessiegever aanleveren wat het beleid is van de gemeente voor onderhoud en reiniging?	Het onderhouden en reinigen van parkeervakken, verkeersborden en flessenhals wordt uitgevoerd door de betreffende Gemeente en valt buiten de scope van Concessiehouder.
259	PvE	9.4	18	Grafitti verwijderen	Om de werkwijze binnen andere concessies gelijk te trekken is het wenselijk deze eis gelijk te trekken met de andere concessies. Kan concessiegever de eis aanpassen van binnen 3 werkdagen naar binnen 5 werkdagen? Uitzondering is aanstootgevende uitingen die volgende werkdag verwijderd worden.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
260	Leidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2: verhogen afzet	Gezien de uitvraag van het plan zijn 2 pagina's te beperkt om de aanpak tot verhogen van de afzet voldoende SMART uit te kunnen leggen. Daarom het verzoek om 1 pagina toe te voegen aan dit plan, dus totaal 3 pagina's A4.	Zie het antwoord op vraag 122 van deze Nota van Inlichtingen.
261	Overeenkomst	3.13	5	verlenging	Kan de OG bevestigen dat er geen verlenging op de contractduur wordt toegekend?	Het is juist dat als uitgangspunt geldt dat de Overeenkomst niet wordt verlengd en afloopt op 31 december 2034. Artikel 3.13 wordt slechts in uitzonderlijke omstandigheden ingeroepen.
262	overeenkomst	artikel 10	10	laadtarief	Voor de ON is het wenselijk om de indexatie van de laadprijs te baseren op Endex Base Q+1 ipv Endex Base Y+1. Omdat de Endex Base Q+1 beter de marktprijs presenteert. Gaat de OG hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 84 van deze Nota van Inlichtingen.
263	PvE	17.5	30	Eisen over te nemen laadpalen	Kan OG specificeren aan welke eisen zowel de over te nemen laadpalen als de nieuw te plaatsen laadpalen moeten voldoen? Op dit moment is bijvoorbeeld niet duidelijk of de over te nemen laadpalen ook voorzien moeten zijn van een scherm. Dit lijkt een onredelijke eis, omdat dit zou betekenen dat de laadpaal volledig vervangen moet worden. dit kan bijvoorbeeld aangegeven worden door een kolom toe te voegen aan het PvE en aan te geven JA/NEE voor over te nemen laadpalen.	Zie het antwoord op vraag 46 van deze Nota van Inlichtingen.
264	PVE	17.5	30	Eisen over te nemen laadpalen	Kan de OG ook verduidelijken of de over te nemen laadpalen moeten voldoen aan de eisen meteen na overname (zoals beschreven in PVE eis 17.5) of voor 1 September 2027 (zoals beschreven in de leidraad subgunningscriterium kwaliteit)?	Conform §2.5.1 van de Inschrijvingsleidraad dienen uiterlijk 01-09-2027 alle Laadobjecten volledig te voldoen aan het Programma van Eisen.
265	Inschrijvingsleidraad	Algemeen	-	Deelvervoer	Kan de OG maximum kunnen stellen aan het aantal deelvervoer plekken van de nieuw te plaatsen laadobjecten in Amersfoort? Volume van deelautoplekken lopen namelijk ~50% achter op dat van reguliere laadplekken en hebben dus een grote impact op de business case. Ons voorstel is om een maximum te hanteren van 10% op nieuw te plaatsen laadpalen.	Het exacte aantal Laadobjecten t.b.v. deelvervoer is onbekend. Inschrijver kan rekening houden met maximaal 10% van het totaal aantal nieuwe Laadobjecten.
266	Bijlage 4 Programma van Eisen	Hoofdstuk 5	9	eis 5.10	Zijn er specifieke gemeentelijke eisen voor de wijze van herbestrating, of geldt het standaard CROW-niveau?	Uitgangspunt is dat de standaard CROW-eisen van toepassing zijn. Indien hiervan wordt afgeweken en Concessiehouder aantoonbaar kan maken dat de specifieke eisen van de Gemeente kostenverhogend zijn, worden er nadere afspraken gemaakt over een aanvullende vergoeding.
267	Bijlage 4 Programma van Eisen	Hoofdstuk 6	11	eis 6.2	Wat gebeurt er als een gebrek pas na de overdracht wordt geconstateerd, maar aantoonbaar voortkomt uit de staat vóór overname? Hoe verhoudt de verantwoordelijkheid van de concessiehouder zich tot verborgen gebreken bij de overgenomen laadpunten?	Zie eis 6.3 van het Programma van Eisen.
268	Bijlage 4 Programma van Eisen	Hoofdstuk 8	14	eis 8.6	Wordt met 'fysiek' bedoeld dat het tarief fysiek op de paal (bestickering) moet staan, of volstaat weergave op het digitale display na activatie of via een QR code (sticker op de paal) inscannen inzage krijgen in de actuele tarieven?	Het Laadtarief hoeft niet fysiek (via bestickering) op het Laadobject te staan. De suggesties van de gegadigde volstaan.
269	Bijlage PVE VI	Hoofdstuk 3	4	Graafwerkzaamheden	Wie is verantwoordelijk voor de kosten en vertraging indien bij de proefsleuven blijkt dat de ondergrondse infrastructuur (kabels/leidingen) dermate vol is dat de paal niet op de aangewezen plek kan staan?	De kosten voor de proefsleuf komen voor rekening van de partij die deze initieert. Indien blijkt dat het Laadobject niet op de beoogde plek kan worden gerealiseerd maakt Concessiehouder eventueel aanspraak op een vergoeding als opgenomen in de Bijlage Stagnatiekosten. Eventuele overige kosten van Concessiehouder worden niet vergoed.

270	Bijlage PVE VI	Algemeen	-	Overname bestaande locaties	In hoeverre is de Concessiehouder verantwoordelijk voor het herstellen van de fysieke inrichting van bestaande locaties die bij overname niet voldoen aan de huidige CROW-richtlijnen of de eisen in Bijlage VI?	Het uitgangspunt is dat alle over te nemen Laadobjecten de fysieke inrichting voldoet. Indien hier op een bepaalde locatie geen sprake van is, wordt bekeken in hoeverre dit de verantwoordelijkheid van de huidige concessiehouder is. Indien het herstellen van de fysieke inrichting door Concessiehouder uitgevoerd moet worden, worden hierover nadere afspraken gemaakt.
271	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.3.	14	overname A'foort & WbD	Kan OG assetdata beschikbaar stellen van de mogelijk over te nemen laders in Amersfoort en Wijk bij Duurstede? Wanneer dit niet kan, kan OG toegelichten waarom dit niet aangeleverd kan worden?	Concessiegever beschikt niet over zo'n lijst. Derhalve kan Concessiegever zo'n lijst niet delen.
272	Bijlage-10	-	-	Data over te nemen laadobjecten	Kan OG laaddata beschikbaar stellen van alle over te nemen laadpalen in Amersfoort en Wijk bij Duurstede? Dit bevordert gelijk speelveld onder de inschrijvers. Als dit niet beschikbaar wordt gesteld, kan OG toelichten waarom?	Concessiegever beschikt niet over zo'n overzicht. Derhalve kan Concessiegever zo'n overzicht niet delen.
273	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.2	13	Wijk bij Duurstede	Wanneer verwacht concessiegever dat het besluit genomen wordt over het toetreden van Wijk bij Duurstede, voorafgaand aan de datum van indiening?	Zie het antwoord op vraag 252 van deze Nota van Inlichtingen.
274	PVE	5.14	10	3 dagen hersteltijd	Bij ernstige beschadiging van een lokatie (bijv aanrijding) en mogelijk benodigde vervanging van de lader kan dit langer duren dan 3 dagen door oorzaken buiten de macht van concessiehouder, graag bevestiging van concessiegever dat dit soort excessen acceptabel zijn, als er maar zo snel als redelijk verwacht mag worden een herstelactie wordt uitgevoerd.	De aanname van de gegadigde is correct. De bewijslast ligt volledig bij Concessiehouder.
275	PVE	6.1	11	Start overname	Alle partijen gaan akkoord voordat gestart wordt met overname'. Deze zin laat veel onduidelijkheid over: Welke zijn alle partijen? En waarop gaan alle partijen akkoord?	De partijen zijn de voormalige concessiehouder, Concessiehouder van onderhavige Concessie, Concessiegever en indien van toepassing de netbeheerder.
276	Pve	6.2	11	Ernstig gebrek	De definitie is begrijpelijk, maar er kunnen gevallen op de grens zitten waarbij huidige concessiehouder en nieuwe concessiehouder niet dezelfde positie hebben. Hoe ziet concessiegever dat dit wordt opgelost? En ziet concessiegever mogelijkheden om strakker te definiëren wanneer een laadobject wel voldoet en overgenomen kan worden en wanneer niet?	Indien de interpretatie van de voormalige concessiehouder en Concessiehouder van onderhavige Concessie verschillen, kunnen die partijen de hulp van Concessiegever inroepen om te bemiddelen. Uiteindelijk dienen de partijen er wel samen uit te komen.
277	PVE	6.3	11	Overdracht	Wat markeert exact de overdracht van het laadobject? Ondertekening overdrachtsdocument of uithuizen van laadobject uit backend van huidige concessie houder?	De uiteindelijke markering is het moment vanaf wanneer een Laadobject in de backoffice van Concessiehouder staat.
278	PVE - Bijlage 4	1,15	4	Alle werken in het kader van onderhavige Overeenkomst worden met volledig elektrische voertuigen en (bouw)materieel uitgevoerd	De markt is nog niet zover dat alle vervoersbewegingen naar alle lokaties met elektrisch vervoer uitgevoerd kunnen worden. Kan OG de eis aanpassen dat waar mogelijk elektrisch vervoer ingezet wordt en HVO als alternatief waar dat niet mogelijk is. Kan OG daarnaast bevestigen dat de netbeheerder scope niet onder de verantwoordelijkheid valt van de concessiehouder.	Zie het antwoord op vraag 24 van deze Nota van Inlichtingen.
279	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	2.5.4	14	Satellieten	In het geval de netaansluiting niet wordt verzwaard bij de realisatie van een satelliet, valt deze aansluiting normaliter onder netbewust laden. Deze aansluiting heeft dan 4 connectoren, terwijl het vermogen voor NBL gebaseerd wordt op 2 connectoren. In hoeverre werkt OG mee aan het verkrijgen van een uitzonderingspositie van Laadpalen met satellieten bij de betreffende netbeheerder waarbij het minimum vermogen van aansluitingen met meer dan 2 connectoren verhoogd wordt?	Alle Laadobjecten (of 'laadpleinen') met meer dan twee sockets achter een aansluiting vallen op dit moment buiten de scope van Netbewust laden. Hiervoor zal Concessiegever zich blijvend hard maken.
280	PVE	2.5	5	FAT	Hoe dient deze eis te worden aangetoond? Tijdens de FAT?	De aanname van de gegadigde is correct. Eis 2.5 van het Programma van Eisen dient inderdaad tijdens de FAT aangetoond te worden.
281	PVE	3.1	6	FAT	Deze eis kan aangetoond worden middels het certificaat van de betreffende norm; wat verwacht OG nog te zien tijdens de FAT? Verzoek om de bewijsvoering alleen uit documentatie/certificaten te laten bestaan.	Een certificaat volstaat om eis 3.1 van het Programma van Eisen aan te tonen.
282	PVE	3.3	6	FAT	Deze eis kan aangetoond worden middels het certificaat van de betreffende norm; wat verwacht OG nog te zien tijdens de FAT? Verzoek om de bewijsvoering alleen uit documentatie/certificaten te laten bestaan.	Een certificaat volstaat om eis 3.3 van het Programma van Eisen aan te tonen.
283	PVE	3.8	6	FAT	Hoe dient deze eis te worden aangetoond? tijdens de FAT?	De aanname van de gegadigde is correct. Eis 3.8 van het Programma van Eisen dient inderdaad tijdens de FAT aangetoond te worden. Zie ook het antwoord op vraag 106 van deze Nota van Inlichtingen.
284	PVE	4.2	7	FAT	Deze eis kan aangetoond worden middels het certificaat van de betreffende norm; wat verwacht OG nog te zien tijdens de FAT? Verzoek om de bewijsvoering alleen uit documentatie/certificaten te laten bestaan.	Een certificaat volstaat om eis 4.2 van het Programma van Eisen aan te tonen.
285	PVE	4.4	7	FAT	Hoe dient deze eis te worden aangetoond? Tijdens de FAT?	De aanname van de gegadigde is correct. Eis 4.4 van het Programma van Eisen dient inderdaad tijdens de FAT aangetoond te worden.
286	PVE	5.18	10	SAT	Hoe dient deze eis te worden aangetoond? Tijdens de SAT? De fundering is niet zichtbaar tijdens de SAT.	De aanname van de gegadigde is correct. Eis 5.18 van het Programma van Eisen dient inderdaad tijdens de SAT aangetoond te worden.

287	PVE	6.11	12	Aansluit-eisen	Deze eis betekent dat bijvoorbeeld de fundatie niet meer opnieuw gebruikt kan worden en een volledig nieuwe aansluiting gerealiseerd moet worden. In het kader van circulariteit kan het interessant zijn om funderingen en netaansluiting intact te houden en op die manier een snelle vervanging te realiseren. Staat OG hiervoor open, en dus in bepaalde situaties deze eis los te laten voor vervangingen? Of valt het vervangen van een paal met behoud van fundatie onder een retrofit?	De Compacte Aansluitmodule (CAM) is een eis van de netbheerder. Concessiegever kan hier geen wijzigingen in aanbrengen. Bij vervanging van het oplaadobject waar ook de netaansluiting vervangen dient te worden zal de CAM moeten worden gebruikt.
288	PVE	8.22	16	Vermogen	In de Inschrijfleidraad wordt beschreven dat Slim Laden 'de norm' is. In eis 8.22 wordt echter uitgegaan van maximale laadvermogens van EV's, en dat altijd minimaal 11kW aangeboden moet worden. Hoe verhouden deze eisen zich tot elkaar?	Slim laden is de norm.
289	PVE	10.6	22	Controller	Hoe dient deze eis te worden aangetoond? Tijdens de FAT?	De aanname van de gegadigde is correct. Eis 10.6 van het Programma van Eisen dient inderdaad tijdens de FAT aangetoond te worden.
290	PVE	10.9 - 10.12	22	NBL	Hoe verhouden deze eisen zich tot elkaar? Bijv. eis 10.11 beschrijft ALLE laadobjecten terwijl 10.10 spreekt over gebieden waar transportschaarste is.	Eis 10.10 van het Programma van Eisen beschrijft Laadobjecten in gebieden met transportschaarste, terwijl eis 10.11 alle Laadobjecten betreft.
291	Ovk	2.3	3	Prioriteit Utrecht	Kunt u toelichten wat u bedoelt met de verplichting om prioriteit te geven aan de Laadobjecten in de provincie Utrecht?	Laadobjecten in de provincie Utrecht genieten voorrang met overname en vervanging / Retrofit.
292	Ovk	2.7	3	Alleenrecht Wijk bij Duurstede	Geldt het in artikel 2.6 bedoelde alleenrecht ook voor Wijk bij Duurstede, zodra deze gemeente zich heeft aangesloten bij de MRA-E en gebruik maakt van deze Overeenkomst?	De aanname van de gegadigde is correct.
293	Ovk		3	Termijnen	Indien om wat voor reden dan ook vertraging ontstaat bij deze tender, schuiven de in artikel 3 genoemde data (o.a. Exploitatie- en Plaatsingsperiode) dan op met een evenredige termijn?	De genoemde termijnen schuiven niet op.
294	Ovk	3.13	5	Verlenging	Hoewel wij begrijpen dat er een noodzaak zou kunnen zijn om de overeenkomst te verlengen, is het naar ons oordeel niet redelijk dat hieraan geen duidelijke periode is gekoppeld en dat Concessiegever in theorie op de allerlaatste dag van de initiële looptijd een beroep zou kunnen doen op dit artikel ("te allen tijde het recht"). Concessiegever weet immers vanaf dag 1 dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2034 en kan daardoor niet "overvallen" worden. Daarnaast zouden wij redelijkerwijs moeten weten waar wij aan toe zijn, aangezien wij bij een verlenging resources (mensen, materiaal en kapitaal) moeten reserveren, waaraan kosten verbonden zijn. Dit speelt eens te meer indien vooraf niet duidelijk is met welke termijn verlengd zal worden. In dat kader: 1. Bent u bereid om een redelijke aankondigingsperiode in acht te nemen? 2. Om onzekerheid enigszins in te dammen, bent u bereid om een minimumperiode van verlenging toe te voegen? 3. Bent u bereid (vooral indien het antwoord op vraag 2 hierboven negatief is) om toe te voegen dat verlenging alleen mogelijk is bij instemming van beide Partijen en dat eventuele nadere (commerciële) voorwaarden gesteld kunnen worden door Concessiehouder (voor zover redelijk en voor zover Concessiehouder aantoont extra kosten te maken).	1. Nee, wij zien hiertoe geen mogelijkheid. We zullen een dergelijke situatie wel zo spoedig mogelijk communiceren. 2. Nee, hiertoe zien wij geen mogelijkheid. Immers is dit afhankelijk van de omstandigheden van het geval. 3. Nee. Het betreft geen reguliere verlengingsoptie, maar een mogelijkheid om in uitzonderlijke omstandigheden de Overeenkomst te verlengen voor een nader te bepalen periode. De Concessiehouder dient hiermee in te stemmen. Dit is volgens Concessiegever geen onredelijke eis, immers wordt op die manier de exploitatieperiode verlengd.
295	Ovk	5-7	7	Geschiktheidsdoel	Zonder verdere context is het voor ons niet mogelijk om ervoor in te staan dat de producten / diensten geschikt zijn voor het doel waarvoor Concessiegever deze heeft bestemd. Dit kan enkel indien dit doel duidelijk is gecommuniceerd, bijvoorbeeld via het Programma van Eisen. Bent u bereid om deze zinsnede ofwel te verwijderen ofwel te verduidelijken dat dit doel via de Overeenkomst (met name PvE) kenbaar gemaakt moet zijn? Voorstel: " <i>..... dat de door of namens hem te leveren producten en uit te voeren diensten geschikt zijn voor het doel zoals omschreven in de Overeenkomst (en in het bijzonder het Programma van Eisen)</i> "	De voorgestelde toevoeging in dit artikel is akkoord en wordt in de definitieve Overeenkomst verwerkt.
296	Ovk + PvE	OVK 5.8 + PvE eis 5.9	7+9	Garantie vervanging	Een garantie dat de genoemde vervangings termijn van 24 uur gehaald wordt gaat naar onze mening te ver. Er kunnen zich immers omstandigheden voordoen waarop Concessiehouder geen overwegende invloed heeft (zoals vertraging veroorzaakt door de netbeheerder). Bent u bereid deze garantie te vervangen door een inspanningsverplichting? Zo nee, bent u bereid toe te voegen dat de garantie komt te vervallen indien de termijnen niet gehaald worden als gevolg van omstandigheden waarop Concessiehouder geen overwegende invloed heeft?	Zie het antwoord op vraag 109 van deze Nota van Inlichtingen.

297	Ovk	6.4	8	Verplichting medewerking	Het is niet redelijk dat de Concessiehouder op voorhand al moet instemmen met het verlenen van actieve medewerking aan toekomstige, nog onbekende diensten (ook al zou daar een vergoeding tegenover kunnen staan). Het is volledig afhankelijk van hoe die diensten eruit zien. Pas dan kunnen wij beoordelen of actieve medewerking mogelijk is. Wij stellen voor om ofwel de verplichting tot actieve medewerking te vervangen door een inspanningsverplichting ofwel de medewerking te beperken tot "medewerking voor zover dit redelijkerwijs van Concessiegever verlangd kan worden en waarmee Concessiegever uitdrukkelijk heeft ingestemd".	Niet akkoord. De Concessiehouder dient actief mee te werken, maar mag hier wel een vergoeding voor in rekening brengen in daar sprake van is.
298	Ovk	8.1	9	Eigendom	Wij volgen u dat de (juridische) eigendom van de Laadobjecten door natrekking verkregen wordt door de Gemeente. Het is ons echter niet duidelijk wat u bedoelt met de verplichting dat Concessiehouder medewerking verleent aan de overdracht van het economisch eigendom. Naar onze mening zou dit laatste uitsluitend aan het einde van de Overeenkomst aan de orde kunnen zijn. Kunt u dit nader toelichten?	Uw stelling is juist.
299	Ovk	8.3	9	Eigendom en gebruiksrechten data en gegevens	Hoe wordt het gebruiksrecht van data juridisch en technisch geborgd? Welke data vallen precies onder het gebruiksrecht van de concessiegever? Alleen operationele data van laadobjecten, of vallen ook gebruikersdata, logdata, enz. hieronder?	Zie Bijlage PvE III.
300	Ovk	8.3 - 8.7	9	Eigendom en gebruiksrechten data en gegevens	Kunt u bevestigen welke partij verwerkingsverantwoordelijke is voor (a) operationele laaddata, (b) gebruikersdata van EV-rijders, (c) data m.b.t. netaansluitingen en (d) managementrapportages? Artikel 8.3–8.7 lijken te impliceren dat het datagebruiksrecht bij de concessieverlener ligt; graag explicieter rolduiding volgens de AVG (inclusief gezamenlijke verantwoordelijkheid, indien van toepassing)?	De verwerkersverantwoordelijkheid ligt bij (a) operationele laaddata: Concessiehouder; (b) gebruikersdata van EV-rijders: Concessiehouder; (c) data m.b.t. netaansluitingen: Concessiehouder; en (d) managementrapportages: Concessiehouder. De verwerkersverantwoordelijkheid laat niet onverlet dat het datagebruiksrecht bij Concessiegever ligt.
301	OVK	8.4-8.5	9	Vertrouwelijkheid	Kunt u bevestigen dat de verplichting tot vertrouwelijkheid zoals opgenomen in art 8.4 en 8.5 eveneens (en op gelijke wijze) van toepassing is op de Concessiegever?	De aanname van de gegadigde is niet correct. Zie Bijlage PvE III voor meer toelichting.
302	Ovk	8.5	9	Eigendom en gebruiksrechten data en gegevens – subverwerkers	Dit artikel staat delen van informatie toe met partners/onderaannemers/hulpverleners. Welke eisen gelden voor subverwerkers (due diligence, doorgeleiding van AVG-verplichtingen, voorafgaande toestemming, enz.)?	Alle eisen die van toepassing zijn op Concessiehouder zijn ook van toepassing op door Concessiehouder ingehuurd / aangekochte / etc. subverwerkers.
303	Ovk	10.8	12	Indexatie	Er is momenteel niet voorzien in de situatie waarbij Concessiehouder nalaat om de nieuwe tarieven binnen 2 weken goed te keuren. In een dergelijk geval zouden de nieuwe tarieven niet ingaan (vanwege de zin "Gewijzigde tarieven gaan pas in na schriftelijke goedkeuring van Concessiegever."). Bent u bereid hieraan toe te voegen dat de nieuwe tarieven automatisch ingaan indien Concessiegever niet binnen 2 weken reageert op het indexatievoorstel van Concessiehouder?	Concessiegever gaat gedeeltelijk akkoord met het voorstel van de gegadigde. Concessiegever past het artikel aan naar: de nieuwe tarieven gaan automatisch in indien Concessiegever niet binnen 3 weken heeft gereageert op het indexatievoorstel van Concessiehouder.
304	Ovk	12.2	13	Verplaatsing	In de eerste zin wordt (abusievelijk) de definitie "Concessieverlener" gebruikt. Kunt u bevestigen dat hier bedoeld is "Concessiegever"?	Concessiegever dankt de gegadigde voor de oplettendheid. Overal waar 'Concessieverlener' staat, dient inderdaad 'Concessiegever' gelezen te worden.
305	Ovk	15.1	15	Boete	Twee vragen: •De Overeenkomst voorziet via artikel 16 (en artikel 8-9 AIV) reeds in een verhaalsmogelijkheid voor Concessiegever indien sprake is van een tekortkoming. Een boete in aanvulling daarop is naar onze mening niet redelijk, zeker niet indien dit kan oplopen tot een bedrag van 100.000 euro. Bent u bereid deze boetebepaling te verwijderen? Zo nee, bent u bereid de boetebedragen te verlagen (met name het maximumbedrag is een onredelijk hoog bedrag). •Artikel 15.1 is – gelet op de woorden "alle eisen en voorwaarden" – zo ruim geformuleerd dat Concessiegever kan kiezen op welke boetebepaling uit de Overeenkomst een beroep wordt gedaan, of zelfs meerdere boetes kan opleggen voor één situatie (de in de artikelen 15.2 t/m 15.4 genoemde situaties zouden immers ook onder artikel 15.1 kunnen vallen). Bent u bereid om artikel 15.1 te schrappen of aan te passen om willekeur en cumulatie van boetes te voorkomen?	1. Nee hiertoe zijn we niet bereid. 2. De boete als opgenomen in artikel 15.1 is niet bedoeld om ook de gevallen als benoemd in artikel 15.2 t/m 15.4 te omvatten. Indien er sprake is van een omstandigheid als benoemd in artikel 15.2 t/m 15.4, wordt de betreffende boete opgelegd (en dus geen gebruik gemaakt van de boete in artikel 15.1). Voor het overige wordt artikel 15.1 niet aangepast.
306	Ovk	15.2	15	Boete	De Overeenkomst voorziet via artikel 16 (en artikel 8-9 AIV) reeds in een verhaalsmogelijkheid voor Concessiegever indien sprake is van een tekortkoming. Een boete in aanvulling daarop is naar onze mening niet redelijk. Bent u bereid deze boetebepaling te verwijderen? Zo nee, bent u bereid de boetebedragen te verlagen? Zeker nu de boete per kwartaal (en per Laadobject) berekend wordt, zou een maximumbedrag redelijk zijn (los van de maximering in art 15.5). Bent u bereid een maximumbedrag hieraan te koppelen?	Nee hiertoe zijn wij niet bereid. Een maximering is reeds opgenomen in artikel 15.5, deze wordt niet aangepast.

307	Ovk	15.3	15	Boete	De Overeenkomst voorziet via artikel 16 (en artikel 8-9 AIV) reeds in een verhaalsmogelijkheid voor Concessiegever indien sprake is van een tekortkoming. Een boete in aanvulling daarop is naar onze mening niet redelijk. Bent u bereid deze boetebepaling te verwijderen? Zo nee, bent u bereid de boetebedragen te verlagen? Zeker nu de boete per week (en per tekortkoming) berekend wordt, zou een maximumbedrag redelijk zijn (los van de maximering in art 15.5). Bent u bereid een maximumbedrag hieraan te koppelen?	Nee hiertoe zijn wij niet bereid. Een maximering is reeds opgenomen in artikel 15.5, deze wordt niet aangepast.
308	Ovk	15.4	15	Boete	De Overeenkomst voorziet via artikel 16 (en artikel 8-9 AIV) reeds in een verhaalsmogelijkheid voor Concessiegever indien sprake is van een tekortkoming. Een boete in aanvulling daarop is naar onze mening niet redelijk. Bent u bereid deze boetebepaling te verwijderen? Zo nee, bent u bereid de boetebedragen te verlagen? Zeker nu de boete per week (en per tekortkoming) berekend wordt, zou een maximumbedrag redelijk zijn (los van de maximering in art 15.5). Bent u bereid een maximumbedrag hieraan te koppelen?	Nee hiertoe zijn wij niet bereid. Een maximering is reeds opgenomen in artikel 15.5, deze wordt niet aangepast.
309	Ovk	15.6	16	Boete	Bent u bereid om toe te voegen dat reeds betaalde boetes in mindering gebracht worden op een eventueel de betalen bedrag aan schadevergoeding?	Nee hiertoe zijn wij niet bereid.
310	Ovk	16.2	16	Vrijwaring	Het is naar onze mening niet redelijk om een dergelijke vrijwaring te vragen, nu Concessiegever en Gemeenten al voldoende mogelijkheden hebben tot verhaal via de aansprakelijkheidsbepalingen uit de AIV (art 8 en 9). Bent u bereid dit artikel 16.2 te verwijderen? Zo nee, mogen wij ervan uitgaan dat de beperkingen met betrekking tot aansprakelijkheid uit artikel 9 AIV eveneens van toepassing zijn op de vrijwaringsverplichting uit dit artikel 16.2?	Nee hiertoe zijn wij niet bereid.
311	Ovk	19.1	16	Compliance	In dit artikel ontbreken specifieke bepalingen die betrekking hebben op de naleving van economische sancties en exportcontrole. Is de Concessiegever bereid om dergelijke bepalingen alsnog op te nemen en, zo ja, om tekstvoorstellen van de Inschrijver in dat kader in overweging te nemen?	Het staat gegadigde vrij om hier tekstvoorstellen voor te doen. Concessiegever zal deze dan beoordelen.
312	AIV	4.1	4	Uitbesteding derde	Kunt u bevestigen dat deze bepaling niet geldt voor zover opdrachtnemer deze derden (bv. als onderaannemers) reeds heeft kenbaar gemaakt bij haar inschrijving?	Nee, dat bevestigen wij niet. Deze bepaling ziet erop dat het niet is toegestaan om de Overeenkomst in zijn geheel uit te besteden. Dit is ook niet toegestaan indien de betreffende derde is genoemd bij inschrijving. Het is wel toegestaan om voor een deel van de scope van de Overeenkomst een derde in te zetten.
313	AIV	5.3	5	Vertrouwelijkheid	Artikel 5.1 en 5.2 zijn wederkerig. Art. 5.3 geldt alleen voor Opdrachtnemer. Niet valt in te zien waarom dit artikel 5.3 ineens eenzijdig geldt. Naar onze mening is het redelijk dat dit artikel voor beide partijen geldt. Bent u bereid dit artikel wederkerig te maken?	Nee, hier stemmen wij niet mee in. Vanuit de rol van overheid zijn wij verplicht om sommige besluiten openbaar te publiceren, ongeacht of de Concessiehouder hiermee zal instemmen. Het is wel onze intentie om waar mogelijk gezamenlijk op te trekken in publicaties en andere uitingen inzake deze Overeenkomst.
314	AIV	5.4	5	Boete	Artikel 5.1 en 5.2 zijn wederkerig (en 5.3 ook voor zover de provincie instemt met aanpassing, maar alleen bij overtreding door Opdrachtnemer is een boete van toepassing. Dat is onredelijk. Bent u bereid om deze boetebepaling ofwel te verwijderen ofwel wederkerig te maken? Daarnaast kan het boetebedrag onevenredig hoog oplopen, vooral als zich meerdere gevallen met een zelfde oorzaak voordoen. Bent u bereid het boetebedrag te maximeren of om toe te voegen dat meerdere gevallen met eenzelfde oorzaak als 1 geval worden aangemerkt?	Niet akkoord. In het verleden is gebleken dat een boete een effectief middel is om ervoor te zorgen dat leveranciers en opdrachtnemers in algemene zin zich houden aan deze bepalingen. Het wederkerig maken van deze boete is niet mogelijk, zie ook het antwoord op vraag 313.
315	AIV	5.5	5	Boete	Ervan uitgaande dat de boete voor beide partijen zal kunnen gelden, bent u bereid dit artikel eveneens voor beide partijen te laten gelden? Bent u bereid (voor beide partijen) toe te voegen dat eventueel reeds betaalde boetes in mindering gebracht mogen worden op het bedrag aan schadevergoeding?	Zie het antwoord op vraag 313 en 314.
316	AIV	5a	5	Verwerking persoonsgegevens	Indien de opdrachtnemer (mede) als verwerker optreedt, voorziet de provincie in een verwerkersovereenkomst als omschreven in lid 2?	De Concessiegever beschikt over een model verwerkersovereenkomst die in het kader van deze bepaling gebruikt kan worden.
317	AIV	9.1	6	Aansprakelijkheidsbepalingen	De opgenomen maximumbedragen staan naar onze mening niet in een redelijke verhouding tot de waarde van de opdracht(en). U hanteert tot wel een factor 10. Dit is zeer ongebruikelijk en niet redelijk. Een factor gelegen tussen 1 en 2 is gebruikelijk in de markt. Bent u bereid om de gehanteerde factor / bedragen (fors) te verlagen?	Niet akkoord. In dit geval is vanwege de omvang van de Overeenkomst trap e. van toepassing. Concessiegever is van mening dat het genoemde bedrag passend en proportioneel is voor deze Overeenkomst en bovendien goed verzekeraar.
318	AIV	10.2d	7	Wijziging zeggenschap	Voor de wijziging van bestuursleden (als persoon) kan redelijkerwijs geen aanleiding zijn tot ontbinding, aangezien het niet ondenkbaar is dat een bestuurslid ooit een keer vervangen zal worden tijdens de significante duur van de overeenkomst. Maar ook wijzigingen in aandeelhouders / bestuursleden (rechtspersonen) zullen geregeld voorkomen bij een grote internationaal opererende onderneming. Dit zijn veelal wijzigingen die niet van materiële invloed zijn op de nakoming van verplichtingen uit de overeenkomst. Een zwaar middel als ontbinding is disproportioneel. Bent u in dit kader bereid om artikel 10.2d te verwijderen?	Zie het antwoord op vraag 21.
319	AIV	17.2	11	Garantie	Een garantietermijn van 24 maanden is ongebruikelijk. 12 maanden is gebruikelijk en is ook doorgaans wat wij van onze toeleveranciers krijgen. Bent u bereid de garantietermijn aan te passen naar 12 maanden?	Niet akkoord.
320	Leidraad	H5.1	33	beoordeling kwaliteits	Kan de OG aangeven wie er in de beoordelingscommissie zit per kwaliteitsplan?	Zie het antwoord op vraag 142 van deze Nota van Inlichtingen.

321	leidraad	H5.1	33	referentie kwaliteitsplan	Staat OG het toe om wijzigingen te hebben tussen de kwaliteitsplannen (Bijvoorbeeld een referentie in plan 1 naar plan 2)? En wordt dit dan meegenomen in de beoordeling van het plan?	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde, onder voorwaarde dat Inschrijver heel precies verwijst (pagina en paragraaf). Verwijzing naar het gehele andere plan wordt onvoldoende geacht en niet meegenomen in de beoordeling.
322	Leidraad	H5.2.1.	35	Gunningscriterium 1	Bij Onderdeel 1: Vervangings- en upgradestrategie wordt aangegeven dat er feitelijk 2 opties zijn: laadpalen vervangen of laadpalen handhaven en waar nodig onderdelen vervangen. Kan OG aangeven welke van de twee de voorkeur heeft? Alles vervangen kan namelijk het voordeel hebben van een uniform netwerk met overal een scherm en dezelfde aanbiedingen naar de e-rijders. Wat ziet OG als optimaal?	Het is aan de gegadigde om hier een afweging in te maken in zijn Plan van Aanpak.
323	Leidraad	H5.2.2.	36	Gunningscriterium 2	Kan OG bevestigen dat dynamische tarieven niet wordt gezien als een negatieve (prijs)prikkels?	Dynamische tarieven in het kader van slim laden worden niet als negatieve prikkel gezien.
324	Leidraad	H5.2.2.	36	Gunningscriterium 2	Kan OG toelichten wat wordt bedoeld met "De mate waarin blijkt wordt gegeven van het doorgronden van de opgave,"?	Concessiegever is op zoek naar een Plan van Aanpak waarin SMARTe oplossingen worden geboden door een partij die de opgave waar Concessiegever en Concessiehouder voor staan doorgrondt i.p.v. niet verder komt dan antwoord geeft op de gevraagde onderdelen.
325	Leidraad	H5.2.2.	36	Gunningscriterium 2	Kan OG bevestigen dat het bijplaatsen van een satelliet laadpaal geen onderdeel is van de uitvraag van onderdeel 2: verhogen afzet, omdat het gaat om het verhogen van de afzet per laadobject en niet onder 1 netaansluiting?	De aanname van de gegadigde is correct.
326	Leidraad	H5.2.2.	36	Gunningscriterium 2	in de toelichting wordt gesproken over verbeteren van de afzet (geladen hoeveelheid kWh per laadobject), terwijl in de "Onderdelen plan van aanpak" wordt gesproken over verhogen van de bezettingsgraad. Dit zijn twee verschillende onderdelen, omdat een hoge bezettingsgraad mogelijk is met een lage afzet door bijv. door slim laden. Kan OG de doelstelling verduidelijken? gaat de uitvraag over verhogen bezettingsgraad of juist over verhogen afzet?	Zie het antwoord op vraag 167 van deze Nota van Inlichtingen.
327	Leidraad	H5.2.1.	35	Gunningscriterium 1	Gunningscriterium 1: Wat zie OG als "optimaal"? Is dit focus op circulariteit, minimale hinder voor de e-rijder en omwonende of een toekomstig bestendig netwerk? Uiteraard zal het een combinatie zijn maar waar ziet OG de meeste toegevoegde waarde in?	Het is aan de gegadigde om een afweging te maken in zijn Plan van Aanpak wat optimaal is en hoe deze variabelen met elkaar in verhouding worden gebracht.
328	Leidraad	H5.2.1.	35	Gunningscriterium 1	Is OG akkoord dat de planning van Gunningscriterium 1 op A3 wordt aangeleverd?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.
329	bijlage 7	-	-	Criteria uitbreiden laad	Is bijlage 7 "criteria uitbreiden laadnetwerk" alleen bedoeld voor de nieuw te plaatsen laadpalen zoals in Amersfoort? Kan OG bevestigen dat de bijlage NIET van toepassing is op de satelliet laadobjecten?	Bij uitbreiding van het laadnetwerk wordt gewerkt met de criteria uit Bijlage VII, dit is ook van toepassing op eventuele uitbreiding via Satelliet laadobjecten
330	leidraad	2.5.4	14	Bijplaatsen satelliet cr	kan OG toelichten op basis van welke criteria wordt bepaald dat een satelliet laadobject moet worden geplaatst? Het is belangrijk om dit te weten om een goede inschatting te kunnen maken voor de Business Case.	Bij uitbreiding van het laadnetwerk wordt gewerkt met de criteria uit Bijlage VII, dit is ook van toepassing op eventuele uitbreiding via Satelliet laadobjecten
331	leidraad	2.5.4	14	Satellietobjecten	Kan OG toelichten waarom de satellietplaatsingen in MRAE-gebied op zijn vroegst in 2028 beginnen? Waarom begint de satellietplaatsingen niet in 2026 en 2027?	Zie het antwoord op vraag 111 van deze Nota van Inlichtingen.
332	PvE	eis 8.21	14	excessieve tarieven of	Uit de eis is niet op te maken wat precies wordt bedoeld met "excessieve tarieven of intransparantie". Gaat OG akkoord om deze eis te verduidelijken door dit te koppelen aan de wet. voorstel om toe te voegen aan de eis: 'Deze mogelijkheid geldt uitsluitend indien het handelen van de Laaddienstverlener in strijd is met toepasselijke wet- en regelgeving'	Zie het antwoord op vraag 200 van deze Nota van Inlichtingen.
333	PvE-Bijlage 4	3.8	6	Levensduur laadobjecten	Een minimale levensduur van 15 jaar is exorbitant lang en erg ongebruikelijk bij aanbestedingen. Gaat de OG akkoord om dit aan te passen naar 10 jaar?	Zie het antwoord op vraag 106 van deze Nota van Inlichtingen.
334	PvE - Bijlage 4	5.18 en 6.13	10	Funderingen laadobjecten - slimme laadpaalfundering	Op dit moment is de slimme laadpaalfundering nog niet beschikbaar en kan de ON dus niet voldoen aan deze eis. Gaat OG akkoord om de eis aan te passen zodat duidelijk is dat de ON dit implementeert zodra deze beschikbaar is voor aankoop op de markt?	Zie het antwoord op vraag 36 van deze Nota van Inlichtingen.
335	PvE - Bijlage 4	2.2	5	Corrosiebestendige behuizing	De huidige markt aan fabrikanten kan veelal niet voldoen aan de genoemde materiaal oplossingen. Ook is het niet mogelijk om van hen te verwachten dat zij hun materiaal aanpassen om aan deze eis te voldoen voor deze aanbesteding. Zo is de marktstandaard staal-poedercoating en dit is een bewezen goede oplossing. Gaat OG akkoord om de voorgestelde materiaal oplossingen "(RVS, aluminium of hoogwaardig slagvast kunststof)" uit de eis te verwijderen? Dit laat de ON toe om een leverancier te kiezen die aan deze eis kan voldoen; ongeacht het materiaalgebruik.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde.
336	PvE - Bijlage 4	5.10	9	Volledig verantwoordelijk onder- en bovengronds	Deze eis is in deze vorm ongebruikelijk. De ON is niet verantwoordelijk voor de kabel en aansluiting van de netbeheerder. Gaat OG akkoord om deze eis aan te passen? De CPO kan bemiddelend optreden naar netbeheerder wanneer melding wordt gemaakt van een afwijking middels afgesproken manier en medium.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van de gegadigde.
337	leidraad	2.5.4	14	Satellietobjecten	Als de CPO geen problemen ondervindt bij het aanvragen van een nieuwe netaansluiting bij de netbeheerder; gaat OG akkoord om ook nieuwe plaatsing met nieuwe netaansluiting ook te accepteren binnen de scope van de satelliet laadobjecten? Hierdoor kan laadzekerheid worden geborgd.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde.

338	PvE	8.12	15	satelliet zonder scherm	Gaat concessiegever akkoord om eis 8.12 te laten vallen voor satelliet laadobjecten? Dit geeft inschrijver de mogelijkheid om een breed scala aan laadoplossingen aan te bieden.	Zie het antwoord op vraag 182 van deze Nota van Inlichtingen.
339	Inschrijvingsleidraad	2.5.2.3	14	Nieuw te realiseren laadobjecten	Is er al meer bekend over exacte aantallen van het potentieel nieuw te realiseren Laadobjecten in de recent aangesloten gemeente Amersfoort? Er is een fictief hoog aantal van 200 stuks aangehouden in de leidraad en bij de informatiebijeenkomst is gesproken over circa 80 stuks. Is dit het realistisch te verwachte aantal?	De exacte aantallen zijn niet bekend.
340	Inschrijvingsleidraad	5.3	37	Subgunningscriterium Prijs	Valt er een onderscheid te maken in de 2 aflopende concessies, waarbij er per aflopende concessies verschillende bandbreedtes worden gehanteerd? Aangezien de aflopende concessie van Vattenfall een hogere gemiddelde leeftijd heeft dan de andere concessie van Total, lijkt een bandbreedte van de prijs tussen de €500-1250,- realistischer. Is een dergelijke aanpassing van dit gunningscriterium voor Aanbestedende dienst bespreekbaar?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van de gegadigde. Gegadigde dient eventuele verschillen tussen de aflopende concessies mee te nemen in haar business case en deze te middelen om te komen tot een uniforme vergoeding per over te nemen Laadobject.
341	Inschrijvingsleidraad	5.3	37	Overname aanvullende bestaande laadobjecten	Kunnen wij er als mogelijke inschrijver vanuit gaan dat er voor de deadline van het indienen van deze aanbesteding de "Overname assetdata" van Amersfoort (en evt Wijk bij Duurstede) met de geïnteresseerde partijen kunnen worden gedeeld?	Zie het antwoord op vraag 271 van deze Nota van Inlichtingen.
342	Bijlage 10			Overzicht bestaande laadobjecten	Is het mogelijk dat er vanuit de Aanbestedende Dienst informatie wordt aangeleverd over de bestaande Laadobjecten van de 2 aflopende concessies m.b.t. data van simkaarten? Hierbij denkend aan informatie zoals simkaart nummers, van welke operator de simkaarten zijn en welke leverancier erachter zit (operator of reseller).	Deze informatie kan niet beschikbaar worden gesteld
343	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.7	14	Gebruik	Kunnen wij als mogelijke inschrijver er vanuit gaan dat bij afloop van beide huidige concessies de bestaande Laadobjecten ter overname 'kaal' worden opgeleverd, dus zonder de aanwezigheid van merklogo en/of service stickers van de voorgaande concessiehouders? Indien dit niet het geval is, kunnen wij de kosten voor het verwijderen van deze stickers en/of logos declareren bij de Aanbestedende dienst.	De laadpalen worden niet 'kaal' overgedragen. Concessiehouder dient zelf te zorgen voor het verwijderen van eventuele stickers etc. de kosten die hiervoor worden gemaakt zullen door Concessiehouder worden betaald.
344	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.13	15	Gebruik	Aangezien de eis van 24 uur voor het verwijderen van frauduleuze QR-codes in de praktijk wellicht niet altijd haalbaar zal zijn, is het voor de Aanbestedende dienst bespreekbaar om deze responsetijd van 24 uur aan te passen naar een realistische termijn van 48 uur (op werkdagen)?	Zie het antwoord op vraag 47 van deze Nota van Inlichtingen.
345	Inschrijvingsleidraad	4.3.2.2	31	Certificeringen	M.b.t. ISO 27001:2022 Informatiebeveiliging zijn wij benieuwd of het toereikend is dat het gebruikte platform van ons als mogelijke inschrijver voldoet aan deze eis. M.a.w. indien de verstrekker van ons backoffice-platform die wij gebruiken voor het beheren van de Laadobjecten kan aantonen over deze certificering in bezit te zijn, voldoen wij als inschrijver aan deze eis?	Zie het antwoord op vraag 82 van deze Nota van Inlichtingen.