

Nota van Inlichtingen Europese openbare aanbesteding 'Overeenkomst Laadobjecten MRA-E 7'

dd 5-2-2026

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 Tendered.

Vraag	Betreffende document	Par. / artikel / tabblad	Biz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Gegadigde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	Inschrijvingsleidraad	5.2.1	35	GC 1	<p>In de aanbestedingsdocumenten wordt inschrijvers gevraagd om per bestaande laadpaal een afweging te maken tussen behoud (door middel van retrofit en/of upgrade) dan wel volledige vervanging. Een zorgvuldige en onderbouwde invulling van deze afweging is uitsluitend mogelijk indien inschrijvers beschikken over voldoende en vergelijkbare informatie over de technische staat, configuratie en interne opbouw van de bestaande laadpalen.</p> <p>In dit kader merken wij op dat sprake is van een informatie-asymmetrie tussen de huidige contractanten en overige gegadigden. De huidige contractanten beschikken, uit hoofde van hun lopende contractuele relatie, reeds over gedetailleerde kennis van de technische staat van de laadpalen en de daarin toegepaste hardware en componenten. Andere inschrijvers hebben deze informatie thans niet in dezelfde mate tot hun beschikking.</p> <p>Met het oog op het gelijkheidsbeginsel en het transparantiebeginsel achten wij het van belang dat alle inschrijvers kunnen beschikken over een gelijk informatieniveau, zodat zij een realistisch en onderling vergelijkbaar aanbod kunnen doen ten aanzien van het behouden, upgraden dan wel vervangen van laadpalen.</p> <p>Tegen deze achtergrond verzoeken wij de concessieverlener om:</p> <p>1 voorafgaand aan inschrijving een fysieke schouw te organiseren van representatieve exemplaren van elk type laadpaal binnen de concessie, inclusief toegang tot de binnenzijde;</p> <p>2 Indien een fysieke schouw (volledig of gedeeltelijk) niet wordt toegestaan, of de concessieverlener dan voor alle inschrijvers kan voorzien in gelijkwaardige en voldoende gedetailleerde technische informatie over de bestaande laadpalen, zoals type-overzichten, interne foto's, schema's en relevante onderhouds- en revisiegegevens.</p> <p>Het beschikbaar stellen van deze informatie stelt inschrijvers in staat een scherper en beter onderbouwd aanbod te doen, waardoor het beschikbare budget doelmatiger kan worden ingezet en meer maatschappelijke waarde kan worden gerealiseerd.</p>	<p>Aanbestedende dienst stemt niet in met het organiseren van een schouw. Reden hiervoor is, naast de lastige inpassing in het aanbestedingsproces, dat Aanbestedende dienst van mening is voldoende informatie verstrekt te hebben om een goede inschrijving te kunnen doen. Door middel van de reeds verstrekte documentatie moet Inschrijver in staat zijn om een goede inschatting te maken van de toekomstigbestendigheid van de Laadobjecten. Na gunning heeft Concessiehouder uiteraard de mogelijkheid om exacte configuratie van ieder Laadobject te onderzoeken en haar aanpak hier eventueel op scherp te stellen.</p>
2	Inschrijvingsleidraad	5.2.1	35	GC 1	<p>Eis 2.4 schrijft voor dat laadpunten zich bevinden op een hoogte tussen 85 cm en 105 cm boven het maaiveld, conform DIN-SPEC 91504. Deze eis lijkt primair gericht op de plaatsing en vormgeving van nieuwe laadobjecten.</p> <p>Bij retrofit- en upgrade-oplossingen wordt de bestaande laadpaal en behuizing in beginsel behouden. In die gevallen is het aanpassen van de fysieke hoogte of vorm van het laadpunt veelal niet mogelijk zonder volledige vervanging van het laadobject, hetgeen het toepassen van retrofit- en upgrade-oplossingen op voorhand zou uitsluiten.</p> <p>Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom te bevestigen dat eis 2.4 niet van toepassing is op retrofit- en upgrade-oplossingen van bestaande laadpalen, en uitsluitend geldt voor volledig nieuw te plaatsen laadobjecten.</p>	<p>Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van gegadigde. Eis 2.4 van het Programma van Eisen is alleen van toepassing op nieuwe en vervangen Laadobjecten en op Satellietobjecten.</p>
3	Bijlage 4 - Programma van Eisen	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.8	6	<p>Dank voor uw antwoord op vraag 106 en 160. De vraag en het antwoord gaan over de levensduur van nieuw te plaatsen laadpalen. Geldt de eis m.b.t. de minimale levensduur ook voor bestaande laadpalen die worden geüpgraded?</p>	<p>De aanname van gegadigde is niet correct. De levensduur geldt voor alle Laad- en Satellietobjecten in onderhavige Concessie.</p>
4	Inschrijvingsleidraad	H5,	Biz 33-36	Beoordelingskader en beoordelingsaspecten	<p>De beoordelingsaspecten benoemen 'De mate waarin de maatregelen worden gegarandeerd' en het beoordelingskader maakt vervolgens onderscheid tussen uitstekende/goede/etc garanties. In de overeenkomst is al geregeld dat niet nakoming van de plannen van aanpak leidt tot een boete (paragraaf 15.3) en daarom moeten de maatregelen SMART zijn. Daarmee is de afdwingbaarheid van de maatregelen geborgd. Kunt u daarom toelichten wat u met garanties bedoelt en wat het doel is van garanties? Bedoelt u met 'garanties' bijvoorbeeld de onderbouwing waarmee aangetoond wordt dat de maatregel effectief is?</p>	<p>Garanties zeggen iets over het resultaat dat met (een combinatie van) maatregelen wordt bereikt.</p>

5	Leidraad		36	Vormvereisten	Voor onderdeel K1 mag maximaal 4 A4 (enkelzijdig), gebruikt worden, exclusief voorblad, colofon en inhoudsopgave. Indien meer ruimte wordt gebruikt dan toegestaan, wordt het meerdere niet meegenomen in de beoordeling. Staat de aanbestedende dienst wel bijlagen toe, welke niet onderdeel zijn van initiele scope van 4 pagina's?	Nee, dit staat Aanbestedende dienst niet toe.
6	Leidraad		35	Incomplete zinsconstructie in PvA bij K1	Het PvA-onderdeel K1 bevat de volgende, ogenschijnlijk incomplete zin: "Een overzicht van benodigde stakeholders voor de overname/vervangning en de wijze waarop deze stakeholders betrokken worden zo veel mogelijk ontlast wordt." Kunt u de bedoelde betekenis en volledige formulering van deze zin bevestigen?	Concessiegever dankt gegadigde voor de oplettendheid. De correcte formulering is als volgt: "Een overzicht van benodigde stakeholders voor de overname/ vervangning en de wijze waarop deze stakeholders betrokken worden en zo veel mogelijk ontlast worden".
7	Leidraad		35	Type R-ladder	Er circuleren verschillende R-ladders in het kader van circulariteit, zoals R6, R8 en R10. Kunt u specificeren welk type R-ladder de aanbestedende dienst hanteert of als referentiekader gebruikt binnen deze aanbesteding?	Als separate bijlage is toegevoegd bij deze Nota van inlichtingen het document Bijlage 16 - Circulaire laadinfra MRA-E. Hierin is de R-ladder nader toegelicht.
8	Leidraad		31	VCA-certificering	Is het vereist dat de inschrijver zelf beschikt over een VCA-certificering, of volstaat het dat enkel de uitvoerende (onder)aannemers VCA-gecertificeerd zijn voor de werkzaamheden?	Het volstaat dat de uitvoerende (onder)aannemer VCA-gecertificeerd is. Concessiehouder is te allen tijde verantwoordelijk voor de bewijstlast. Zie ook §3.4.2 van de Inschrijvingsleidraad voor het beroep doen op een Derde.
9	Leidraad		36	Opmaak en lay-out voorschriften	Zijn er specifieke opmaakvoorschriften voor de inschrijving, zoals een voorgeschreven lettertype, lettergrootte, marges of interlinie?	Er zijn geen andere opmaakvoorschriften dan de opmaakvoorschriften uit de Inschrijvingsleidraad en de lettergrootte. De lettergrootte is minimaal 10 pt.
10	Leidraad		36	Concurrentievoordeel	Zittende concessiehouders beschikken als gevolg van hun huidige exploitatie over meerjarige, locatie- en tijdsspecifieke gebruikersdata (zoals klantprofielen, voertuigtype, laadgedrag en seizoensinvloeden). Deze informatie is commercieel niet publiek beschikbaar en kan een concurrentievoordeel opleveren bij het opstellen van plannen in het kader van deze aanbesteding. Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe in het kader van het gelijkheids- en proportionaliteitsbeginsel wordt geborgd dat inschrijvers zonder bestaande concessierelatie binnen het gebied niet worden benadeeld ten opzichte van partijen die reeds over gebruikersinformatie beschikken?	Aanbestedende dienst heeft als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten en als onderdeel van Nota van Inlichtingen 1 een grote hoeveelheid informatie en data gedeeld. Doel hiervan is het borgen van een gelijk speelveld en het verkrijgen van goed inschrijvingen, ook van andere dan de huidige concessiehouders. Aanbestende dienst is van mening dat hiermee voldoende invulling is gegeven aan de vereisten vanuit het gelijkheidsbeginsel.
11	Nvl 1&2			Nvl	Gezien de resterende looptijd van de aanbesteding verzoek om een derde Nvl om te behartigen dat de openstaande vragen van Nvl nog verduidelijkt kunnen worden voor indiening	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
12	Nvl 1		24	Max. kortingen	In vraag 210 van Nvl 1 wordt gesteld dat het laadtarief maximaal 20% goedkoper mag zijn buiten de piek. Is dit feitelijk de uniforme prijsbodem i.e. de prijs mag richting e-rijder nooit lager zijn dan dit niveau?	In principe staat het Concessiehouder altijd vrij om lagere tarieven te hanteren. Echter, uit bescherming voor de business case van Concessiehouder heeft Concessiegever ervoor geopteerd om een maximum te koppelen aan het Laadtarief buiten de piek.

13	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.1	10	Extra kosten door tussenpartijen bovenop het Laadtarief	<p>In de markt komt het regelmatig voor dat door CPO's gecontracteerde tussenpartijen (zoals roaming hubs of clearing houses) extra kosten in rekening brengen bij MSP's of andere ketenpartijen voor het verwerken van laadsessies. Deze kosten staan los van de door MSP's zelf in rekening gebrachte dienstverleningstarieven voor e-rijders.</p> <p>Kan de Aanbestedende Dienst bevestigen dat het Concessiehouder en/of door haar gecontracteerde onderaannemers en leveranciers die direct of indirect betrokken zijn bij de uitvoering van deze concessie niet is toegestaan om bovenop het Laadtarief extra kosten in rekening te brengen aan MSP's, e-rijders of andere ketenpartijen?</p> <p>Indien dit wél is toegestaan, hoe borgt de Aanbestedende Dienst dan de gewenste prijstransparantie en hoe wordt voorkomen dat het Laadtarief kunstmatig laag wordt gehouden terwijl kosten worden verschoven naar tussenpartijen?</p> <p>Is de Aanbestedende Dienst in dat geval bereid om (i) de definitie van "Laadtarief" te verduidelijken en (ii) op te nemen dat een kettingbeding verplicht is richting alle tussenpartijen, zodat extra opslagen formeel niet zijn toegestaan? Indien niet, ontvangt <u>Inschrijver graag de motivering of een alternatief voorstel.</u></p>	De aanneming van gegadigde is correct. Tarieven van door Concessiehouder gecontracteerde tussenpartijen mogen niet doorberekend worden aan MSP's, EV-rijder en/of andere ketenpartijen. Concessiegever bevestigt dat het niet toegestaan is om andere kosten bovenop het Laadtarief in rekening te brengen.
14	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	2	Stagnatiekosten	De plandatum van een realisatie is vaak pas kort voor plaatsing bekend. Door afhankelijkheden rondom o.a. vergunningen wordt de plandatum pas vastgesteld nadat al het voorbereidende werk is gedaan (zie ook de door u gestelde doorlooptijden). Het is wat ons betreft daarom onredelijk dat stagnatiekosten pas worden doorberekend wanneer de geplande realisatiedatum bekend is en 3 weken voor die datum wordt gestagneerd. Dit komt ook niet overeen met het moment vanaf wanneer aannemers doorgaans stagnatiekosten berekenen aan de Concessieverlener. Daarom het verzoek om de stagnatiekosten vermeld onder 'Administratiekosten' door te mogen berekenen vanaf het moment dat de opdracht door de netbeheerder is uitgegeven aan de aannemer.	Niet akkoord. Een termijn van drie weken is wat ons betreft redelijk. Immers heeft de aannemer dan nog voldoende tijd om zijn planning aan te passen.
15	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	2	Stagnatiekosten	Administratiekosten staat tweemaal in de tabel. Zou u kunnen bevestigen dat de Administratiekosten 550 euro betreft, waarvan 200 euro voor de aannemer (uitvoerder) is bedoeld, en 350 euro voor de Concessiehouder? Als dit niet klopt, zou u dan kunnen verduidelijken wat het verschil is tussen beide posten?	Dit is juist. In de eerste regel van de tabel worden de administratiekosten á 200,- Euro van de uitvoerende partij bedoeld, zoals maar niet specifiek, een aannemer. In de vierde regel betreft het de vergoeding van administratieve kosten van de Concessiehouder á 350,- Euro
16	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	2	Stagnatiekosten	Zou u de posten 'verwijderen flespaal' en 'verplaatsen flespaal indien de locatie gewijzigd wordt' kunnen verduidelijken? Doorgaans wordt de flespaal gelijktijdig met de laadpaal geplaatst. Betreft dit de plaatsing van nieuwe laadobjecten, waarbij na plaatsing van de laadpaal alsnog een verwijdering of verplaatsing wordt verzocht? Of wordt hiermee bedoeld dat, wanneer er wordt gekozen om de flespaal bijv. een dag voor plaatsing laadpaal al te plaatsen, een extra stagnatievergoeding wordt gerekend voor het verwijderen ervan (zonder dat de laadpaal al geplaatst is)?	Het betreft inderdaad de situatie dat er vooruitlopend op het realiseren van een Laadobject een flespaal is geplaatst, waarna de daadwerkelijke realisatie van het Laadobject geen doorgang vindt. In dat geval moet de flespaal weer worden verwijderd. Kosten hiervoor worden via de betreffende post vergoed.
17	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	3	Stagnatiekosten	Zou u het verschil tussen de posten 'Annulering vanaf 2 weken voor de geplande realisatie en eerder dan de realisatiedatum' en 'Annulering vanaf 2 weken voor de geplande realisatie tot aan de geplande realisatiedatum' kunnen toelichten? Wordt er met de tweede post wellicht bedoeld: 'Op de realisatiedatum'? En zo ja, geldt in dat geval van stagnatie op de realisatiedatum dan een optelsom van deze post plus de post 'Stilstand ploeg'?	Concessiegever dankt gegadigde voor het aanwijzen van onduidelijkheden en publiceert een nieuwe versie van Bijlage 11, waarin e.e.a. verduidelijkt is.
18	Bijlage 11 - Stagnatiekosten	2. Hoogte stagnatiekosten	3	Stagnatiekosten	Zou u kunnen toelichten hoe 'Vanaf 2 weken voor de geplande realisatie & annuleren werkzaamheden' verschilt van de twee bovenstaande posten 'Annulering vanaf 2 weken [...]'? Op welke manier is 'annulering' zoals in de bovenstaande posten, anders dan 'en annuleren werkzaamheden'?	Concessiegever dankt gegadigde voor het aanwijzen van onduidelijkheden en publiceert een nieuwe versie van Bijlage 11, waarin e.e.a. verduidelijkt is.
19	Bijlage 4 - Programma van Eisen	1.15	4	Volledige elektrische voertuigen voor alle werkzaamheden	<p>Het tweede deel van vraag 24 uit de Nota van Inlichtingen 1 is in uw beantwoording nog niet beantwoord.</p> <p>Wij verzoeken u te bevestigen of het een correcte aanneming is dat werkzaamheden die door de onderaannemer in het kader van duaal opdrachtgeverschap in opdracht van de netbeheerder worden uitgevoerd, buiten de scope vallen van deze eis met betrekking tot emissieloos werken.</p>	<p>Concessiegever verontschuldigt zich voor het niet volledig beantwoorden van de vraag. Het advies aan gegadigden is om verschillende vragen los te stellen. Zodoende is er meer overzicht, wordt beantwoording van alle vragen vergemakkelijkt en is de beantwoording beter te begrijpen voor hen die de vragen en antwoorden lezen.</p> <p>De aanneming van de gegadigde is niet correct. De eis voor emissieloze voertuigen gelden voor alle voertuigen en bewegingen die in het kader van onderhavige Concessie plaatsvinden.</p>

20	Bijlage 4 - Programma van Eisen	3.2	6	ElaadNL certificering bij palen die geüpgrade of geretrofit worden.	Moeten bestaande laadpalen die worden geretrofit ook voldoen aan de meest recente versie van het document "Aansluitspecificaties Laadobjecten 3x25A - 3x80A" (ElaadNL)? Of zijn deze bestaande laadpalen bij retrofit uitgezonderd van de eis om het ElaadNL-certificaat te hebben en gepubliceerd te zijn op de website elaad.nl?	Bestaande Laadobjecten die geretrofit worden, dienen net als nieuwe Laadobjecten opnieuw onderworpen te worden aan een test vanuit Elaad waardoor ze weer gecertificeerd zijn.
21	Bijlage 4 - Programma van eisen	5.16	10	Verkeersbesluiten	Naar welke pilots wordt in het antwoord op vraag 107 van de Nota van Inlichtingen 1 verwezen? Onze ervaring is dat laadpalen met slechts één gereserveerd parkeervak wel degelijk leiden tot een lagere afzet. De reden dat in de huidige situatie vaak maar één vak wordt gereserveerd, is doorgaans de hoge parkeerdruk. Indien het tweede vak niet door brandstofauto's zou worden ingenomen, had dit immers ook voor EV's kunnen worden gereserveerd. Wij verzoeken u daarom om deze uitgangspunten te heroverwegen, of nader te onderbouwen waarom in dit project wordt gekozen voor locaties met slechts één gereserveerd EV-vak.	Concessiegever heeft deze uitgangspunten uitvoerig besproken met de aangesloten Gemeenten en de afweging m.b.t. de reservering van parkeervakken zorgvuldig gemaakt. Concessiegever zal dit niet aanpassen.
22	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.11	12	CAM incl. slimme meter bij over te nemen laadobjecten	Klopt het dat de netbeheerders in alle laadpalen - inclusief de over te nemen laadobjecten - een CAM-module (inclusief slimme meter) zullen installeren om Slim Laden mogelijk te maken?	De aanneming van gegadigde is niet correct. De netbeheerder sluit alleen een CAM aan in het geval van nieuwe of vervangen Laadobjecten.
23	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.2	11	Overname bestaande Laadobjecten	Wie draagt de verantwoordelijkheid voor veelvoorkomende mankementen en gebreken waarvan het een grijs gebied is of deze als 'ernstig' worden beschouwd, maar die wel opgelost dienen te worden bij overname? Denk hierbij aan: defecte LED-ringen/lampjes, kapotte socket klepjes, etc. Voorstel is om de kosten voor het oplossen van deze gebreken door te mogen leggen naar de voormalig Concessiehouder.	Bij de overdracht van de latende concessiehouder naar de nieuwe Concessiehouder dienen alle gebreken aan een Laadobject hersteld te zijn en dient een werkend Laadobject opgeleverd te worden dat volledig voldoet aan de eisen die in de concessieovereenkomst van de latende concessiehouder worden gesteld. Dit geldt zowel voor ernstige gebreken, als kleinere gebreken zoals in de vraag benoemd. In de praktijk dienen partijen met elkaar overeen te komen hoe eventuele gebreken op praktische wijze worden opgelost.
24	Bijlage PVE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	7	Plandatum na aanvraag netaansluiting (Stap 11)	In Vraag 61 van de Nota van Inlichtingen 1 gaf u aan dat in stap 11 ontbrekend naar stap 9B werd verwezen en dat dit stap 10B had moeten zijn. Deze correctie neemt echter niet weg dat de gestelde termijn in de huidige processtap niet haalbaar is. De aannemer kan niet binnen 5 werkdagen na ontvangst van een opdracht vanuit de netbeheerder een definitieve en correcte plandatum communiceren. Nadat de opdracht door de netbeheerder is uitgezet en bij de onderaannemer terechtkomt, dient het werk eerst inhoudelijk te worden voorbereid. De duur van deze voorbereidingsfase is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder het verkrijgen van benodigde vergunningen. Wij verzoeken daarom om de termijn voor het invullen van de plandatum te verwijderen. Het is niet mogelijk om op voorhand een realistische en kloppende datum af te geven binnen de huidige voorgestelde doorlooptijd.	Niet akkoord. Er wordt in deze stap gevraagd om binnen vijf werkdagen een plandatum te geven, niet om de werkzaamheden daadwerkelijk uit te voeren. Concessiehouder kan hierbij rekening houden met nog uit te voeren werkzaamheden en eventuele vergunningen.
25	Bijlage PVE VI - Criteria en eisen locatiebepaling publieke laadpalen	2. Strategische locatie van de laadpalen	3	Toewijzing vakken voor deelmobiliteit/GPP	In vraag 71 van de Nota van Inlichtingen 1 geeft u aan dat bij over te nemen laadobjecten 'de huidige situatie als uitgangspunt geldt'. Wij verzoeken u te verduidelijken hoe dit moet worden geïnterpreteerd. Betekent dit dat de bestaande situatie ongewijzigd dient te blijven, zodat wanneer er op dit moment geen parkeervak is gereserveerd voor deelmobiliteit of een gehandicaptenparkeerplaats (GPP), dit in de toekomstige situatie ook niet kan worden toegevoegd? Of staat u toe dat bij een bestaande laadpaal in de toekomst wél een vak voor deelmobiliteit of een GPP kan worden aangewezen, met dien verstande dat altijd minimaal één parkeervak beschikbaar blijft voor alle EV-rijders, ook op locaties waar nu slechts één laadvak aanwezig is?	De locaties worden overgenomen met de daarbijhorende verkeersbesluiten. Verkeersbesluiten kunnen in de toekomst wijzigen, maar dergelijke wijzigingen zijn niet voorzienbaar.

26	https://evdata.iras.nl/data?lang=nl			Volume en aantal laadpunten MRA-e / laadwerk gebied	<p>Wilt de concessiegever verifiëren of de gegevens op "evdata.nl" met betrekking tot het gebied MRA-e / Laadwerk (voorzover vallend onder deze concessie) correct zijn?</p> <p>Volgens evdata.nl worden voor MRA-e / Laadwerk de volgende cijfers vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2023: 81,38 GWh, 11.918 laadpunten - 2024: 110,39 GWh, 19.346 laadpunten - 2025: 138,67 GWh, 21.274 laadpunten <p>Met name het vermelde aantal laadpunten wijkt af van de cijfers van Ecomovement. Kunt u aangeven welke bron als leidend gehanteerd wordt en/of de gegevens op evdata.nl corresponderen met de werkelijke situatie?</p>	Gegadigde dient uit te gaan van de bij deze Concessie meegestuurde Aanbestedingsdocumenten informatie.
27	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 124	17	Differentiatie in laadtarief	<p>In uw antwoord op vraag 124 in de Nota van Inlichtingen 1 geeft u aan dat vanaf fase 2 binnen het harmonisatiekader zowel hogere als lagere dynamische tarieven mogen worden toegepast. De directe toepassing hiervan ligt in slim en netbewust laden. Ziet de concessieverlener daarnaast mogelijkheden om - vanaf fase 2 of een latere fase - ook andere positieve of negatieve prijsprikkels toe te staan om gewenst laadgedrag te sturen?</p>	Met betrekking tot slim laden ziet Concessiegever geen andere mogelijkheden dan de in Bijlage PvE IV genoemde mogelijkheden.
28	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 28	6	Netbewust laden	<p>Kunt u een herijkmoment opnemen: bij vaststelling nieuwe contractvormen tussen netbeheerder en CPO herzien de Concessionenemer en de Concessiegever gezamenlijk de NBL-paragrafen en eisen?</p>	Afhankelijk van de omvang en impact in deze situatie ziet Concessiegever meerwaarde in een herijking of het opstellen van een addendum.
29	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 32	6	Kleurcoderingen	<p>In uw antwoord geeft u aan dat concessieverlener niet akkoord gaat met het verruimen van de eis, omdat de in eis 2.7 genoemde kleurcodes als standaard in Nederland worden beschouwd. Wij merken echter op dat moderne laadpalen veelal geen afzonderlijke LED-signalering meer hebben en dat de laadstatus via het verplichte display wordt weergegeven. Hierdoor voldoen veel actuele marktconforme laadpalen niet aan de gestelde eis.</p> <p>Kunt u toelichten waarom het weergeven van de laadstatus via het display - dat reeds verplicht is gesteld - niet wordt geaccepteerd als alternatief voor LED-signalering? En op welke wijze verwacht concessieverlener dat marktpartijen deze eis kunnen invullen zonder dat dit leidt tot disproportionele aanpassingen of uitsluiting van moderne hardware?</p>	De reden dat Concessiegever geen wijzigingen doorvoert aan eis 2.7 van het Programma van Eisen, is omdat de kleurcodes, in tegenstelling tot informatie op een scherm, van afstand al inzicht geven. Onderhandelingen met hardwareleveranciers over de keuze voor hardware gaan tussen gegadigde en de hardwareleveranciers. Concessiegever is hier geen partij in en verwacht alleen dat de Laadobjecten voldoen aan het Programma van Eisen.
30	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 41	7	Retrofit en vervanging aansluitkabel	<p>In de eerdere beantwoording geeft de concessieverlener aan geen overzicht te hebben van de staat van de aansluitkabels en dat eventuele vervanging tijdens de uitvoering met de netbeheerder moet worden afgestemd.</p> <p>Wij streven ernaar om, conform de circulariteitsambities van de concessieverlener, zoveel mogelijk gebruik te maken van retrofitoplossingen. Een belangrijk voordeel van retrofit is dat hiervoor geen tussenkomst van de netbeheerder noodzakelijk is, wat kosten, doorlooptijd en impact op de omgeving aanzienlijk beperkt.</p> <p>Wanneer tijdens de uitvoering echter onverwacht blijkt dat de bestaande aansluitkabel moet worden vervangen, is tussenkomst van de netbeheerder alsnog vereist. Dit leidt tot substantiële extra kosten, langere doorlooptijden en aanvullende risico's die vooraf niet kunnen worden ingeschat en de businesscase negatief beïnvloeden.</p> <p>Kan de concessieverlener bevestigen dat deze meerkosten, voortkomend uit onvoorziene vervanging van aansluitkabels bij locaties waar een retrofitoplossing wordt toegepast, door de concessieverlener worden vergoed?</p> <p>Indien dit niet het geval is, verzoeken wij de concessieverlener met klem om aanvullende informatie over de aansluitkabels én de locaties waar afwijkingen of risico's bekend zijn, zodat inschrijvers deze risico's op een transparante en gelijkwaardige wijze kunnen meenemen in hun inschrijving.</p>	Concessiegever vergoedt geenszins meerkosten voortkomend uit de door gegadigde geschetste situatie. Concessiegever zou zelf graag informatie over de bekabeling geven, maar beschikt er helaas niet over.

31	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 64	9	Slim Laden	Mag een sessie cross-block tarieven toepassen (start laden in blok A, doorladen in blok B)?	De tarieven uit het betreffende blok zijn leidend. Dat betekent dat een EV-rijder die in verschillende blokken laadt, verschillende tarieven krijgt. Zie ook het Harmonisatiekader Slim Laden.
32	Nota van Inlichtingen 1 - Bijlage 10 aanvullingen - Overzicht gebruik TotalEnergies Q4 en gebruiksdata_concessie_mra4_TE			Aangeleverde data verifiëren	In de aangeleverde documenten zijn voor het totaal verbruik (kWh) van TotalEnergies in Q4 verschillende waarden opgenomen. Kunt u bevestigen welke hoeveelheid als correct kan worden beschouwd?	Overzicht Gebruik TotalEnergies - Q4.xlsx is het document van Q4 dat van toepassing is. In dit document zijn 3 kolommen waarden weergegeven Kolom E: Som van Verbruik (kWh) - per maand per laadobject Kolom F: Totaal van Laadsessies - per maand per laadobject Kolom G: Totaal aantal unieke gebruikers - per maand per laadobject
33	Vervolg op vraag 77	2.5.2	13	Nieuwe laadobjecten	Vervolg op vraag 77. Is de concessieverlener zich ervan bewust dat de impact van het prioriteringskader van de ACM op dit moment nog onduidelijk is? In onze ogen is het realistisch dat er situaties ontstaan waarin een nieuwe netaansluiting pas na 5 tot 6 jaar beschikbaar zijn, terwijl de exploitatietermijn vervolgens beperkt is tot slechts 2 tot 3 jaar i.p.v. de beschreven 8 jaar. Dit leidt tot een zeer negatieve businesscases voor de nieuw te realiseren reguliere laadobjecten. Wij verzoeken de concessieverlener daarom te overwegen een vergoeding beschikbaar te stellen voor nieuw te realiseren reguliere laadobjecten, waarbij de hoogte van de vergoeding oploopt naarmate de resterende exploitatietermijn korter wordt.	Concessiegever is zich ervan bewust dat de impact van het prioriteringskader op dit moment nog onduidelijk is. Echter, Concessiehouder heeft geenszins recht op een vergoeding van Concessiegever voor de door gegadigde geschetste situatie. Daarbij herkennen we de geschetste resterende exploitatieperiode niet. Nadere opdrachten voor het realiseren van Laadobjecten op nieuwe netaansluitingen kunnen worden verstrekt tot uiterlijk 31 maart 2028 volgens de Overeenkomst (zie Plaatsingsperiode). Vervolgens dient Concessiehouder deze Nadere opdrachten binnen zes maanden uit te voeren, zie artikel 3.6 van de Overeenkomst. Laadobjecten die niet binnen deze termijn zijn gerealiseerd komen te vervallen.
35	Vervolg vraag 81	4.3.2.1	30	Kerncompetenties	Naar aanleiding van vraag 81 verzoeken wij om een nadere toelichting op het criterium: "Geen gemeente- en/of provinciegrond, wel openbaar toegankelijk." Kunt u bevestigen of bijvoorbeeld meerdere AC-laadpalen die zich bevinden op een bedrijventerrein, of laadpunten op het terrein van een winkelcentrum, binnen deze categorie vallen?	Laadobjecten die 24/7 openbaar toegankelijk zijn, niet achter een slagboom staan, niet gereserveerd zijn voor bepaalde doelgroepen (uitgezonderd deelvervoer en mindervaliden) en een eigen netaansluiting hebben (of deel uitmaken van een laadplein met een eigen netaansluiting) vallen onder de definitie.
36	Vervolg vraag 82	4.3.2	31	ISO 27001:2022	Vervolg op vraag 82: Kunt u toelichten of in dit geval de dataverwerkende partij als derde partij vermeldt dient te worden op het UEA? Of volstaat het overleggen van het certificaat van deze partij als voldoende?	Concessiegever heeft het antwoord op vraag 82 van Nota van Inlichtingen 1 gerecificeerd. Zie de mededelingen bij deze Nota van Inlichtingen.
37	Vervolg vraag 86	3.6	4	Plaatsingsperiode	Vervolg vraag 86: Is de concessieverlener zich ervan bewust dat de impact van het prioriteringskader van de ACM op dit moment nog onduidelijk is? In onze ogen is het realistisch dat er situaties ontstaan waarin een nieuwe netaansluitingen pas na 5 tot 6 jaar beschikbaar zijn, terwijl de exploitatietermijn vervolgens beperkt is tot slechts 2 tot 3 jaar i.p.v. de beschreven 8 jaar. Dit leidt tot een zeer negatieve businesscases voor de nieuw te realiseren reguliere laadobjecten. Wij verzoeken de concessieverlener daarom een vergoeding beschikbaar te stellen voor nieuw te realiseren reguliere laadobjecten, waarbij de hoogte van de vergoeding oploopt naarmate de resterende exploitatietermijn korter wordt	Zie het antwoord op vraag 33 van deze Nota van Inlichtingen.
38	Vervolg vraag 91	13	14	Vergoeding voor satellietobject	Vervolg vraag 91. Is de concessieverlener zich ervan bewust dat de impact van het prioriteringskader van de ACM op dit moment nog onduidelijk is? In onze ogen is het realistisch dat er situaties ontstaan waarin een nieuwe netaansluitingen pas na 5 tot 6 jaar beschikbaar zijn, terwijl de exploitatietermijn vervolgens beperkt is tot slechts 2 tot 3 jaar i.p.v. de beschreven 8 jaar. Dit leidt tot een zeer negatieve businesscases voor de nieuw te realiseren reguliere laadobjecten. Wij verzoeken de concessieverlener daarom een vergoeding beschikbaar te stellen voor nieuw te realiseren reguliere laadobjecten, waarbij de hoogte van de vergoeding oploopt naarmate de resterende exploitatietermijn korter wordt	Zie het antwoord op vraag 33 van deze Nota van Inlichtingen.
39	Bijlage 13	1	1	Rekenvoorbeeld	Gegadigde is van mening dat de gemiddelde Q4 waarde van het ENDEX Q+1 future product €92.51 is. In het rekenvoorbeeld in bijlage 13 staat €92.42. Klopt het dat dit getal indicatief is?	Concessiegever heeft een onafhankelijke derde partij gevraagd om de waarde aan te leveren. Het is een definitief en geen indicatief getal.

40	Bijlage 4_PvE	5,11	9	MRAe-portaal	Begrijpt Gegadigde het correct dat Satellietobjecten via het MRAe-portaal geregistreerd dienen te worden. Zo ja, zal dit leiden tot een IT aanpassing in het portaal voor dit aanvraag type.	Correct, ook Satellietobjecten komen in het MRA-E portaal.
41	Bijlage 4_PVE	3,7	6	NEN1010	Aanbestedende dienst geeft in PvE 3.7 aan dat foutbescherming wordt geborgd conform NEN1010. Alle EVbox laadobjecten van Vattenfall InCharge zijn niet uitgerust met een hoofdschakelaar en voldoen hierdoor niet aan de laatste versie van de NEN1010. Kan de Aanbestedende dienst dit kenbaar maken maan alle Gegadigde? Hiernaast de vraag of Aanbestende dienst deze informatie ook van de over te nemen laadobjecten van Total heeft?	Eis 3.7 van het Programma van Eisen geldt vanaf overname door Concessiehouder, die er vanaf overname voor dient te zorgen dat alle Laadobjecten aan alle eisen voldoen. De informatie die Concessiegever over alle Laadobjecten heeft, is bij publicatie van de Aanbestedingsstukken en van Nota van Inlichtingen 1 reeds gepubliceerd.
42	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	2.3 en 2.8	2 en 3	Duur overnametermijn	Gegadigde bedankt Concessieverlener voor het verlengen van objecten van na 1 juni 2027. Er bestaat nog steeds het risico dat 3 maanden te kort is voor overname van laadobjecten en te laten voldoen aan de PvE, zeker gezien Gegadigde momenteel geen enkel inzicht heeft in de hardware, kwaliteit, leeftijd, hoeveelheid van deze deze laadpalen. Wanneer deze laadobjecten volledige vervangen dienen te worden is 3 maanden te kort, zeker wanneer deze periode in de bouwvak valt en er coordinatie met de netbeheerder nodig is. Gaat Concessieverlener akkoord met het versoepelen van de 3 maanden naar 8 maanden?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigd.
43	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Het antwoord op NVI-1 vraag 29 luidt: "(...) geen vol vermogen wordt geleverd, maar het beschikbaar vermogen gedeeld wordt over de opt-outs." Dit heeft als ongewenst effect dat e-rijders die voorheen de opt out hebben gebruikt alsnog beperkt worden in het laadvermogen. Dat kan leiden tot onaangename verrassing en breekt af aan de laadzekerheid. Het is in onze optiek duidelijker om een opt out af te wijzen indien er geen vermogen beschikbaar is (of te werken met een wachtrij). Dan kan de erijder zelf de overweging maken of hij/zij daar wel wil laden of liever een andere laadpaal uitzoekt. Kan concessieverlener deze methode ook goedkeuren? Of eigenlijk, kan de eis niet zo geformuleerd worden dat in situaties waarbij er onvoldoende ruimte voor een opt out is, de inschrijver zelf bepaald hoe daarmee omgegaan wordt?	De verdeling van vermogen ten tijde van een opt-out anders organiseren is bespreekbaar en dient te worden overeengekomen tussen Concessiegever en Concessiehouder. Hierbij wordt ook de landelijke lijn beschouwd.
44	Inschrijvingsleidraad - MRA-E 7	5.3	37	Eenmalige vergoeding per bestaande Laadobjecten	Als reactie op vraag 74 uit NVI 1 wil gegadigde het volgende toevoegen: Gegadigde moet een duidelijk beeld hebben van de hoogte van de investeringen voorafgaande aan het contract. De meerdere optionele scopes werkt in het nadeel van de algehele aantrekkelijkheid van de concessie. Door de over te nemen objecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede toe te voegen aan de vergoeding kan de situatie ontstaan dat de Concessiehouder op een later moment een restbedrag moet betalen, namelijk wanneer op een later moment een extra scope wordt toegevoegd. Kan de Concessieverlener duidelijkheid scheppen door aan te geven hoeveel laadobjecten overgenomen dienen te worden in Amersfoort en Wijk bij Duurstede? Zo niet, gaat de Concessieverlener akkoord met schrappen van de vergoeding voor het onbekende aantal over te nemen laadpalen in Amersfoort en Wijk bij Duurstede?	Akkoord, Aanbestedende dienst stemt in met het voorstel om de optionele scope ten aanzien van het overnemen van bestaande Laadobjecten in de gemeente Amersfoort en/of Wijk bij Duurstede te schrappen uit het gunningscriterium prijs. De eenmalige vergoeding per Laadobject als gevraagd in het gunningscriterium prijs (zie paragraaf 5.3 van de Inschrijvingsleidraad) is derhalve alleen door Concessiehouder verschuldigd voor de bestaande Laadobjecten die zijn opgenomen in bijlage 10 Overzicht bestaande Laadobjecten (oftewel over de bestaande 584 Laadobjecten in de vaste scope van de Overeenkomst).

45	Bijlage 4_ Programma van Eisen	8,2	16	Gebruik	Gegadigde ziet deze eis als onuitvoerbaar. In eerdere recente aanbestedingen zijn hier veel vragen over geweest en is duidelijk geworden dat er een bepaalde inspanningsverplichten voor de Concessiehouder moet zijn om de prijzen zo transparant mogelijk weer te geven. Echter heeft Concessiehouder geen invloed/zicht/macht/recht over de eMSP propositie. De CPO heeft een contract met de eMSP partij en de eMSP partij met E-rijder, maar op dit laatste contract heeft de CPO geen zicht. Dit leidt ertoe dat de informatie en data nooit 100% correct is. Externe aanbieders (zoals Laadpastop10.nl zijn ook niet 100% correct). Concessieverlener vraagt via deze Aanbesteding aan de CPO zich te mengen in een contractuele afspraak tussen eMSP en E-rijder. Daarnaast hebben veel CPO's ook een eMSP propositie, dit leidt in de praktijk naar een situatie waarbij een CPO + eMSP (mogelijk foutieve) informatie over een concurrent publiceert in haar rol als CPO. Gegadigde wil zich inzetten voor een transparante markt maar is van mening dat de huidige eis te 'zwart-wit' is opgeschreven. Tot slot kan een CPO technisch gezien niet zien welke abonnementen de E-rijder heeft als zij een laadpas bij een laadpaal gebruikt. Gegadigde stelt volgende verbetering voor: "Concessiehouder monitort de meest gebruikte MSPs per kwartaal en deelt deze informatie met Concessieverlener. Hierbij kijken Concessieverlener en Concessiehouder hoe deze informatie publiekelijk gepubliceerd kan worden ten behoeve van prijstransparantie. "	Concessiegever gaat deels akkoord met het voorstel van gegadigde en wijzigt eis 8.20 van het Programma van Eisen als volgt: "Concessiehouder monitort de tien meest gebruikte Laaddienstverleners per kwartaal en deelt deze informatie met Concessiegever. Deze informatie betreft ten minste een uitsplitsing van het Laadtarief en eventuele extra kosten van de Laaddienstverlener. Concessiegever bepaalt hoe deze informatie publiekelijk gepubliceerd kan worden op een online, openbaar toegankelijke website van in ieder geval Concessiehouder en eventueel Concessiegever."
46	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.2	11	Overname bestaande Laadobjecten	Vervolg vraag op NVI 1 vraag 43: Kan de aanbestedende dienst aangeven wat zij onder een ernstig gebrek verstaat en wat zij onder een niet ernstig gebrek verstaat zodat duidelijk is wat de verantwoordelijkheden zijn van de voormalig concessiehouder? En wie beoordeelt of een gebrek ernstig is of niet, dit is erg subjectief?	Zie eis 6.2 van het Programma van Eisen voor de definitie van een ernstig gebrek. Voormalig concessiehouder en Concessiehouder van onderhavige Concessie bepalen tezamen wanneer sprake is van een ernstig gebrek. Indien zij er samen niet uitkomen, kunnen zij, conform het antwoord op vraag 276 van Nota van Inlichtingen 1, de hulp van Concessiegever inroepen om te bemiddelen. Zie ook het antwoord op vraag 23 van deze Nota van Inlichtingen.
47	Inschrijvingsleidraad	2.5.3	13	Overname laadobjecten Amersfoort en Wijk bij Duurstede	Vervolg vraag op NVI 1 vraag 78: Doelt de aanbestedende dienst hier op de overname van bestaande laadobjecten zoals bedoeld in art 1.8 (max 50 stuks) of op de overige bestaande laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede?	Concessiegever doet op de overname van bestaande Laadobjecten in Amersfoort en Wijk bij Duurstede. Zie §2.5.3 van de Inschrijvingsleidraad.
48	Bijlage 1: Concept overeenkomst	8.1	9	Eigendom door natrekking	Kan de aanbestedende dienst verduidelijken op welke ander grond (dus anders dan de gronden genoemd in art 10 van AIV) de overeenkomst voortijdig beëindigd kan worden?	Zie ook de Overeenkomst (onder meer artikel 3) en het antwoord op vraag 14 uit Nota van inlichtingen 1. Daarnaast biedt het BW ook mogelijkheden om bestaande overeenkomsten te beëindigen in geval van onder meer wanprestatie (nadat Concessiegever eerst ingebreke is gesteld en na een redelijke termijn niet heeft hersteld).
49	Ovk	16.2	16	Vrijwaring	Vervolg vraag op NVI 1 vraag 310: Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom zij niet bereid is om de beperkingen die van toepassing zijn op de aansprakelijkheid ook van toepassing te verklaren op de vrijwaring? Het is in de ogen van gegadigde onredelijk dat zij wel onbeperkt aansprakelijk kan worden gesteld voor schade van derden en niet voor schade van de provincie als gevolg van een toerekenbare tekortkoming van gegadigde?	Akkoord om de beperking in aansprakelijkheid en vrijwaring die is opgenomen in artikel 9 van de Algemene Inkoopvoorwaarden ook toe te passen op artikel 16.2 van de Overeenkomst.
50	AIV	5.5	5	Boete	Vervolg vraag op NVI 1 vraag 315: Is de aanbestedende dienst bereid om lid 4 van art 5 wederkerig te maken zodat ook opdrachtgever een boete verbeurt bij schending van de geheimhouding? De geheimhoudingsverplichting geldt immers obv lid 1 ook voor opdrachtgever.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
51	Leidraad	H5.2.1.	35	Gunningscriterium 1	In de eerste bullit vraagt de aanbestedende dienst om een visie ten aanzien van vervanging en upgrades, gegeven de specificaties van de bestaande Laadobjecten (leeftijd, hardware configuratie, onderhoudsgeschiedenis etc.). Dit impliceert dat de Aanbestedende dienst alleen een visie wil vanuit het technisch perspectief bij deze bullit. Interpreteert Gegadigde het correct correct dat Gegadigde bij beantwoording van deze bullit dus niet dieper in gaan op de hinder voor e-rijders/omwonenden en duurzaamheid en ons dus alleen richten op onze technische afwegingen?	De interpretatie van gegadigde is niet correct. Vanuit de specificaties dient gegadigde tot een visie ten aanzien van vervanging en upgrades te komen. Het staat gegadigden vrij om zelf een invulling te geven aan de visie en daar zelf een invalshoek bij te bepalen.
52	Leidraad	H5.2.1.	35	Gunningscriterium 1	Interpreteert Gegadigde het correct dat het bij gunningscriterium 1 gaat om de hinder/circulariteit en technische specificaties gedurende de gehele concessie periode. Voorbeeld: We moeten hinder voor de e-rijder en omwonende gedurende de gehele concessie periode voorkomen, dus niet alleen de hinder die mogelijk ontstaat t/m 1-9-2027, maar ook de hinder die eventueel ontstaat doordat je later alsnog werkzaamheden gaat uitvoeren?	Gunningscriterium 1 heeft betrekking op alle activiteiten omtrent vervanging en Retrofit die gedurende de gehele Concessie plaatsvinden.

53	Bijlage 4_ Programma van Eisen	3,8	6	Levensduur	In eis 3.8 staat dat de levensduur van een laadobject ten alle tijden 10 jaar (obv NVI 1) moet zijn. Dit impliceert dat de levensduur van alle laadobjecten in 31-12-2034 ook nog 10 jaar moet zijn. Dit lijkt gegadigde niet realistisch en de business case onder druk zetten. Kan Aanbestedende dienst bevestigen dat bij nieuwe laadpalen, de levensduur minimaal 10 jaar moet zijn vanaf het moment van installeren?	Zie het antwoord op vraag 3 van deze Nota van Inlichtingen.
54	AIV	9	6	Aansprakelijkheid	Bent u bereid om de aansprakelijkheid te beperken tot directe schade en indirecte schade uit te sluiten van de aansprakelijkheid?	Niet akkoord.
55	Bijlage 4 PvE	6,5	11	Meterstanden	Wat gebeurt er als een meter van de netbeheerder defect is en geen (juiste) meterstanden weergeeft?	Indien Concessiehouder constateert dat een meter van de netbeheerder defect is, dient hij dat aan de betreffende netbeheerder te melden en dienen zij samen zo spoedig mogelijk naar een oplossing toe te werken.
56	Bijlage 4 PvE	7,1	13	Verplaatsing / Vervanging	Wordt van ons verwacht dat de verplaatsing/vervanging binnen 6 maanden is gerealiseerd, of volstaat het om het proces binnen deze termijn te starten? Op basis van onze ervaring is realisatie binnen 6 maanden zeer vaak niet haalbaar, vanwege onduidelijkheden in het initiële verzoek van de gemeente, onzekerheid in de planning van wegwerkzaamheden (de belangrijkste reden voor verplaatsingen), vertraging bij het verkrijgen van verkeersbesluiten en vertraging in de goedkeuring door de netbeheerder.	Verplaatsing / vervanging dient binnen zes maanden gerealiseerd te zijn. Zie ook het antwoord op vraag 45 van Nota van Inlichtingen 1.
57	Bijlage 4 PvE	8,6	14	Vermogen	Begrijpen wij het correct dat het beschikbare vermogen per laadpunt niet fysiek op de laadpaal hoeft te worden weergegeven, maar uitsluitend digitaal, bijvoorbeeld via een QR-code? Daarnaast: is de concessieverlener zich ervan bewust dat het minimale beschikbare vermogen in de praktijk 0 kW kan zijn, met name in het geval van netbewust (grid-aware) laden?	Het beschikbare vermogen per Laadpunt hoeft niet fysiek op het Laadobject getoond te worden, maar moet wel eenvoudig inzichtelijk zijn voor EV-rijders. Het maximale vermogen per Laadpunt moet wel fysiek op het Laadobject getoond te worden. Concessiegever is zich ervan bewust dat het minimale vermogen in de praktijk 0 kW kan zijn. Zie ook de voorwaarden in het Harmonisatiekader (Bijlage PvE IV).
58	Bijlage 4 PvE	8,17	15	MSP tarieven	De inschrijver gaat ervan uit dat dit niet van toepassing is op toeslagen die door de MSP worden toegevoegd, aangezien deze buiten de invloedssfeer van de CPO vallen. Is deze aanname correct?	De aanname van gegadigde is correct.
59	Bijlage 4 PvE	8,21	16	MSP blokkades	Dit vormt een risico voor het verbruik/gebruik, indien de concessieverlener grote MSP's blokkeert vanwege gebrek aan transparantie. Kunt u verduidelijken welke voorwaarden gelden om MSP's uit te sluiten?	Concessiegever dankt gegadigde voor de observatie. Tegelijkertijd stelt Concessiegever geen harde criteria. Indien Concessiehouder excessieve tarieven en/of een gebrek aan prijstransparantie constateert, stelt hij Concessiegever op de hoogte. Concessiegever heeft dan het recht om de betreffende Laaddienstverlener toegang tot Laadobjecten van onderhavige Concessie te weigeren. Concessiehouder kan hier niet-bindend advies over uitbrengen.
60	Bijlage PvE I - Realisatie en Communicatieproces	Stap 11 + 13b	7+8	Stagnatiekosten	Stagnatiekosten wordt onvoldoende rekening gehouden met de annuleringskosten die door de netbeheerder worden gerekend. In het realisatieproces wordt van de concessiehouder verwacht dat de netaansluiting wordt aangevraagd voordat het verkeersbesluit definitief is. Zonder definitief verkeersbesluit is de kans aanwezig dat de locatie geannuleerd of gewijzigd wordt. Dit resulteert in gemiddeld €500 annuleringskosten per locatie en is in vergelijkbare concessies al regelmatig voorgekomen. Concessiehouder wordt gedwongen dit risico te lopen door het voorgeschreven realisatieproces. Gaat Concessiegever akkoord dat Concessiehouder niet verantwoordelijk is voor deze kosten?	In dit voorbeeld zouden de kosten worden veroorzaakt door de Gemeente. Eventuele kosten mogen in rekening gebracht bij de Gemeente (zoals ook opgenomen in bijlage Stagnatiekosten).
61	Bijlage PvE IV	1	2	Slim laden	Concessiehouder dient zich aan het communicatieplan van MRA-e te houden betreffende slim laden. Kan MRA-E dit communicatie plan delen?	Na gunning wordt dergelijke informatie gedeeld met de Concessiehouder.
62	Bijlage PvE IV	2.1 - 1	2	Slim laden	Een lagere prijs voor slim laden op jaarbasis voor de EV-rijder heeft impact op de businesscase van de CPO. Kunnen de lagere kosten worden gecompenseerd door bijvoorbeeld hogere tarieven te rekenen voor prioriteitsladen of niet-slim laden, terwijl toch een gewogen budgetneutraliteit wordt gegarandeerd?	Afhankelijk van de fase is het toegestaan om hogere tarieven te rekenen. Zie de voorwaarden in het Harmonisatiekader (Bijlage PVE IV).
63	Inschrijfleidraad	4.3.2.2.	31	VCA	Kan de concessiegever aangeven welke veiligheidszorgcertificaat, gelijk aan VCA* volstaat als substituut? Zo niet, hoe dienen wij dit vooraf te verifiëren om te volstaan aan de eisen? Wij willen voorkomen dat wij menen een gelijkwaardig veiligheidszorgcertificaat te hebben terwijl de concessiegever hier mogelijk anders over denkt.	Het is voor ons niet mogelijk om een limitatief overzicht van gelijkwaardige substituuten te geven. Het is aan Inschrijver om een substituut voor te stellen en te onderbouwen waarom deze gelijkwaardig is. Deze onderbouwing zal vervolgens door Concessiegever worden beoordeeld.
64	Bijlage 4 PvE	4,3	7	VCA/NEN3140	Mag de installatieverantwoordelijke met NEN3140 en VCA certificering extern zijn van de inschrijvende partij? Zo ja, dient hier een apart UAE voor getekend te worden of wat is de correcte werkwijze?	Zie het antwoord op vraag 6. Dit geldt ook voor NEN3140.
65	Concessieovereenkomst	12,2	13	Vergoeding voor de Concessiehouder	1. Klopt het dat de vergoeding van €4.000 alleen van toepassing is op een verplaatsing/vervanging in één arbeidsgang? Het prijsverschil tussen één arbeidsgang en twee voor een verplaatsing is aanzienlijk. 2. Kan vergoeding voor verplaatsing/vervanging gesplitst worden in een installatievergoeding en een netbeheerdersvergoeding, waarbij netbeheerdersvergoeding overeenkomt met de daadwerkelijke netbeheerderskosten? De netbeheerderskosten stijgen soms 25% per jaar.	1. Het dient binnen één arbeidsgang te geschieden. Indien dit niet lukt, wordt de vergoeding niet aangepast. 2. Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.

66	Bijlage 11 Stagnatiekosten	Heel document	1 t/m 3	Stagnatiekosten	In bijlage 11 - Stagnatiekosten worden de kosten gerekend vanaf de plandatum. Hierbij gaat de Concessiegever ervan uit dat er pas kosten worden gemaakt vanaf het moment dat een locatie is ingepland. In de praktijk worden er bij de aannemer al kosten gemaakt vanaf het moment dat de locatie wordt uitbesteed door de netbeheerder. Verzoek is om administratiekosten werkvoorbereiding al van toepassing te laten zijn vanaf het moment dat verkeersbesluit definitief is én netaansluiting is goedgekeurd.	Niet akkoord.
67	Concessieovereenkomst	5,8	7	SAT	Wat wordt bedoeld met een Integrale SAT?	De ISAT is een eindtest waarbij alle systemen, installaties en componenten gezamenlijk worden getest in hun uiteindelijke, operationele omgeving.
68	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	10.5	11	Indexatie Energievergoeding	Wij verzoeken om bevestiging van de berekeningswijze van de energiebelasting zoals bedoeld in artikel 10.1 en 10.5. Wij begrijpen dat wordt uitgegaan van een verwacht jaarverbruik van 18.000 kWh per laadobject en dat de energiebelasting staffelmatig wordt berekend, waarbij de eerste 10.000 kWh tegen het tarief van de lagere staffels wordt belast en de resterende 8.000 kWh tegen de staffel 10.000–50.000 kWh, resulterend in een totale energiebelasting van circa € 1.449,78 per jaar en een gewogen gemiddeld tarief van circa € 0,0805 per kWh. Graag ontvangen wij bevestiging dat deze methodiek wordt gehanteerd, dat dit tarief is gebaseerd op een vaste aanname van 18.000 kWh per laadobject, en of en wanneer herijking plaatsvindt indien het daadwerkelijke verbruik structureel afwijkt van deze aanname.	In Nota van Inlichtingen 1 is Bijlage 13 - Werkblad indexering MRA-E VII gepubliceerd. Hierin staat, in het tabblad b. Energievergoeding, uitgewerkt hoe de berekening van de energiebelasting plaatsvindt.
69	Bijlage 4 - Programma van Eisen	1.15	4	Volledige elektrische voertuigen voor alle werkzaamheden	De eis legt verantwoordelijkheid bij de Concessiehouder voor het inzetten van elektrische voertuigen bij werkzaamheden door derden, zoals de Netbeheerder en de gemeente, terwijl deze partijen buiten de invloedssfeer van de CPO vallen. Kan de Concessieverlener de eis daarom aanpassen zodat de Concessiehouder niet verantwoordelijk wordt gehouden voor werkzaamheden waarbij hij geen zeggenschap heeft?	Concessiegever gaat gedeeltelijk akkoord met het voorstel van de gegadigde. Voer- en werktuigen van de Gemeente en de netbeheerder worden uitgezonderd van eis 1.15 van het Programma van Eisen.
70	Bijlage PVE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	6 + 7	Annuleringskosten bij bezwaar (Stap 9a/9b)	Concessiegever verwijst naar opgenomen stagnatiekosten in bijlage 11. Deze kosten zijn echter niet marktconform en geïndexeerd naar 2026 prijzen. Gaat de OG akkoord om de stagnatiekosten te herzien zodat ze marktconform zijn? Gaat de ook OG akkoord om de stagnatiekosten ieder jaar te indexeren? Indien niet akkoord, kan de OG toelichten waarom?	Stagnatiekosten worden eenmaal per jaar geïndexeerd, zie artikel 12.3 van de Overeenkomst. Concessiegever is van mening dat de stagnatiekosten marktconform zijn en is niet bereid deze te herzien.
71	Bijlage PVE I - Realisatie en Communicatieproces	2. Stappen binnen het plaatsingsproces	8	Onlogische stapnummers en doorlooptijden (vanaf Stap 11)	Concessieverlener gaat in NV11 vraag 61 in op het corrigeren van de onjuiste verwijzingen maar niet op de vraag de doorlooptijden te controleren en te herzien. Hiermee het verzoek de vraag uit NV11 vraag 61 opnieuw te beoordelen en te voorzien van reactie.	Zie het antwoord op vraag 24 van deze Nota van Inlichtingen.
72	Bijlage 1 Concept overeenkomst	5.5	7	Taken en verantwoordelijkheden	Concessiehouder zal zo goed mogelijk het proces van de netbeheerder (op)volgen, bijsturen en informatie verstrekken naar andere ketenpartners, maar accepteert geen verantwoordelijkheid voor vertragingen in het proces van de netbeheerder, of verantwoordelijkheid bij het niet verkrijgen van een netaansluiting. De concessiehouder heeft namelijk geen invloed op dit proces. Gaat de OG akkoord om de verantwoordelijkheid voor vertragingen in het proces van de netbeheerder en bij het niet verkrijgen van een netaansluiting te schrappen of aan te passen zodat deze verantwoordelijkheid niet bij de concessiehouder ligt?	In tegenstelling tot het antwoord op vraag 174 van Nota van Inlichtingen 1 gaat Concessiegever akkoord met het voorstel van gegadigde. Vertraging die aantoonbaar buiten de invloed van Concessiehouder ligt, valt niet onder de verantwoordelijkheid van Concessiehouder. Let wel, Concessiehouder is verantwoordelijk voor communicatie met en aansporing van de ketenpartners; indien Concessiehouder niet aan die verplichting voldoet, wordt hij alsnog verantwoordelijk gehouden voor eventuele vertragingen. Daarnaast is Concessiehouder ook verantwoordelijk voor de bewijslast richting Concessiegever.
73	Bijlage 1 Concept overeenkomst	6.1	7.	Vergunningen	Vergunningen, ontheffingen en toestemmingen die verband houden met verkeersbesluiten vallen echter onder de bevoegdheid van de gemeente. Eveneens is de netbeheerder verantwoordelijk voor de benodigde vergunningen die direct voortkomen uit haar werkzaamheden, zoals een vergunning voor een wegdoorsteek. Wij hebben geen invloed op deze processen. Omdat deze aanvragen buiten de invloedssfeer en verantwoordelijkheid van de concessiehouder liggen, is het niet gebruikelijk en ook niet realistisch om deze verplichtingen bij de concessiehouder neer te leggen. Gaat de opdrachtgever ermee akkoord dat de verantwoordelijkheden van de gemeente en de netbeheerder voor het aanvragen van deze vergunningen, ontheffingen en toestemmingen niet aan de concessiehouder worden toegeschreven?	Het is juist wat gegadigde in de vraag stelt, Concessiehouder heeft geen invloed op het wel of niet verkrijgen van een vergunning, ontheffing en toestemming. Dit is ook niet wat is bedoeld in het betreffende artikel. Wel is bedoeld dat Concessiehouder verantwoordelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden/ realiseren van Laadobjecten conform de voorschriften die zijn opgenomen in de vergunning, ontheffing en/of toestemming en dat de werkzaamheden pas worden uitgevoerd nadat benodigde vergunningen, ontheffingen en/of toestemmingen zijn verkregen. Het uitvoeren van werkzaamheden voordat de benodigde vergunning, ontheffing en/of toestemming is verkregen is niet toegestaan. Indien Concessiehouder niet volgens deze vereisten handelt, komen kosten en gevolgen voor rekening en risico van Concessiehouder.
74	Bijlage PVE VI	Hoofdstuk 3	4	Graafwerkzaamheden	Concessiegever verwijst naar opgenomen stagnatiekosten in bijlage 11. Deze kosten zijn echter niet marktconform en geïndexeerd naar 2026 prijzen. Gaat de OG akkoord om de stagnatiekosten te herzien zodat ze marktconform zijn? Gaat de OG akkoord om de stagnatiekosten ieder jaar te indexeren? Indien de OG niet akkoord gaat, kan de OG dan toelichting hiervoor geven?	Zie het antwoord op vraag 70 van deze Nota van Inlichtingen.

75	Alg Inkoopvoorwaarden	10.2d	7	Zeggenschapswijziging (vervolgvraag 21)	<p>Onze interpretatie van dit artikel is dat er alleen sprake is van overdracht van zeggenschap over de Concessiehouder als meer dan 50% van de aandelen in de Concessiehouder en/of meer dan 50% van de stemrechten in de Concessiehouder worden overgedragen. En dat derhalve overdracht van aandelen en/of stemrechten over 50% of minder van de aandelen in de Concessiehouder niet resulteert in overdracht van zeggenschap. Kunt u bevestigen dat dat juist is?</p> <p>Onze interpretatie van dit artikel is voorts dat een interne overdracht van de aandelen in de Concessiehouder aan een groepsvennootschap binnen de groep waartoe de Concessiehouder behoort, toegelaten is nu de (in)directe zeggenschap van het groep hoofd van de Concessiehouder ongewijzigd blijft. Kunt u bevestigen dat dat juist is?</p>	<p>Voor Concessiegever is van belang dat van haar al haar leveranciers weet dat zij voldoen aan de hoogste standaarden ten aanzien van integriteit voldoen. Dit geldt ook voor de bestuurders en eigenaren van haar leveranciers. Om deze reden wil Concessiegever de mogelijkheid tot ontbinding niet opgeven.</p> <p>Tegelijkertijd zijn er situaties denkbaar waarin het niet praktisch en/of noodzakelijk is om alle aandeelhouders/ stemgerechtigden aan een integriteitstoets te onderwerpen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een beperkte wijziging van aandeelhouders/ stemgerechtigden zoals gegadigde suggereert. Echter Concessiegever is niet bereid om een grens van 50% aan te houden. Ook kan Concessiegever niet overzien wat de consequenties kunnen zijn bij een interne overdracht van aandelen. Om deze reden is de Concessiegever niet bereid om in te stemmen met het voorstel. Wel is zal Concessiegever terughoudend zijn bij haar bevoegdheid die volgt uit dit artikel en deze niet op basis van onredelijke gronden toepassen.</p>
76	Overeenkomst	19.1	16	Compliance (vervolgvraag 311)	<p>Bent u bereid de volgende tekst toe te voegen aan de Overeenkomst:</p> <p>“De Overeenkomst moet door Partijen worden uitgevoerd in overeenstemming met de wetten, exportcontrolevoorschriften en economische sancties die van toepassing zijn op Partijen, de producten en/of diensten. Geen enkele Partij is verplicht haar verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst na te komen als een dergelijke prestatie een schending vormt of zou kunnen vormen met of onverenigbaar is met, of deze Partij (hierna de "Betrokken Partij" genoemd) blootstelt aan veroordelingen in het kader van wet- of regelgeving die van toepassing is op Partijen met betrekking tot exportcontroles en economische sancties. Indien dit het geval is, dient de Betrokken Partij de andere Partij zo spoedig mogelijk schriftelijk op de hoogte te stellen van haar verhindering om de Overeenkomst uit te voeren. Zodra een dergelijke kennisgeving is gedaan, kan de Betrokken Partij (i) de uitvoering van haar betrokken contractuele verplichtingen opschorten totdat zij in staat is haar verplichtingen wettelijk na te komen of (ii) de Overeenkomst beëindigen wanneer de Betrokken Partij haar verplichtingen niet wettelijk kan nakomen. “</p>	<p>Nee hiertoe zijn wij niet bereid. Als overheidsorganisatie zullen wij in alle gevallen handelen conform wet- en regelgeving en wij verwachten die ook van al onze leveranciers en opdrachtnemers. Wij zien geen toegevoegde waarde in het tekstvoorstel.</p>
77	Overeenkomst	15.1	15	Boete (vervolgvraag 305)	<p>Naar aanleiding van uw antwoord op onze eerdere vraag over artikel 15.1 verzoeken wij u om een nadere toelichting. Met name is voor ons nog onduidelijk voor welke situaties artikel 15.1 bedoeld is, nu de artikelen 15.2 t/m 15.4 al een breed scala aan tekortkomingen afzonderlijk sanctioneren. Daarnaast merken wij op dat in het concept van de voorgaande concessieovereenkomst (met kenmerk 2099310) een vergelijkbare bepaling niet is opgenomen. Kunt u toelichten welke concrete omstandigheden onder de werking van artikel 15.1 vallen en wat de aanleiding is geweest om deze additionele, ruim geformuleerde boetebepaling in het concept van de onderhavige concessieovereenkomst op te nemen?</p>	<p>De boete in artikel 15.1 is direct gerelateerd aan de datum van 1 september 2027, de datum waarop alle Laadobjecten uiterlijk dienen te voldoen aan alle eisen en voorwaarden. Op dat moment dient de aanlooperperiode van overname en vervanging/ retrofit te zijn voltooid.</p> <p>Concessiegever wil Concessiehouder een prikkel geven om deze datum te behalen, waarbij het gebruiken van een boete mogelijk voor deze prikkel zorgt. Concessiegever bekijkt per aanbesteding/overeenkomst welke eisen en voorwaarden passend zijn en heeft in dit geval voor deze boetebepaling gekozen.</p>
78	Assetdata	Bijlage 10 - Overzicht bestaande laadobjecten		Assetdata	<p>In NV1 1 geeft OG aan dat in 2024 in totaal 120 laadobjecten van Vattenfall zijn gereviseerd. Kan OG toelichten welke onderdelen hierbij precies zijn vernieuwd? Betreft dit uitsluitend de 4G-module, of zijn er ook andere componenten van de laadpaal vervangen of gemoderniseerd? Inschrijver ontvangt graag volledige informatie over de over te nemen assets om een goede inschatting te kunnen maken van het moment waarop laadpalen moeten worden geretrofit of vervangen.</p>	<p>Vattenfall heeft alle bij EVboxen, gedurende de retrofit, de volgende onderdelen vervangen:</p> <p>1x471046 + 2x471011 (niet 4G-LTE), te herkennen aan model G3-M5320E, G3-M928A-F2642, G3-M908-F254A, G3-M928A, G3-M908</p> <p>1x471049 + 2x471011 (4G-LTE), te herkennen aan model G3-M7500E</p> <p>Zie bijlage (Material usage 2024-25 MRAE1; Asset data Vattenfall MRAE1) voor specificatielijst per locatie en type.</p>
79	Assetdata	Bijlage 10 - Overzicht bestaande laadobjecten		Assetdata	<p>Het is voor de ON van belang om informatie te krijgen over de controller, software, firmware van de over te nemen laadobjecten. Zonder deze informatie kan de ON niet inschatten of een back-end integratietest nodig is om de laders over te nemen. Kan de OG deze data delen van de over te nemen laadobjecten?</p>	<p>Deze informatie heeft de Concessiegever niet beschikbaar.</p>
80	Inschrijvingsleidraad	5.2.1.	35	Onderdeel 1	<p>Kan OG verduidelijken wat precies de scope is van kwaliteitsplan 1? Heeft dit plan uitsluitend betrekking op de overname van de MRA-e-concessies of vallen de overname van bestaande laadobjecten in de gemeenten Amersfoort en Wijk bij Duurstede eveneens binnen de scope?</p>	<p>Overname van de optionele scope (zie §2.5.3) van de Inschrijvingsleidraad valt binnen scope van kwaliteitscriterium 1.</p>

81	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	Het verlagen van de inschrijfprijs als prikkel om EV-rijders te stimuleren meer te laden (los van bijvoorbeeld het aanbieden van dynamische tarieven) en daarmee de afzet te verhogen, zou kunnen worden gezien als een maatregel binnen plan 2 'Verhogen afzet'. De Inschrijver is van mening dat deze maatregel niet als onderdeel van de uitvraag zou moeten gelden, aangezien hiermee feitelijk een prijscomponent uit het subgunningscriterium 'Prijs' (de vaste vergoeding per Laadobject) verschuift naar de inhoudelijke beoordeling binnen het kwaliteitsplan. Gaat OG akkoord om een dergelijke benadering binnen plan 2 niet als positief te beoordelen?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
82	Inschrijfingsleidraad	5.2.2	36	Onderdeel 2	De inschrijver begrijpt dat bijplaatsingen van satellieten niet binnen de scope van Plan 2 'Verhogen afzet' vallen. Gezien de beperkte scope van satellietobjecten: gaat OG ermee akkoord dat deze objecten buiten de uitvraag van Plan 2 worden gehouden? Hiermee vervalt voor de inschrijver de verplichting om in het plan toe te lichten hoe de afzet op satellietobjecten kan worden verhoogd.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van gegadigde.
83	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8.8	15	NDW	Kan OG specificeren welke type gegevens de concessiehouder dient aan te leveren aan de NDW voor zowel het NAP-EV als de datadienst LaadpaalInfraData (LINDA)? Tevens verneemt de inschrijver graag welke datacollectie-interfaces door de NDW worden voorgeschreven dan wel geprefereerd.	Voor LINDA, zie https://docs.ndw.nu/en/handleidingen/projecten/linda/ . Het gaat om sessie- en locatiegegevens van de Laadobjecten. De Concessiehouder stelt sessiedata van Laadobjecten beschikbaar via OCPI-standaard (op dit moment 2.1.1. of 2.2.1) aan NDW, NDW verstrekt verdere aansluitvoorwaarden tzt via een aansluitdocument. Overige informatie kan worden gevonden via https://docs.ndw.nu/data-uitwisseling/interface-beschrijvingen/dafne-api/#dafne-api
84	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.5	18	scheefstand	Kan OG toelichten wat onder "hinderlijke scheefstand" wordt verstaan in het kader van deze eis? Betreft dit een fysieke scheefstand van het laadpunt zelf, of doelt de eis op een andere vorm van afwijking?	Hinderlijke scheefstand' in eis 9.5 van het Programma van Eisen betreft fysieke scheefstand van het Laadobject.
85	Inschrijfingsleidraad	5.2.1.	35	Onderdeel 1	De gestelde eisen – met name rondom ISO 15118 en de integratie van een slimme meter – maken het technisch niet haalbaar om bestaande laadpalen te refurbishen. Enovates heeft bevestigd dat deze componenten niet in de huidige behuizing van Enovates-laadpalen passen, waardoor niet kan worden voldaan aan de recente Elaad-certificeringseisen. Daarnaast is EVBox failliet, waardoor ook deze laadpalen niet kunnen worden geüpgraded naar de nieuwe eisen. Hierdoor ontstaat een tegenstelling met de doelstellingen van Plan 1, waarin wordt gesuggereerd dat punten kunnen worden toegekend voor het aanbieden van retrofit-oplossingen. Dit creëert het risico dat inschrijvers die beloften doen die later niet waargemaakt kunnen worden een hogere beoordeling krijgen dan inschrijvers die realistische beloften doen. Daarom stellen wij voor om het upgraden/refurbishen van deze bestaande laders uit de scope van Plan 1 te halen. Gaat OG hiermee akkoord? Zo niet, kunt u toelichten waarom u de optie tot een retrofit wilt openhouden, ondanks bovengenoemde redenen?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde. Zoals Concessiegever eerder reeds gecommuniceerd heeft, verwacht het dat minstens 80% van de Laadobjecten vervangen dient te worden (onder meer vanwege de redenen die gegadigde noemt). Dat neemt niet weg dat Concessiegever van gegadigden verwacht dat zij met een plan komen om Laadobjecten te vervangen/ te retrofitten. Concessiegever dankt gegadigde voor het benoemen van het risico dat gegadigden beloften doen die ze niet waar kunnen maken. In zowel de beoordeling als het contractmanagement houdt Concessiegever hier rekening mee. Conform artikel 15 lid 3 van de Overeenkomst kan Concessiegever een boete opleggen indien Concessiehouder zich niet aan de bij de Inschrijving ingediende plannen van aanpak houdt.
86	Assetdata	Bijlage 10 - Overzicht bestaande laadobjecten		Assetdata	In de assetlijst data van de over te nemen laders. Staat er bij de vattenfall laders 16A per lader max. De ON neemt aan dat dit 16A per laadpunt is, en niet per lader. Kan de OG dit bevestigen? Kan de OG ook het maximaal gecontracteerd vermogen per lader delen van de vattenfall laders?	Concessiegever bevestigt dat de het inderdaad 16A per laadpunt betreft. Alle Laadobjecten zijn voorzien van een 3x25A netaansluiting met een gecontacteerd vermogen van 17kW

87	Assetdata	Bezetting per locatie in 2025_Vattenfall		Assetdata	Uit de door Vattenfall aangeleverde bezettingsdata per locatie is niet te herleiden hoe de verschillende datavelden zich tot elkaar verhouden. Zo tellen de weergegeven percentages niet op tot 100%, is onduidelijk of de '% laadratio' onderdeel vormt van de '% bezetting', en wordt het aantal 'kleefsessies' vermeld zonder dat duidelijk is hoe een kleefsessie precies is gedefinieerd, en hoe %kleven is berekend. Daarnaast worden hardcopy-uitkomsten gedeeld, maar ontbreekt inzicht in de onderliggende berekeningen. Hierdoor is de dataset momenteel niet bruikbaar. Kan de Opdrachtgever de dataset herzien, een toelichting geven op de definities en onderlinge samenhang van de datacomponenten en de gebruikte berekeningsmethodiek delen in plaats van uitsluitend de eindwaarden?	De angeleverde informatie bevat een overzicht van de laadobject in het MRA-E gebied gedurende het jaar 2025. Per object is in kolom B het aantal punten weergegeven; in kolom C staat het totaal gebruik in kWh in het jaar 2025 van dit specifieke laadobject; in kolom D is de bezettingsgraad van het laadobject weergegeven in % in het jaar. het betreft hier de bezetting van het gehele object; in kolom E wordt de laadratio in % weergegeven, dit betreft de laadratio van het geheel in tijd van de bezettingsgraad; in kolom F is het aantal laadsessie in 2025 weergegeven Kolom G en H betreffen kleefsessies, hiervan is niet bekend vanaf welk moment een kleefsessie daadwerkelijk als kleefsessie wordt bestempeld.
88	Inschrijfingsleidraad	5.2.1.	35	Onderdeel 1	Onder de toelichting van plan 1 wordt hetvolgende benoemd: "Ten aanzien van nieuw materiaal wordt vooral circulariteit in materiaalgebruik bedoeld." Kan OG nader toelichten hoe zij circulair materiaalgebruik definieert? Kan OG bevestigen dat hieronder ook wordt verstaan het duurzaam onderhouden van de nieuw te laten plaatsen laadpalen?	Het is aan gegadigden om een interpretatie te geven van circulair materiaalgebruik en om daar zo adequaat mogelijk invulling aan te geven. Het onderhoud van nieuw te plaatsen Laadobjecten valt buiten de scope van kwaliteitscriterium 1. Zie ook het antwoord op vraag 7 van deze Nota van Inlichtingen.
89	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	5.4	6	Termijnen Realisatieproces	NVI vraag 15: Gegadigde verzoekt concessiegever te bevestigen dat de uitloop van werkzaamheden van gemeente en netbeheerder de CPO niet aan te rekenen zijn, en dat vertraging bij gemeente en netbeheerder derhalve te zien is als overmacht	In aanvulling op het antwoord op vraag 15 van Nota van Inlichtingen 1 geldt het volgende. Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van gegadigde. Vertraging die aantoonbaar buiten de invloed van Concessiehouder ligt, valt niet onder de verantwoordelijkheid van Concessiehouder. Let wel, Concessiehouder is verantwoordelijk voor communicatie met en aansporing van de ketenpartners; indien Concessiehouder niet aan die verplichting voldoet, wordt hij alsnog verantwoordelijk gehouden voor eventuele vertragingen. Daarnaast is Concessiehouder ook verantwoordelijk voor de bewijslast richting Concessiegever.
90	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	NVI vraag 25: Gegadigde heeft als marktpartij een relatie met de netbeheerder voor het verkrijgen van een netaansluiting. Andersom heeft de netbeheerder een klantrelatie met gegadigde in een contractuele relatie waarin gegadigde flexibiliteit verstrekt en de netbeheerder daar een vergoeding voor deze dienstverlening betaalt. Graag bevestiging dat de concessieverlener geen partij is in deze overeenkomst met afspraken over sturing en vergoeding tussen netbeheerder en gegadigde.	Concessiegever is geen partij in de overeenkomst tussen de netbeheerder en Concessiehouder betreffende eventuele vergoedingen. Concessiegever is ook geen partij in de overeenkomst tussen de netbeheerder en Concessiehouder betreffende sturing, uitgezonderd de in de aanbestedingsstukken meegegeven voorwaarden en eisen.
91	Bijlage 4 - programma van eisen	5.16	10	verkeersbesluiten	NVI vraag 107: Zonder verkeersbesluit en dus zonder bijbehorende bebording voor de laadplekken, kunnen fossiele auto's ongestraft op een laadlocatie blijven staan. Uit ervaring van gegadigde blijkt dat dit ongeveer 10% aan omzet kost. Daarom het verzoek om in deze aanbesteding op te nemen dat het niet nemen van verkeersbesluiten door de gemeenten tot een minimum wordt beperkt	De bevindingen van gegadigde verschillen van de in het antwoord op vraag 107 van Nota van Inlichtingen 1 gecommuniceerde bevindingen van Concessiegever. Derhalve doet Concessiegever geen aanpassingen aan eis 5.16 van het Programma van Eisen.
92	inschrijfleidraad	5.2.1	35	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	NVI vraag 122: Kan concessiegever bevestigen dat de 3A4 voor het schrijven van plan K2 exclusief voorblad, achterblad en inhoudsopgave is? Idem ook de vraag voor plan K1.	Concessiegever bevestigt de aanname van gegadigde.
93	Bijlage 4_ Programma van Eisen	8,2	16	Gebruik	NVI vraag 133: Kan concessiegever bevestigen dat gegadigde er alles aan moet doen om de juiste /actuele MSP bedragen te laten zien maar niet verantwoordelijk is voor de getoonde MSP tarieven. De reden dat gegadigde dit vraagt is dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de desbetreffende MSP ligt.	De aanname van gegadigde is correct.
94	Concessieovereenkomst	art 10.1		Vergoeding	NVI vraag 197: Gegadigde verwacht dat concessiegever op de hoogte is dat in de fossiele markt er ook een variatie aan prijzen "aan de pomp" is, ook van dezelfde aanbieders in het hetzelfde gebied. Gegadigde begrijpt hieruit dat dit voor de concessiegever wel acceptabel is maar voor de niet-fossiele markt (deze aanbesteding) niet. Kan concessiegever dit bevestigen? Gegadigde ervaart dit als een oneerlijke aanpak tussen de fossiel en niet-fossiele markt. Daarnaast ziet gegadigde dit als een verstoring van de marktwerking in de niet-fossiele markt. Concessiegever wordt verzocht om aan te geven waarom zij dit als een eerlijke en niet-verstorende marktwerking ziet.	De fossiele en niet-fossiele markten verschillen wezenlijk van elkaar, waaronder ten aanzien van prijstransparantie. Derhalve gaat de vergelijking van gegadigde niet op.

95	Bijlage 4- programma van eisen	eis 1.15		PVE	<p>NVI vraag 198: Gegadigde heeft verschillende vragen over het aansluiten van bouwmaterieel aan een laadpaal. Het aansluiten van bouwmaterieel en het gebruik van laadpaal(bouw)adapters is in strijd met de NEN-normen en niet toegestaan door de hardwareleveranciers. Dit oneigenlijk gebruik kan storingen veroorzaken en is een veiligheidsrisico.</p> <p>1) In hoeverre is concessieverlener zich bewust van dit risico, en 2) hoe wordt hier in de concessie rekening mee gehouden? 3) Kan concessieverlener bevestigen dat aan het bouwmaterieel (certificerings)eisen, en 4) zo ja kan daarvan een opgave worden gedaan, wordt gesteld ter voorkoming dat concessiehouder geconfronteerd wordt met mogelijke veiligheidsrisico's? 5) Onderkent concessiegever het volgende: Volgens fabrikanten is gebruik van laadpalen voor niet-EV toepassingen formeel oneigenlijk gebruik. - Dit kan leiden tot netvervuiling, verlies van garantie en actie door de netbeheerder. - Verloopstekkers simuleren een EV via het Control Pilot-sigitaal, maar zijn niet officieel toegestaan. Hoewel technisch mogelijk, is het gebruik van openbare AC-laadpalen voor niet-EV toepassingen niet officieel ondersteund door Alfen, Evonity, Etrrel of Ecotap. Gebruik van verloopstekkers is risicovol en kan leiden tot juridische en technische complicaties. Voor tijdelijke stroomvoorziening bij evenementen of bouwplaatsen is het verstandiger om mobiele stroomoplossingen of marktkasten te gebruiken. Gegadigde verzoekt op bovenstaande punten in te gaan.</p>	<p>1) Concessiegever is zich bewust van het door gegadigde geschetste risico. 2) Concessiegever verwacht dat Concessiehouder en de aannemer die van een Laadobject gebruik wil maken afspraken maken over de veiligheid. De "Handreiking voor laden van bouwmaterieel via AC-laadpalen" van het NKL is hiervoor een goed kader. 3) Concessiegever bevestigt dat Concessiehouder eisen kan stellen aan het bouwmaterieel. 4) Zie voor een opgave van de eisen de reeds genoemde handreiking van het NKL. 5) Concessiegever is niet verantwoordelijk voor afspraken tussen Concessiehouder en de hardwareleverancier. Het is aan Concessiehouder om te voldoen aan de bepalingen in de Overeenkomst en onderliggen Aanbestedingsdocumenten en op basis daarvan afspraken met de hardwareleverancier te maken.</p>
96	Bijlage PvE V -Plaatsing nieuwe Laadobjecten				<p>NVI vraag 214: In hoeverre is aan de latende concessiehouder eisen gesteld voor het storingsvrij en zonder gebreken opleveren van de laadpalen? En welke boetes/maatregelen heeft concessiegever met latende concessiehouder daarover afgesproken?</p>	<p>De latende concessiehouder dient de Laadobjecten werkend en storingsvrij over te dragen. De latende concessiehouder dient mee te werken aan de overdracht.</p>
97	Bijlage 10 - over te nemen laadpalen			Data over te nemen laadpaal	<p>NVI vraag 215: Tele2 is overgenomen door Odido. De 2G/3G aansluitingen worden door Odido al niet meer ondersteund. Kan gegadigde er daarom vanuit gaan dat de tele2 laadpalen dan huidige concessiehouder Vattenfall 4G compliant zijn? En dat de KPN laadpalen nog niet 4G compliant zijn?</p>	<p>Daar kan gegadigde niet zomaar vanuit gaan. de reeds aangepaste laders van Vattenfall zijn voorzien van een nieuw 4G modem dit betreft 112 stuks.</p>
98	Bijlage 4- programma van eisen	6.3	11	Overnameplan	<p>NVI vraag 219: Indien bij overname blijkt dat de RA niet conform normen is, hoe gaat concessiegever hier dan mee om richting latende partij? En kan de meerkosten om de RA op juiste niveau te krijgen worden verhaald op de latende concessiehouder en wat is de rol van de concessiegever hierbij?</p>	<p>De latende concessiehouder is verplicht te zorgen dat de over te nemen Laadobjecten voldoen aan het Programma van Eisen van die concessie. Hiervoor kunnen geen kosten in rekening worden gebracht.</p>
99	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	12.2		13 Verwijdering en verplaatsing gedurende de Overeenkomst	<p>Is het mogelijk om voor deze kosten dezelfde indexatie door te voeren als de netbeheerder hanteert?</p>	<p>Zie artikel 12.3 van de Overeenkomst voor een bepaling rond indexatie.</p>
100	Bijlage PvE IV - Harmonisatiekader slim laden	4,2	6	Slim Laden	<p>Fase 2, in het geval van 3 MSP's, moeten deze alle 3 dan ook de opt-out mogelijkheid geven in de MSP app of kan dat via een centrale opt-out (website oid)?</p>	<p>In het geval van 3 MSP's dienen deze alle drie de mogelijkheid tot opt-out aan te bieden.</p>
101	Bijlage 1 - Concept Overeenkomst	5.4		6 Termijnen Realisatieproces	<p>Gegadigde verzoekt concessiegever te bevestigen dat de uitloop van werkzaamheden van gemeente en netbeheerder de CPO niet aan te rekenen zijn, en dat vertraging bij gemeente en netbeheerder derhalve te zien is als overmacht</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 89 van deze Nota van Inlichtingen.</p>
102	Bijlage 10 - over te nemen laadpalen			Data over te nemen laadpaal	<p>Tele2 is overgenomen door Odido. De 2G/3G aansluitingen worden door Odido al niet meer ondersteund. Kan gegadigde er daarom vanuit gaan dat de tele2 laadpalen dan huidige concessiehouder Vattenfall 4G compliant zijn? En dat de KPN laadpalen nog niet 4G compliant zijn?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 97 van deze Nota van Inlichtingen.</p>
103	Bijlage 4- programma van eisen	6.3		11 Overnameplan	<p>Indien bij overname blijkt dat de RA niet conform normen is, hoe gaat concessiegever hier dan mee om richting latende partij? En kan de meerkosten om de RA op juiste niveau te krijgen worden verhaald op de latende concessiehouder en wat is de rol van de concessiegever hierbij?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 98 van deze Nota van Inlichtingen.</p>

104	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Gegadigde heeft als marktpartij een relatie met de netbeheerder voor het verkrijgen van een netaansluiting. Andersom heeft de netbeheerder een klantrelatie met gegadigde in een contractuele relatie waarin gegadigde flexibiliteit verstrekt en de netbeheerder daar een vergoeding voor deze dienstverlening betaalt. Graag bevestiging dat de concessieverlener geen partij is in deze overeenkomst met afspraken over sturing en vergoeding tussen netbeheerder en gegadigde.	Zie het antwoord op vraag 90 van deze Nota van Inlichtingen.
105	Bijlage 4 - Programma van Eisen	9.8	18	SLA storingen	geldt deze eis voor zowel de (verouderde) over te nemen laders, of geldt deze eis voor vervangen laders?	Eis 9.8 van het Programma van Eisen geldt voor alle Laadobjecten binnen onderhavige Concessie. Zie ook §2.5.1 van de Inschrijvingsleidraad.
106	Bijlage 4 - programma van eisen	5.16	10	verkeersbesluiten	Zonder verkeersbesluit en dus zonder bijbehorende bebording voor de laadplekken, kunnen fossiele auto's ongestraft op een laadlocatie blijven staan. Uit ervaring van gegadigde blijkt dat dit ongeveer 10% aan omzet kost. Daarom het verzoek om in deze aanbesteding op te nemen dat het niet nemen van verkeersbesluiten door de gemeenten tot een minimum wordt beperkt	Zie het antwoord op vraag 91 van deze Nota van Inlichtingen.
107	inschrijfleidraad	5.2.1	35	Gunningscriterium 2: verhogen afzet	Kan concessiegever bevestigen dat de 3A4 voor het schrijven van plan K2 exclusief voorblad, achterblad en inhoudsopgave is? Idem ook de vraag voor plan K1.	Zie het antwoord op vraag 92 van deze Nota van Inlichtingen.
108	Bijlage 4 - Programma van Eisen	8,2	16	Gebruik	Kan concessiegever bevestigen dat gegadigde er alles aan moet doen om de juiste /actuele MSP bedragen te laten zien maar niet verantwoordelijk is voor de getoonde MSP tarieven. De reden dat gegadigde dit vraagt is dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de desbetreffende MSP ligt.	Zie het antwoord op vraag 93 van deze Nota van Inlichtingen.
109	Concessieovereenkomst	art 10.1		Vergoeding	Gegadigde verwacht dat concessiegever op de hoogte is dat in de fossiele markt er ook een variatie aan prijzen is "aan de pomp", ook van dezelfde aanbieders. Gegadigde begrijpt hieruit dat dit voor de concessiegever wel acceptabel is maar voor de niet fossiele markt niet. Kan concessiegever dit bevestigen? Gegadigde ervaart dit als een oneerlijke aanpak tussen de fossiel en niet-fossiele markt. Daarnaast ziet gegadigde dit als een verstoring van de marktwerking in de niet-fossiele markt. Concessiegever wordt verzocht om aan te geven waarom zij dit als een eerlijke en niet verstorende marktwerking ziet.	Zie het antwoord op vraag 94 van deze Nota van Inlichtingen.
110	Bijlage 4- programma van eisen	eis 1.15		PVE	Gegadigde heeft verschillende vragen over het aansluiten van bouwmaterieel aan een laadpaal. Het aansluiten van bouwmaterieel en het gebruik van laadpaal(bouw)adapters is in strijd met de NEN-normen en niet toegestaan door de hardwareleveranciers. Dit oneigenlijk gebruik kan storingen veroorzaken en is een veiligheidsrisico. 1) In hoeverre is concessieverlener zich bewust van dit risico, en 2) hoe wordt hier in de concessie rekening mee gehouden? 3) Kan concessieverlener bevestigen dat aan het bouwmaterieel (certificerings)eisen, en 4) zo ja kan daarvan een opgave worden gedaan, wordt gesteld ter voorkoming dat concessiehouder geconfronteerd wordt met mogelijke veiligheidsrisico's? 5) Onderkent concessiegever het volgende: Volgens fabrikanten is gebruik van laadpalen voor niet-EV toepassingen formeel oneigenlijk gebruik. - Dit kan leiden tot netvervuiling, verlies van garantie en actie door de netbeheerder. - Verloopstekkers simuleren een EV via het Control Pilot-sigitaal, maar zijn niet officieel toegestaan. Hoewel technisch mogelijk, is het gebruik van openbare AC-laadpalen voor niet-EV toepassingen niet officieel ondersteund door Alfen, Evonity, Etriel of Ecotap. Gebruik van verloopstekkers is risicovol en kan leiden tot juridische en technische complicaties. Voor tijdelijke stroomvoorziening bij evenementen of bouwplaatsen is het verstandiger om mobiele stroomoplossingen of marktkasten te gebruiken. Gegadigde verzoekt op bovenstaande punten in te gaan.	Zie het antwoord op vraag 95 van deze Nota van Inlichtingen.
111	Bijlage PVE V -Plaatsing nieuwe Laadobjecten				In hoeverre is aan de latende concessiehouder eisen gesteld voor het storingsvrij en zonder gebreken opleveren van de laadpalen? En welke boetes/maatregelen heeft concessiegever met latende concessiehouder daarover afgesproken?	Zie het antwoord op vraag 96 van deze Nota van Inlichtingen.
112	Bijlage 10 Overname Assetlijst	nvt		eNovates laders PRO (eRTU2 platform) - BCPRO22	Geldt de eis dat voor het verhelpen van alle storingen binnen 2 werkdagen ook voor deze verouderde laders?	De door gegadigde benoemde eis geldt voor alle Laadobjecten binnen onderhavige Concessie. Zie ook §2.5.1 van de Inschrijvingsleidraad.

113	NVI vraag 95			Gunningscriterium 2	In het antwoord op vraag NVI 95 corrigeert u als concessiegever dat het gaat om het verhogen van de afzet van laadobjecten en niet meer om het verhogen van de bezettingsgraad. Gegadigde heeft een aantal vragen over dit antwoorden verzoekt verduidelijking op de volgende punten: 1) inzicht te geven in totaal hoeveelheid geladen kWh in '25 per laadpaal of getotaliseerd voor alle laadpalen over heel 2025. Daarmee kan gegadigde met een 0-meting vaststellen hoeveel er gemiddeld is geladen per laadpaal in '25 (de huidige bijlagen geven daar te weinig inzicht in); 2) overzicht van maatregelen die latende concessiehouders hebben uitgevoerd om de afzet in 2025 te verhogen; 3) en een overzicht van het effect in kWh van deze maatregelen in 2025 (dus x% stijging in afzet in 2025; op basis van maatregel y). 4) gemiddelde tijd dat een auto aan de laadpaal gemiddeld per dag is geconnecteerd aan het laadpunt en de gemiddelde tijd per dag dat een auto daadwerkelijk aan het laden is. Toelichting een laadpaal waar auto's lang aan staan geconnecteerd zonder dat er wordt geladen, zorgt voor minder afzet. Dus inzage in die data helpt om een goed startpunt te definiëren. 5) welke groei van de huidige afzet in kWh in procenten verwacht concessiegever de komende jaren oftewel met welke groei is concessiegever content. schot voor de boeg zou kunnen zijn dat de groei van de afzet meegroeit met de groei van het elektrisch autopark in Nederland.	1) Zie de in Nota van Inlichtingen 1 bijgevoegde bijlagen voor het verbruik in 2025. 2) Concessiegever kan de door gegadigde informatie gevraagde informatie niet delen. 3) Concessiegever kan de door gegadigde informatie gevraagde informatie niet delen. 4) Zie de in Nota van Inlichtingen 1 bijgevoegde bijlagen voor de bezettingsgraad in 2025. 5) Het is aan gegadigden om hier een goede inschatting van te maken.
114	NVI325			Gunningscriterium 2	In NVI 325 staat dat bijplaatsen op dezelfde netaansluiting niet valt onder verhogen afzet per laadobject. Daar heeft gegadigde een vraag over. In de praktijk van gegadigde blijkt namelijk dat een locatie met meerdere laadpalen bij elkaar, aantrekkelijker is voor voor e-rijders. De kans op een beschikbare laadpunt is namelijk groter. Dit blijkt ook uit onze analyses (situatie zonder en met extra laadpaal) mbt aantal laadsessies en unieke e-rijders. Deze aanpak zorgt ook voor significante groei in afgenomen kWh (dus afzet). Daarnaast blijkt nu dat een extra laadpaal op bestaande netaansluiting ook nog eens de netcongestie beperkt (geen nieuwe aansluiting) en wel ervoor zorgt dat de laadinfra in de pas loopt met de groei in de laadvraag. Ook betekent zo'n aanpak minder maatschappelijke kosten (minder benodigde aansluitingen). Gegadigde stelt daarom voor om een 2e laadpaal op een aansluiting ook te beschouwen als een afzetverhogende maatregel in de plannen.	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde. Immers, het plaatsen van een Satellietobject is alleen in bepaalde situaties toegestaan en hiervoor ligt het initiatief bij de Concessiegever. Zie ook §2.5.4 van de Inschrijvingsleidraad.
115	Bijlage 4 - Programma van Eisen	10.11	23	Netbewust laden	Is er een mogelijkheid om een vergoeding te ontvangen van de concessieverlener wanneer een bestaande laadlocatie of laadpaal moet worden verplaatst en er door het prioriteringskader van de ACM geen nieuwe vervangende locatie kan worden toegewezen?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde. Zie ook het antwoord op vraag 110 van Nota van Inlichtingen 1.
116	Bijlage 4 - Programma van Eisen	6.2	11	Overname bestaande Laadobjecten	Kan de concessie verlener "ernstige gebreken"definieren.	Zie het antwoord op vraag 46 van deze Nota van Inlichtingen.
117	Bijlage 1: Concept overeenkomst	3.6	4	Plaatsingsperiode	wanneer de netaansluiting voor een laadpaal is aangevraagd, maar door het prioriteringskader van de ACM pas kan worden gerealiseerd ná de gestelde plaatsingstermijn: is de concessiehouder dan verplicht om de aanvraag en/of netaansluiting te laten vervallen, of mag de concessiehouder in dit geval alsnog overgaan tot realisatie?	In het geval dat Concessiehouder niet binnen de gestelde termijnen kan realiseren, vervalt het recht om op de betreffende Laadlocatie te realiseren. De Nadere opdracht komt dan te vervallen, zie artikel 3.6 van de Overeenkomst. Partijen treden dan in overleg over wat er mogelijk is met de reeds lopende aanvraag voor de netaansluiting. Zie ook het antwoord op vraag 86 van Nota van Inlichtingen 1.
118	Bijlage 4 - programma van eisen	5.16	10	verkeersbesluiten	Als de concessiegever ervoor kiest om op bepaalde locaties geen verkeersbesluit te nemen, waardoor de parkeerdruk in wijken kan worden verlaagd, is het dan mogelijk om het bijplaatscriterium te verruimen naar 13.000 kWh zodat hiermee eveneens een bijdrage wordt geleverd aan het verminderen van de parkeerdruk?	Concessiegever gaat niet akkoord met het voorstel van gegadigde.
119	Concessieovereenkomst	art 4.1		Communicatie, rapportage en evaluati	Kan de concessie verlener Bijlage PvE VIII - Technical requirements for purchasing and operating Smart - and Bidirectional Charging ook in het Nederlands aanleveren.	Bijlage PvE VIII is een door een externe partij geschreven bijlage. Concessiegever beschikt niet over een Nederlandstalige versie van deze bijlage.
120	Concessieovereenkomst	art 4.1		Communicatie, rapportage en evaluati	Is het mogelijk om FAT documenten als uitzondering op te nemen, deze worden namelijk vaak in het Engels versterkt.	Concessiegever gaat akkoord met het voorstel van gegadigde.
121	PvE	9.4	18	Grafitti verwijderen	Wij willen de concessiegever toch graag nogmaals vragen te overwegen, de eis aan te passen 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 gegadigde.