

Algemene informatie

Aanbesteding: Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Aanbestedende Dienst: Provincie Noord-Brabant

Referentie: C2355013

Toelichting:

Bijgaand de 2e Nota van Inlichtingen. N.a.v. de gestelde vragen en de daarop gegeven antwoorden zijn er aanpassingen doorgevoerd in de inschrijvingsleidraad en bijlage 1 - beschrijvend document. Deze aangepaste documenten zijn toegevoegd aan de map Nota van Inlichtingen in TenderNed. De wijzigingen bij de deze 2e Nvl zijn daarin blauw gearceerd.

Vraag en antwoord

Ref.nr.

196

Onderwerp:

Staat van de grond

Vraag:

In andere concessies ziet Gegadigde in sommige gevallen dat de grond waarin de aannemer moet werken vervuild blijkt te zijn. Omdat we het hier hebben over een concessie verdeeld over verschillende gemeenten is het voor Gegadigde lastig een inschatting te maken over de staat van de grond. Is het mogelijk om met Aanbestedende dienst het gesprek aan te gaan op het moment dat Gegadigde dit soort situaties constateert en geconfronteerd wordt met hogere kosten vanuit onderaannemers?

Antwoord:

We gaan ervan uit dat dit niet aan de orde is want het betreft reeds bestaande operationele locaties met geïnstalleerde laadpalen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

197

Onderwerp:

Stagnatie

Vraag:

"Gegadigde maakt vaker mee dat op de dag van werkzaamheden aan een Laadpaal een locatie niet bereikbaar is. De onderaannemers van Gegadigde zullen dan kosten doorbelasten aan Gegadigde, die Gegadigde vaak nergens kwijt kan. Is Concessieverlener bereid om in de concessieovereenkomst een bepaling op te nemen die dit risico verplaatst van de Concessiehouder, naar de 'veroorzakende gemeente'? Voorstel: ""Indien er werkzaamheden aan een Laadpaal gepland zijn (bijvoorbeeld maar niet

uitsluitend vervanging of verplaatsing van de Laadpaal) en deze werkzaamheden goedgekeurd zijn door Concessieverlener, maar de locatie door toedoen van Concessieverlener (c.q. een van de gemeenten) onbereikbaar is, is er sprake van stagnatie en vergoedt Concessieverlener (c.q. een van de gemeenten) de stagnatiekosten op basis van de daadwerkelijk gemaakte kosten door Concessiehouder."''''

Antwoord:

Nee, indien en voor zover er sprake zou zijn van verwijtbaar handelen en/of disproportionele kosten als gevolg daarvan, kan de verantwoordelijke partij daarvoor aansprakelijk worden gehouden. Dat is al mogelijk via reguliere wegen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
198

Onderwerp:

Scope van de opdracht

Vraag:

"In artikel 1 van de concept overeenkomst lijkt de verkeerde scope van de opdracht te zijn opgeschreven. Kan deze aansluiten bij de scope zoals omschreven in de inschrijvingsleidraad: 1.3 Reikwijdte

De opdracht omvat de overname, upgrade en exploitatie van de bestaande laadlocaties die onder concessie B1 zijn geplaatst. De operatie richt zich op:

- Het overnemen van eigendom en operationele verantwoordelijkheid;
- Het uitvoeren van een upgradeoperatie om te voldoen aan de eisen uit dit contract;
- Het in stand houden en exploiteren van de laadlocaties gedurende de concessieperiode.

Wellicht ten overvloede: Kan Gegadigde hieruit ook opmaken dat een verplaatsing van een laadpaal nooit kan geschieden gedurende de concessieduur? En zo wel, op welke wijze vergoedt de Concessieverlener de Gegadigde dan de gemaakte kosten?"

Antwoord:

Artikel 1 van de overeenkomst vermeldt de titel van deze aanbesteding. De scope van de opdracht is inderdaad beschreven in paragraaf 1.3 van de inschrijvingsleidraad. Verplaatsingen zijn tevens onderdeel van de opdracht. Zie voor de vergoeding ook het antwoord bij vraag 204.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
199**Onderwerp:**

Meerwerk

Vraag:

In vervolg op de voorgaande vraag: kan Aanbestedende dienst bevestigen of het wijzigen van omstandigheden in de concessie (zoals door gewijzigde wet-en regelgeving) gezien kunnen worden als Meerwerk, zoals omschreven in artikel 3 van de AIV.

Antwoord:

In beginsel zal een wijziging in wetgeving niet kwalificeren als meerwerk in de zin van artikel 3 AIV. Als het op dusdanige wijze verandert dat dit logischerwijs leidt tot aanzienlijke, onverwachte inspanningen van opdrachtnemer dan kan opdrachtnemer bij opdrachtgever een verzoek indienen om te beoordelen of sprake is van meerwerk in de zin van artikel 3 AIV.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
200**Onderwerp:**

Wijziging in wet- en regelgeving

Vraag:

Gegadigde ziet in de huidige documentatie te weinig tot geen ruimte om in het geval van gewijzigde omstandigheden, bijvoorbeeld bij onvoorziene omstandigheden of beleidswijzigingen of wijzigingen van wet- en regelgeving, met Aanbestedende dienst in gesprek te gaan om de gevolgen van de gewijzigde omstandigheden op de verplichtingen van partijen te kunnen bespreken en eventueel de prijs aan te passen, indien hier gegronde redenen voor zijn. Kan Aanbestedende dienst bevestigen dat zij bereid is een verplichting in gesprek te gaan in de documentatie op wil nemen, om op die wijze het risico voor toekomstige onzekerheden niet voor 100% bij concessiehouder te leggen.

Antwoord:

Als omstandigheden op een dusdanige wijze veranderen dat dit logischerwijs leidt tot aanzienlijke, onverwachte inspanningen van opdrachtnemer dan wel er een gegronde reden is om eventueel de prijs aan te passen dan kan opdrachtnemer bij opdrachtgever een verzoek indienen om te beoordelen of hiervan sprake is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

**Ref.nr.
201****Onderwerp:**

Aanvullende wensen

Vraag:

AP2 stelt dat individuele gemeenten aanvullende wensen kunnen doorgeven, mits deze binnen de kaders en uitgangspunten van de aanpak vallen. Kan de Concessieverlener voorbeelden geven van het soort aanvullende wensen waaraan gedacht kan worden? Dit helpt ons om de impact op de uitvoering, planning en logistiek beter in te schatten. Wij willen nadrukkelijk benadrukken dat aanvullende gemeentelijke wensen invloed kunnen hebben op de efficiënte, uniforme en foutloze uitvoerbaarheid van het contract. Individuele afwijkingen ten opzichte van de standaard werkwijze vergroten de operationele complexiteit (bijv. in materiaalstromen, configuraties, locatie-eisen of vergunningprocedures), wat de doorlooptijden en betrouwbaarheid kan beïnvloeden.

Antwoord:

Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om een afwijkende kleur van een laadpaal, omdat de gemeente eisen stelt aan de kleur van straatmeubilair in de openbare ruimte.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.**Onderwerp:**

202

QR-code fraude

Vraag:

"Eis 19 uit de Basisset AC Laden stelt dat frauduleuze QR stickers binnen 24 uur verwijderd dienen te worden. In de lopende MRA-E tender is de volgende vraag gesteld, en is MRA-E daarmee akkoord gegaan. Verzoek aan de Concessieverlener van Noord-Brabant & Limburg om hier ook mee akkoord te gaan:

""Gegadigde begrijpt dat fraudepreventie belangrijk word 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.""

Antwoord:

Het is akkoord om deze termijn aan te passen naar een termijn van 2 werkdagen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

203

Onderwerp:

Bijplaatsen secundaire laadpalen

Vraag:

"Mocht het in de toekomst, door bijvoorbeeld netcongestie of schaarste, niet mogelijk zijn voor de betreffende contractpartij (en) om nieuwe aansluitingen t.b.v. laadpunten te realiseren in gebieden waar dat wel wenselijk is, kan hier op verzoek van Concessieverlener van worden afgeweken.""

Vraag:

De bovenstaande bepaling kan de scope en financiële kaders van de overeenkomst aanzienlijk beïnvloeden. Om dit goed te kunnen inschatten, verzoekt de Concessiehouder om nadere duiding van deze optie:

- Is de Concessiehouder verplicht om aan iedere door de Concessieverlener of gemeente ingediende aanvraag mee te werken, en geldt hiervoor een maximum of volumelimiet?
- Onder welke criteria (bijvoorbeeld verbruiksdata) kan een gemeente een dergelijke aanvraag indienen?
- Tot welk moment in de looptijd van het contract kunnen dit soort aanvullende opdrachten

worden verstrekt?

- Is er sprake van compensatie wanneer deze opdrachten substantieel later in het contract plaatsvinden, mede gezien de verkorte terugverdienperiode?"

Antwoord:

De essentie van deze bepaling is dat wanneer deze situatie zich voordoet en de behoefte aan (extra) laadpunten aanwezig is of toeneemt, er mogelijkheden zijn om ook binnen dit contract ruimte te bieden om extra laadpalen te plaatsen. Het gaat er dus om dat concessiehouder in deze situatie bereid is mee te werken aan deze mogelijkheid. Daarbij is en blijft het uitgangspunt dat vraag en aanbod van laadinfrastructuur met elkaar in balans dient te zijn. Dat betekent dus ook zicht op voldoende volume/afzet en een acceptabele exploitatieperiode. Indien deze situatie zich voordoet dienen hiervoor binnen de kaders van dit contract aanvullende maatwerkafspraken gemaakt te worden. Het is niet mogelijk om deze vooraf vast te leggen. Het gaat erom dat concessiehouder bereid is om in een dergelijke situatie hieraan mee te werken.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
204

Onderwerp:

Vergoeding verplaatsing

Vraag:

Artikel 2.5 omschrijft verwijdering en verplaatsing. Voor (tijdelijke) verwijdering wordt een vergoeding van 1500 euro vermeld. Het artikel meldt geen tarief voor een verplaatsing. Welke vergoeding geldt er voor verplaatsingen?

Antwoord:

Voor verplaatsing geldt dezelfde vergoeding van €1500,-

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Ref.nr.
205

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Onderwerp:

Verwijderen bebording

Vraag:

Concessiegever geeft aan dat de resultaten van de bebording#pilot impact kunnen hebben op de businesscase, maar stelt tegelijkertijd dat eventuele aanpassingen redelijk zullen zijn en in overleg plaatsvinden. Kunt u toelichten op welke wijze de uitkomsten van de pilot desondanks invloed kunnen hebben op de businesscase van de Concessiehouder?

Antwoord:

Een eventuele inkomstenderving die gepaard gaat met een kostenreductie en/of een niet-tastbaar voordeel heeft invloed op de samenstelling van de businesscase, maar kan desalniettemin neutraal of positief uitpakken. Goed daarbij is te noteren dat de bebording in eigendom is van de gemeente.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
206

Onderwerp:

Overdrachtsperiode retrofit laadpalen

Vraag:

De huidige tekst suggereert dat de CPMS overdracht van alle te retrofitten laadpalen "direct" op 25 januari plaatsvindt. In de praktijk vereist deze overname echter een fysiek bezoek per locatie voor onder andere het wisselen van de simkaart en het overzetten van instellingen. Dit is logistiek niet uitvoerbaar binnen één dag. Kunt u verduidelijken tot wanneer de Overnamepartij de tijd krijgt om deze fysieke overdrachten uit te voeren?

Antwoord:

Deze overname dient zo snel mogelijk uitgevoerd te worden. Het is aan Inschrijvende partij om uiteen te zetten op wat voor termijn dit haalbaar is. Daarbij moet dit maximaal binnen 14 kalenderdagen uitgevoerd zijn.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
207**Onderwerp:**

HBEs / EREs

Vraag:

"In vraag 18 is aangegeven dat de concessieverlener geen aanpassing wil doen aan het mechanisme rondom HBE/ERE#inkomsten en dat het risico hiervan volledig bij de concessiehouder ligt. Wij willen dit graag verder verkennen in relatie tot de marktontwikkelingen na 2030.

Zoals bekend, zijn de huidige Nationale regelgeving en Europese RED#richtlijnen mogelijk aan verandering onderhevig. Er bestaat een reële kans dat ERE's of vergelijkbare emissiereductie-instrumenten na 2030 opnieuw (financiële) waarde krijgen, of in gewijzigde vorm blijven bestaan. Deze waarde kan substantieel zijn voor de businesscase van publieke laadinfrastructuur en dus ook voor de betaalbaarheid van het laadtarief voor E-rijders.

Wij willen daarom de volgende vraag voorleggen:

Is de concessieverlener bereid om — uitsluitend voor de periode ná 2030 — een verrekeningsmechanisme te overwegen waarbij een deel van eventuele toekomstige ERE#opbrengsten wordt gedeeld met de concessieverlener, in ruil voor een mogelijkheid voor de concessiehouder om deze toekomstige opbrengsten gedeeltelijk mee te nemen in de inschrijfprijs?

Hierbij geldt dat:

de concessiehouder bereid is een vast percentage van eventuele ERE#opbrengsten na 2030 af te dragen, voorstel is 50%;

het mechanisme uitsluitend wordt geactiveerd indien en voor zover ERE's na 2030 daadwerkelijk (her)ingevoerd of gevaloriseerd worden;

dit geen risico vormt voor de concessieverlener, maar juist zorgt voor een gunstigere inschrijfprijs voor e#rijders en gemeenten.

Als ERE's na 2030 niet meer bestaan, de concessiehouder het recht heeft om 50% van de ERE waarde te verrekenen in de laaddienstprijs na 2030.

Kan de concessieverlener aangeven of zij bereid is dit voorstel te overwegen, en zo ja, onder welke voorwaarden een dergelijk verrekeningsmechanisme passend zou zijn binnen deze concessie?"

Antwoord:

De Aanbestedende dienst is zich bewust van de (op handen zijnde) ontwikkelingen in het mechanisme en de markt rondom Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's) en Emissie Reductie Eenheden (ERE's) en hoe dit in potentie de business case van de Inschrijver kan beïnvloeden. De Aanbestedende dienst beschouwt de handel in HBE's en ERE's als een marktaangelegenheid, vergelijkbaar met de energy sourcing strategie die een Inschrijver erop aanhoudt: het is aan de Gegadigden om hierin een voor hen passende strategie te bepalen binnen de kaders die de tender schetst. Zodoende is de Aanbestedende dienst niet bereid om mee te gaan in het voorstel.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
208

Onderwerp:

Duurzame energie

Vraag:

"In vraag 76 geeft de aanbestedende dienst aan dat het aantonen van lokaal opgewekte duurzame energie kan plaatsvinden via bijvoorbeeld Garanties van Oorsprong (GvO's) of een Power Purchase Agreement (PPA). De inschrijvingsleidraad (GC4) vraagt inschrijvers om te beschrijven welke maatregelen worden ingezet om een zo groot mogelijk aandeel lokaal opgewekte energie te realiseren.

Om te kunnen bepalen welke aanpak het meest passend en proportioneel is voor inschrijvers, verzoeken wij u om de volgende punten te verduidelijken:

Wordt er in de beoordeling van GC4 onderscheid gemaakt tussen het toepassen van GvO's versus het afsluiten van een PPA?

Met andere woorden: kan een PPA leiden tot een hogere score dan GvO's, of worden beide instrumenten als gelijkwaardig beschouwd om aan te tonen welk percentage duurzame energie in de provincies Noord-Brabant en Limburg wordt opgewekt?

Indien er wél onderscheid wordt gemaakt:

Welke criteria hanteert de beoordelingscommissie om dit verschil in toegevoegde waarde te bepalen?

Op welke wijze wordt de onderbouwing van ""lokale opwek"" meegewogen?

Indien er géén onderscheid wordt gemaakt:

Wat is dan de toegevoegde waarde voor inschrijvers om meer detail of aanvullende onderbouwing (zoals locatie van productie, type installatie, looptijd contract, etc.) aan te leveren?

Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat extra detail in deze context niet tot meer punten leidt?

"

Antwoord:

Voor de beoordeling wordt er geen onderscheid gemaakt tussen GvO's versus PPA's. De detail onderbouwing geeft de aanbestedende dienst meer inzicht in de toepassing van het gebruik van de lokaal opgewekte groene stroom.

Het is aan inschrijver om te zorgen voor een goede uitwerking van dit gunningscriterium. Het is daarbij dus ook aan inschrijver om te bepalen of er meer of minder detail wordt gegeven in de beantwoording. Het gunningscriterium zal als geheel worden beoordeeld door het beoordelingsteam.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
209

Onderwerp:

Indexatie energie inkoop

Vraag:

"In vragenronde 1 is door meerdere inschrijvers (o.a. vraag 19, 24, 77, 83, 84, 112, 131, 158) al uitgebreid toegelicht dat de huidige indexatiemethodiek voor de energiecomponent een aanzienlijk en moeilijk beheersbaar risico veroorzaakt. De kern van dit risico is dat de nulwaarde (L0) waarop de indexatie wordt gebaseerd, pas ná de inschrijfdatum bekend wordt (Q3 2026), terwijl inschrijvers hun bieding moeten baseren op het prijspeil van april 2026. Hierdoor kan een structurele mismatch ontstaan tussen:

de inkoopwaarde waarmee inschrijvers hun tarief moeten bepalen, en
de nulwaarde waarmee concessieverlener de indexatie berekent.

Dit mechanisme kan — zoals ook in vraag 131 is toegelicht — zowel leiden tot structurele verliezen voor de concessiehouder als tot onnodig hoge tarieven voor de e#rijder, omdat inschrijvers gedwongen worden forse risicopremies in hun tarief op te nemen. De markt heeft dit risico in grote aantallen gesignaleerd, maar in de antwoorden wordt tot nu toe verwezen naar vraag 19, zonder inhoudelijke behandeling van het nulwaarderisico.

Gelet op:

het grote aantal CPO's dat deze zorg heeft geuit,
het duidelijk beschreven effect dat de nulwaarde pas na inschrijving bekend is,
het belang van een level playing field en een economisch meest voordelige inschrijving, en
het feit dat dit risico eenvoudig te mitigeren is door de nulwaarde vooraf te definiëren,

verzoeken wij de aanbestedende dienst de indexatiesystematiek te heroverwegen en de nulwaarde vóór inschrijving vast te stellen.

Bijvoorbeeld door L0 te definiëren als het gemiddelde van de end-of-day ENDEX settlementprijzen van de vier kwartalen voorafgaand aan inschrijving (Q2 2025 t/m Q1 2026), of een vergelijkbare objectieve en vooraf controleerbare periode.

Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat zij de nulwaarde alsnog vooraf zal vaststellen om dit disproportionele en door meerdere partijen onderkende risico weg te nemen?

Indien niet, kan de aanbestedende dienst dan onderbouwen waarom deze risicoverdeling wenselijk is, ondanks de evidente negatieve effecten op biedingen, betaalbaarheid voor de e#rijder en het gelijke speelveld?"

Antwoord:

Aanbestedende dienst ziet in dat er een aanpassing noodzakelijk is om het geschetste risico van een structurele mismatch te mitigeren. Aanbestedende dienst kan echter niet meegaan in het voorstel om zelf de nulwaarde vooraf vast te stellen omdat zij niet onbedoeld sturing wenst te geven aan de hoogte van de (energie) inkoopcomponent van de inschrijfprijs. Om alsnog een structurele mismatch te voorkomen en de gemiddelde dagwaardes van Q2 en Q3 mee te nemen, kiest aanbestedende dienst ervoor om het eerste indexatiemoment te verplaatsen naar 1 januari

2027.

De tekst in de Inschrijfleidraad wordt als volgt aangepast:

Vanaf ingang contract (Q1 2027) geldt de inkoopprijs zoals opgegeven bij inschrijving. Het eerste indexatiemoment is 1 januari 2027, waarna ieder kwartaal geïndexeerd wordt. Om de bovenstaande formule te verduidelijken volgt voor dit eerste indexatiemoment het volgende voorbeeld:

$$\text{Inkoopprijs_nieuw} = \text{Inkoopprijs_oud} + \text{L1-endex} - \text{L0-endex}$$

Waarin:

Inkoopprijs_nieuw is het energie inkoop component voor Q1 2027

Inkoopprijs_oud is de inkoopprijs zoals bij inschrijving opgegeven

L1-endex is de gemiddelde inkoopprijs voor Q3 2026

L0-endex is de gemiddelde inkoopprijs voor Q2 2026

De aangepaste inschrijfleidraad is als bijlage opgenomen bij deze nota van inlichtingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
210

Onderwerp:

Netbewust laden

Vraag:

"Wij constateren dat de concessieverlener in paragraaf 5.1.1. van het Beschrijvend Document de verplichting uitspreekt dat netbewust laden toegepast gaat worden.

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) waarbij de concessiehouder(s) optreden als CSP of zich laten vertegenwoordigen door een CSP."

Kunt u bevestigen dat de concessiehouder niet verplicht is om transportbeperkingen (zoals CSC) te accepteren of Netbewust Laden te implementeren zonder dat daar een marktconforme vergoeding van de netbeheerder tegenover staat? We verwijzen graag naar het geschilbesluit van Liander / Equans <https://www.acm.nl/system/files/documents/geschilbesluit-equans-liander.pdf>. Het stuursignaal kan door de netbeheerder aan de Overnamepartij alleen o.b.v. vrijwilligheid

worden opgevolgd, zie het besluit. "

Antwoord:

Nee, Netbewust Laden conform de handreiking wordt onvoorwaardelijk toegepast, en aanvullende (tarief)afspraken kunnen Overnamepartij en netbeheerder onderling maken met instemming van de Concessieverlener.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
211

Onderwerp:

Korting voor flex

Vraag:

"In GC3 wordt gesteld dat "de marge die de Overnamepartij creëert ten goede komt aan de aanbieder van de flexibiliteit (E#rijder en indien van toepassing de EMSP)".

Kan de concessieverlener bevestigen of met deze passage wordt bedoeld dat een deel van de marge uit slim laden ook toegekend mag worden aan de Overnamepartij ter dekking van de kosten voor de slimme#laden dienstverlening (denk aan: IT#platform, algoritmes, forecasting, EMSP#koppelingen, user interface, dataverwerking, compliance, onderhoud, etc.)?"

Antwoord:

Met additionele informatie over de wensen van de e-rijder kan Overnamepartij de laadsessie zo kiezen dat de inkoopkosten van elektriciteit lager worden. In de uitvraag wordt Overnamepartij gevraagd om twee tarieven in te dienen. Het is aan Overnamepartij om deze tarieven zo te kiezen dat er voor Overnamepartij een positieve business case is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
212

Onderwerp:
Korting voor flex

Vraag:

"In GC3 wordt gesteld dat "de marge die de Overnamepartij creëert ten goede komt aan de aanbieder van de flexibiliteit (E#rijder en indien van toepassing de EMSP)". Kan de concessieverlener bevestigen of met deze passage wordt bedoeld dat een deel van de marge uit slim laden ook toegekend mag worden aan de Overnamepartij ter dekking van de kosten voor de slimme#laden dienstverlening (denk aan: IT#platform, algoritmes, forecasting, EMSP#koppelingen, user interface, dataverwerking, compliance, onderhoud, etc.)?"

Antwoord:

Zie antwoord vraag 211.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
213

Onderwerp:
Netbewust laden

Vraag:

"Kunt u toelichten wat in SC2 precies als "toepassing van netbewust laden" moet worden gerapporteerd?
Specifiek vragen wij om verduidelijking op de volgende punten:

Moet de Overnamepartij rapporteren over het aantal laadpalen waarop NBL actief is, óf over het aantal individuele laadsessies waarbij NBL daadwerkelijk effect heeft gehad?

Wanneer geldt een laadsessie als "netbewust geladen"?

Bijvoorbeeld:

- wanneer het laadvermogen actief is teruggestuurd door de netbeheerder?
 - wanneer sprake is van door de Overnamepartij toegepaste vermogenssturing?
 - of pas wanneer de e#rijder een aantoonbare beperking in laadsnelheid of eind#SoC ervaart?
- "

Antwoord:

Een laadsessie geldt als "netbewust geladen" wanneer een stuursignaal (OpenADR) van de netbeheerder is opgevolgd door de CPO. Rapportage hierover is tweeledig: CPO rapporteert over effecten bij EV-rijders (laadzekerheid, storingen, klachten) en RNB rapporteert over netimpact (dit laatste gaat via slimme meter data van de laadpalen en heeft CPO dus geen werk aan)

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
214**Onderwerp:**

Korting voor flex

Vraag:

"In vraag 41 van NV1 geeft Aanbestedende dienst aan dat, naar aanleiding van de vragen, de formuleringen rondom het belonen van flexibiliteit zijn aangepast in het beschrijvend document. In de nieuwe tekst van §5.3.2 en GC3 blijft echter de kern overeind dat inschrijvers zich moeten committeren aan een vaste korting in €/kWh (verlaagd tarief t.o.v. regulier tarief) die gedurende de exploitatieperiode geldt als beloning voor flexibiliteit.

Wij zien daarbij de volgende knelpunten:

1. De waarde van flexibiliteit is sterk situatie#afhankelijk: de ene sessie biedt veel meer flexibiliteit (lange verblijftijd, beperkte energiebehoefte) dan de andere. Een vaste korting in €/kWh leidt er in de praktijk toe dat E#rijders met zeer veel flexibiliteit niet naar verhouding worden beloond, terwijl E#rijders met beperkte flexibiliteit relatief "overbeloond" worden.
2. De marktwaarde van flexibiliteit is nu nog onzeker en zal zich de komende jaren ontwikkelen (ontwikkeltende flexibiliteitsmarkten, onbalansprijzen, congestie#contracten, etc.). Een vaste kortingswaarde nu vastleggen betekent dat de CPO een aanzienlijke risicopremie moet inbouwen, die onvermijdelijk resulteert in een lagere korting voor E#rijders dan theoretisch mogelijk zou zijn. De huidige uitwerking dwingt inschrijvers dus om een conservatieve korting te kiezen, wat de door Aanbestedende dienst gewenste maximale benutting en beloning van flexibiliteit beperkt. Is Aanbestedende dienst bereid te overwegen dat inschrijvers in GC3 een mechanisme mogen voorstellen (in plaats van één statisch getal) waarmee: de daadwerkelijke waarde van flexibiliteit voor Overnamepartij en E#rijder beter in balans wordt gebracht, en wordt voorkomen dat CPO's uit voorzorg een grote risicopost inprijzen, waardoor de feitelijke korting voor E#rijders lager uitvalt dan nodig is?"

Antwoord:

1. Dit is correct, maar Aanbestedende dienst hecht sterk aan een eenvoudige en duidelijk uitlegbare prijsstelling, zowel voor e-rijders als EMSP's.

2. Aanbestedende dienst is het eens met de geschetste uitdaging over de onbekende waarde van flexibiliteit gedurende de looptijd van de concessie. Daarom staat in GC3 bij punt 6 van de uit te werken onderdelen ook genoemd als op te leveren onderdeel van het plan:
"Een beschrijving voor de monitoring van de effectiviteit van het verlaagd tarief, een proces waarin gedurende de looptijd van de concessie verbeteringen doorgevoerd kunnen worden en een werkwijze om de waarde van flexibiliteit periodiek (kwartaal of jaar) te kalibreren."

Zodoende gaat de Aanbestedende dienst niet mee in het voorstel om een eigen mechanisme voor

te stellen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
215

Onderwerp:

Korting voor flex

Vraag:

De gebruikte eenheid "kW per uur" is technisch onjuist en kan niet worden toegepast voor het bepalen van laadprofielen of flexibiliteitskorting. Kunt u bevestigen dat u hier 4,5 kW gemiddeld bedoelt of 4,5 kWh/uur gemiddeld?

Antwoord:

De definitie van "flexibiliteit" wordt aangepast. Zie het antwoord op vraag 239.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
216

Onderwerp:

Korting voor flex

Vraag:

"In §5.3.2 wordt een laadsessie "flexibel" genoemd wanneer het gemiddelde benodigde vermogen ($\text{energy_need} / \text{beschikbare tijd} \leq 4,5 \text{ kW}$ (of 1,5 kW voor 1#fase) is. Deze definitie is expliciet gekoppeld aan de waarde van flexibiliteit op energiemarkten en het verlaagde tarief. Tegelijkertijd geldt binnen deze concessie dat beschikbare flexibiliteit in de komende jaren in belangrijke mate zal moeten worden ingezet voor Netbewust Laden (NBL) om netcongestie te mitigeren. Die flexibiliteit kan in de praktijk vaak niet vrij worden ingezet op verschillende

energiemarkten, omdat NBL en afspraken met de netbeheerder (CBC/CSC) prioriteit hebben, en heeft daarmee een andere aard en beperkte verhandelbaarheid dan de huidige definitie suggereert. Is de concessieverlener bereid de definitie van "flexibele laadsessie" minder strikt en minder markt#specifiek te formuleren (bijvoorbeeld door flex als "stuurbare ruimte in tijd /vermogen" te definiëren), zodat: de verlaagde tariefstructuur niet wordt gebaseerd op een veronderstelling dat alle flex per definitie op energiemarkten benutbaar en "verkoopbaar" is?"

Antwoord:

Aanbestedende dienst past de definitie van "flexibel" aan. Zie antwoord op vraag 239.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
217

Onderwerp:

Korting voor flex

Vraag:

"In paragraaf 5.3.2 van het Beschrijvend Document staat dat de waarde van flexibiliteit ten goede moet komen aan "de aanbieder van flexibiliteit (E#rijder en indien van toepassing de EMSP)". In de praktijk heeft de EMSP echter geen verplichting om deze waarde (korting of beloning) door te geven aan de E#rijder, waardoor de E#rijder mogelijk geen enkel voordeel ontvangt terwijl dat wel door de concessieverlener wordt beoogd. Kan de concessieverlener toelichten hoe wordt geborgd dat de E#rijder daadwerkelijk profiteert van flexibiliteitsbeloningen wanneer deze via een EMSP verlopen, aangezien EMSP's contractueel en wettelijk niet verplicht zijn deze voordeelcomponent door te zetten naar hun klanten?"

Antwoord:

Aanbestedende dienst gelooft dat dit wordt geborgd door marktwerking. Omdat de CPO de korting aanbiedt aan alle EMSPs in de markt en er relatief veel EMSPs in de markt actief zijn, zullen EMSPs die deze korting niet of slechts in zeer geringe mate doorzetten aan E-rijders snel 'duur' zijn tov concurrenten die dat wel doen. Uiteraard zou het ongewenst zijn als EMSPs de korting in zijn geheel niet doorzetten aan de E-rijder, maar zelfs in dat geval zou er winst zijn omdat er interactie met de gebruiker optreedt en flexibiliteit ontsloten wordt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Ref.nr.
218

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Onderwerp:

Dynamische tarieven

Vraag:

In §5.3.2 wordt flexibiliteit uitsluitend gedefinieerd als situaties waarin de E#rijder voldoende tijd heeft om de gewenste energie te laden met een gemiddeld vermogen $\leq 4,5$ kW / $\leq 1,5$ kW. Het verlaagde tarief mag alleen worden toegepast voor deze sessies. Deze benadering belooft uitsluitend één type flexibiliteit: langdurig parkeren met lage vermogensvraag, typisch bij avond# en nachtelijke inplugmomenten. Dit lost echter maar een deel van het congestieprobleem op. Voor structurele congestievermindering zijn juist ook andere vormen van flexibiliteit essentieel, zoals: overdag inpluggen wanneer er (lokale) duurzame overproductie is en laden buiten piekmomenten. De huidige definitie staat het belonen van deze relevante vormen van flexibiliteit niet toe, terwijl deze voor netbewust laden (NBL), lokale opwek en congestiemitigatie waarschijnlijk veel belangrijker zijn dan de "gemiddelde vermogensflex" waar §5.3.2 nu op is gebaseerd. Is de concessieverlener bereid de definitie van "flexibele laadsessie" te verruimen, zodat ook andere vormen van flexibiliteit die congestie verminderen of lokaal duurzaam laden bevorderen in aanmerking kunnen komen voor het verlaagde tarief?

Antwoord:

Aanbestedende dienst gaat hier deels in mee. Aanbestedende dienst gaat er in mee om de definitie van "flexibele laadsessie" te verruimen (zie antwoord op vraag 239). Aanbestedende dienst gaat er niet in mee om tijdvariabele tarieven toe te passen (zie antwoord op vraag 253)

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
219

Onderwerp:

V2G

Vraag:

"In paragraaf 5.1.2 van het Beschrijvend Document staat dat E#rijders die V2G toepassen een beloning ontvangen, terwijl E#rijders die geen V2G toepassen geen financieel nadeel mogen ondervinden.

Deze twee uitgangspunten lijken strijdig: een financiële beloning voor de ene groep impliceert immers een financieel voordeel ten opzichte van de andere groep. Kunt u toelichten hoe deze

bepalingen zich tot elkaar verhouden?"

Antwoord:

Het gaat erom dat het de Gegadigde duidelijk is dat slim (V2G) laden geen zero-sum-game is waarbij de winsten van de een de kosten van de ander representeren. Door slim (V2G) laden te combineren met slimme energy sourcing strategieën kunnen de energiekosten voor laadsessies met (V2G) flexibiliteit lager zijn zonder dat de inflexibele (of reguliere slim laden) laadsessies duurder worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
220

Onderwerp:

Netbewust laden

Vraag:

Kunt u bevestigen of deze kosteloze opt-out een vaste verplichting is voor de gehele looptijd van de concessie, of dat het concessieverlener in de toekomst vrijstaat om een meerprijs of tariefcomponent toe te staan wanneer E#rijders kiezen voor een opt-out?

Antwoord:

De opt-out dient voor de gehele looptijd van de concessie ingevoerd te worden. Als uit monitoring blijkt dat de opt-out tot onwenselijke situaties leidt kunnen in overleg passende maatregelen genomen worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

Onderwerp:

221

Netbewust laden

Vraag:

"In paragraaf 5.1.1 van het Beschrijvend Document staat dat tariefafspraken tussen Overnamepartij en de regionale netbeheerder alleen kunnen worden gemaakt met instemming van de concessieverlener, terwijl de concessieverlener geen contractpartij is bij dergelijke afspraken.

Kunt u toelichten:

1. Waarom de concessieverlener instemmingsrecht heeft opgenomen voor een overeenkomst waarbij zij geen partij is?
2. Wat exact onder "(tarief)afspraken" wordt verstaan (bijv. capaciteitstarieven, flexibiliteitstarieven, aansluitkosten, CSC/CBC#tariefstructuren)?
3. Welke criteria de concessieverlener hanteert om al dan niet in te stemmen?"

Antwoord:

1. De concessieverlener is indirect partij omdat de overeenkomst tussen de overnamepartij en de netbeheerder betrekking heeft voorliggende tender die door de concessieverlener is aanbesteedt. De concessieverlener tracht meerdere en soms tegenstrijdige belangen te verenigen in zowel de voorliggende tender als in andere lopende en toekomstige tenders. Concessieverlener streeft daarbij onder meer naar een gelijksoortige implementatie binnen de regio. Om deze redenen heeft de concessieverlener instemmingsrecht opgenomen.
2. Onder (tarief)afspraken worden alle aanvullende afspraken tussen regionale netbeheerder en Overnamepartij verstaan om netcongestie te mitigeren.
3. Deze staan vermeld in de paragraaf waarnaar verwezen wordt: "Concessieverlener streeft daarbij onder meer naar een gelijksoortige implementatie binnen de regio, waarbij op dit moment o.a. van belang is een kosteloze opt-out voor E-rijders die om voor hen moverende redenen van het maximale vermogen gebruik willen maken en intensieve monitoring van slimme laadsturing en de onvolkomenheden die ontstaan." Verder beschrijft paragraaf 1.2 van de Inschrijfleidraad de doelstelling van de concessieverlener.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

222

Onderwerp:

Netbewust laden

Vraag:

"In vraag 40 van NV11 geeft de concessieverlener aan dat de laadzekerheid van Netbewust Laden (NBL) wordt gemonitord op basis van het gemiddeld geladen aantal kWh per sessie, waarbij "geen significante afwijking" mag ontstaan t.o.v. situaties zonder NBL.

Aangezien de gemiddelde sessiegrootte autonoom blijft toenemen (o.a. door grotere accupakketten, minder hybride's etc.) en NBL juist impact kan hebben op sessiedoorlooptijd (en daarmee totale afzet aan de paal) lijkt deze indicator onvoldoende representatief voor

laadzekerheid. Is de concessieverlener bereid om samen met Overnamepartij een meer geschikte en toekomstbestendige monitoringmethode af te spreken voor NBL#impact, bijvoorbeeld op basis van het percentage sessies waarbij de gevraagde energiewens tijdig is gehaald of het effect op sessiedoorlooptijd, zodat laadzekerheid niet wordt beoordeeld op een metric (gemiddeld kWh per sessie) die door marktontwikkelingen structureel verandert en NBL#effecten niet betrouwbaar zichtbaar maakt?"

Antwoord:

Ja, dat is bespreekbaar.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
223

Onderwerp:

Level playing field

Vraag:

In vraag 190 van NVI 1 wordt gevraagd naar het ontbreken van een level playing field tussen CPO's die wél en géén eigen eMSP hebben. De concessieverlener verwijst in het antwoord naar vraag 189, maar daarin wordt niet concreet toegelicht op welke wijze dit level playing field wordt geborgd, noch worden aanvullende eisen of randvoorwaarden geformuleerd richting geïntegreerde CPO/eMSP#partijen. Daarnaast zien wij in de aangepaste teksten van GC3 en §5.3.2 geen bepalingen terug die dit punt wél expliciet adresseren. Kan de concessieverlener concreet aangeven op welke wijze binnen deze concessie een gelijk speelveld wordt gewaarborgd tussen: CPO's die tevens eMSP zijn, en CPO's die uitsluitend als CPO opereren, met name waar het gaat om: het voorkomen dat geïntegreerde CPO/eMSP#partijen via hun eigen EMSP#kanaal een structureel concurrentievoordeel hebben t.o.v. CPO's die van derde EMSP's afhankelijk zijn?

Antwoord:

Het voordeel onder GC3 dat een geïntegreerde CPO had kunnen hebben ten opzichte van een reguliere CPO is weggenomen door het element "het aantal EMSP's dat de Inschrijver voor deze werkwijze aan zich verbindt en het bijbehorende aantal laadsessies dat dit vertegenwoordigt (...)" te verwijderen. In plaats daarvan wordt van de Inschrijver gevraagd om te beschrijven hoe zij interacteert met 'de' EMSP als (markt)rol in plaats van als specifieke entiteit(en). Hiermee is het potentieel ongelijke speelveld teniet gedaan.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
224**Onderwerp:**

Laadpas

Vraag:

"In vraag 143 van NV11 geeft de concessieverlener aan dat het aanbieden van een laadpas door de CPO verplicht blijft om te borgen dat laadpasgebruikers tegen het contractuele tarief kunnen laden. Wij verzoeken om aanpassing van deze eis, omdat:

1. Het uitgeven van een laadpas en het verwerken van transacties niet gratis is (eMSP's maken hier ook kosten aan). Het verplichten van een CPO om zélf (of via een derde) een laadpas uit te geven verandert niets aan deze kosten, en dit leidt dus tot hogere laadtarieven voor álle gebruikers, ook:

– bestaande laadpasgebruikers,

– én ad#hoc gebruikers.

Welke in geen enkele vorm gebaat zijn bij de introductie van een nieuwe laadpas.

2. AFIR al garandeert dat iedere EV#rijder via ad#hoc laden zonder registratie tegen het contractuele tarief kan laden.

Kan de concessieverlener toelichten waarom, ondanks bovenstaande, een laadpasverplichting proportioneel en noodzakelijk wordt geacht?

En kan de concessieverlener bevestigen dat het doel ("laden tegen contractueel tarief") óók bereikt kan worden zonder laadpasverplichting, door uitsluitend te eisen dat laden tegen het contractuele tarief via AFIR#conform ad#hoc geborgd is?"

Antwoord:

Deze eis wordt niet aangepast. Hoewel het voor gebruikers mogelijk is om middels een ad-hoc betaling tegen de contractuele tarieven te laden, blijkt uit beschikbare data van het bestaande netwerk dat het overgrote deel van de transacties plaatsvindt door middel van een laadpas. Concessieverlener wil daarom borgen dat het ook met een laadpas mogelijk is om voor de contractuele tarieven te laden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.**Onderwerp:**

225

Netbewust laden

Vraag:

"In bijlage 13 ("Data huidige Concessiehouder") worden per laadlocatie het type laadpaal en de aansluitkabels vermeld, maar nergens wordt aangegeven of de betreffende laadpalen zijn uitgerust met een slimme meter, een domme meter, of een slimme, niet uitleesbare meter. Aangezien laadpalen met een domme meter niet aantoonbaar kunnen voldoen aan de eisen voor Slim Laden en Netbewust Laden uit zowel het Beschrijvend Document (hoofdstuk 5.1 t/m 5.1.1) als de aanvullende regionale eisen (SC2), verzoeken wij om verduidelijking:

1. Kan de aanbestedende dienst een overzicht verstrekken van welke bestaande laadpalen binnen concessie B1 zijn uitgerust met een domme meter?
2. Geldt voor palen met een domme meter dat zij verplicht moeten worden vervangen in plaats van geretrofit, aangezien zij technisch niet kunnen voldoen aan de verplichte aansturing (o.a. NBL conform NKL AC#eis 43 en de transparantieplichting SC2)?"

Antwoord:

1. Enexis zal een lijst met type meters beschikbaar stellen bij start van de overeenkomst.
2. Retrofit kan volstaan. Kosten en werkzaamheden voor het vervangen van de meter liggen bij Enexis. Dit kan separaat van de vervangingsoperatie van CPO verlopen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

226

Onderwerp:

Korting voor flex

Vraag:

Flexibiliteitskorting moet aan EMSP worden doorgegeven. Hoe dient de Overnamepartij om te gaan met EMSP's die flexibiliteitsdata (tijd van vertrek, energiedoel) niet op een betrouwbare manier kunnen leveren? Of EMSP's die niet OCPI 2.2.1 compliant zijn?

Antwoord:

- EMSP's die niet OCPI 2.2.1 compliant zijn kunnen deze informatie niet doorgeven en dus ook niet voor het verlaagd tarief in aanmerking komen.
- EMSP's die wel OCPI 2.2.1 compliant zijn maar de gevraagde informatie niet leveren komen ook niet in aanmerking voor een verlaagd tarief.
- EMSP's die onbetrouwbare informatie doorgeven benadelen hun eigen klanten en dit is niet in het belang van de EMSP. Zie ook antwoord op vraag 217. Aanbestedende dienst verwacht daarom niet dat dit een groot probleem zal zijn maar het staat Overnamepartij vrij hier onder uitvraag GC3 onderdeel 6 een oplossing voor aan te dragen. Houdt daarbij rekening met eis G3 'Ontzegging derden' in Bijlage 2 'Aanvullende regionale eisen'.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
227**Onderwerp:**

Fundering

Vraag:

Deze eis stelt dat de funderingen van de huidige laadpalen vervangen dienen te worden voor funderingen die voldoen aan NTA 8042. Voor een goede retrofit is het vervangen van een fundering niet nodig en is ook geen tussenkomst van de netbeheerder gewenst. Indien funderingen vervangen dienen te worden is een retrofit geen interessante optie meer. Kunt u deze eis laten vervallen voor de laadpalen die met een retrofit aan alle eisen kunnen voldoen?

Antwoord:

Indien de huidige fundering en aansluiting intact blijven bij een retrofit, dan is de NTA 8042 niet van toepassing.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
228**Onderwerp:**

Netbewust laden

Vraag:

"In paragraaf 5.1.1 van het Beschrijvend Document wordt aangegeven dat Overnamepartij Netbewust Laden dient toe te passen conform NKL#eis 43 en hierover afspraken moet maken met Enexis.

Kunt u in overleg met Enexis een lijst verstrekken van MSR's / onderstations of gebieden waar Netbewust Laden daadwerkelijk noodzakelijk wordt geacht, zodat de Overnamepartij

NBL#implementatie correct en doelgericht kan plannen?"

Antwoord:

Deze lijst kan bij de start van de concessie worden verstrekt, dan is de meest actuele data beschikbaar.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
229

Onderwerp:

GC2 Inschrijvingsleidraad paragraaf 4.4

Vraag:

De beoordelingscriteria voor GC2 gaan alleen over 'capaciteit' terwijl in de inschrijvingsleidraad ook zaken als overlast voor e-rijder, omwonenden en gemeenten worden genoemd. Zijn de andere genoemde thema's, los van capaciteit, ook relevant voor Concessieverlener voor de beoordeling van GC2?

Antwoord:

Het beoordelingskader vermeldt onder meer de term capaciteit, maar hier wordt niet enkel op beoordeeld. Er wordt beoordeeld op alle beschreven thema's zoals benoemd in GC2.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
230

Onderwerp:

GC3 4.5

Vraag:

Er wordt een prijscomponent gevraagd in een kwaliteitscriterium. Aanbestedingstechnisch mag dit niet. Kunt u dit onderdeel van het kwaliteitscriterium verwijderen?

Antwoord:

Nee. Aanbestedende dienst heeft de korting die het verlaagd tarief biedt t.o.v. het reguliere tarief bewust niet opgenomen in het onderdeel prijs, omdat het geen doel is om een zo hoog mogelijke korting ('beste prijs') te bewerkstelligen maar een zo effectief mogelijke integrale aanpak om te borgen dat de potentiële flexibiliteit zo goed mogelijk wordt benut ('beste kwaliteit'). Dit blijkt uit de omschrijving onder GC3: "Inschrijver maakt een aanpak met daarin de maatregelen die de Inschrijver neemt, binnen het eerste jaar na ingangsdatum contract, om te borgen dat de potentiële flexibiliteit zo goed mogelijk wordt benut. Daarbij wordt door de aanbestedende dienst gekeken naar het overall effect van de door Inschrijver voorgestelde aanpak." De korting is één van de ten minste zes onderdelen c.q. maatregelen van de integrale, kwalitatieve aanpak.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
231

Onderwerp:

GC3 4.5

Vraag:

De huidige gunningsmethodiek legt veel nadruk op prijs per kWh. Hierdoor moeten inschrijvers om kans te maken om de opdracht gegund te krijgen reeds met een laag kWh tarief inschrijven. Door alleen een verlaagd tarief in slim laden toe te staan en niet te accepteren dat met hoge stroomprijzen ook de laadprijzen omhoog gaan, wordt de druk op de BC te groot, waardoor partijen zich gedwongen kunnen voelen om niet marktconforme inschrijvingen te doen. Staat u toe om flexibele laadtarieven toe te staan, waarbij er goedkopere tarieven gelden als er veel duurzame / goedkope stroom beschikbaar is en hogere tarieven als de druk op het stroomnet groot is?

Antwoord:

Nee. Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met het toepassen van flexibele laadtarieven. Zie ook antwoord op vraag 236.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

232

Onderwerp:

GC3 4.5

Vraag:

Indien MSP het verlaagde tarief niet doorrekent, profiteert de MSP van de verlaagde tarieven, terwijl noch de CPO, noch de e-rijder profiteert. Dit zal niet leiden tot een gedragsverandering en bevordert enkel de winst van MSPs. Staat de aanbestedende dienst toe om het verlaagde tarief alleen te hanteren voor MSPs die de verlaagde tarieven ook daadwerkelijk doorrekenen aan e-rijders?

Antwoord:

Nee, dat staat Aanbestedende dienst niet toe. Ook is Aanbestedende dienst het er niet mee eens dat in deze situatie de CPO en de E-rijder niet profiteren: de CPO heeft namelijk waardevolle informatie over klantwensen ontvangen waar rekening mee gehouden kan worden. Zie ook antwoord vraag 217 en vraag 226.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijffronde:

Inschrijffronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

233

Onderwerp:

NVI

Vraag:

In vraag 176 van de Nvi wordt als antwoord verwezen naar het antwoord op vraag 153, maar dat betreft iets anders. Kunt u alsnog antwoord geven op vraag 176 van de NVI?

Antwoord:

In antwoord op vraag 176:

- 1) Met de kanttekening zoals in vraag 153 van NVI 1 kiest Aanbestedende dienst bewust voor het verplicht stellen van de actuele versie van de basisset.
- 2) Daartoe is opdrachtgever niet bereid.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

234

Onderwerp:

GC2 Nvl en vernieuwd beschrijvend document

Vraag:

In uw beantwoording van vraag Nvl 1 geeft Opdrachtgever aan dat het is toegestaan om één aanvullende A3-pagina toe te voegen bij het indienen van het plan voor GC2. Deze verruiming is (vooralsnog) niet verwerkt in het Beschrijvend Document. Kan Opdrachtgever bevestigen dat deze aanvullende A3-pagina onderdeel uitmaakt van de formele indieningsvereisten en dit tevens expliciet opnemen in het Beschrijvend Document (of via een gewijzigde versie daarvan), zodat hierover geen interpretatieverschil kan ontstaan?

Antwoord:

Deze aanpassing is inmiddels verwerkt in de inschrijvingsleidraad onder paragraaf 4.4. De aangepaste inschrijvingsleidraad is als bijlage toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen. De toegevoegde tekst is hierin met blauwe arcering aangegeven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

235

Onderwerp:

Bijlage 13:

Vraag:

Op basis van eerste analyse van de dataset blijkt dat een aantal laadpalen jonger zijn dan 3 jaar bij start exploitatie. Dit zou betekenen dat deze laadpalen mogelijk einde van de exploitatieperiode kunnen halen. Kan aanbestedende dienst overwegen om een uitzondering te maken voor het voldoen aan gestelde eisen waar nu niet aan voldaan wordt?

Antwoord:

Nee. alle laadpalen dienen te gaan voldoen aan de basisset AC, NKL en de aanvullende regionale eisen zoals vermeld in PVE

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

236

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

"Veel van onze vragen richten zich op GC3: Stimuleren van slim & netbewust laden met lokale duurzame energie. Dit komt voort uit onze zorgen over de manier waarop slim laden in deze aanbesteding is uitgewerkt. In onze optiek vormt de huidige invulling geen stap vooruit, maar juist een stap achteruit voor de markt. Er blijft hierdoor veel potentieel onbenut. Wij willen daarom nogmaals benadrukken hoe belangrijk het is om onze vragen — en de onderliggende toelichting — zorgvuldig te betrekken bij de verdere uitwerking.

Hieronder lichten wij de belangrijkste aanpassingen toe die nodig zijn om een toekomstbestendig en effectief prijsproduct mogelijk te maken:

1. Belonen van alle E#rijders die laden op duurzame en netbewuste uren: Niet alleen E#rijders die laadvoorkeuren opgeven, maar iedereen die op de juiste momenten laadt, zou beloond moeten worden. Dat creëert de grootste maatschappelijke impact en helpt netbeheerders het net betrouwbaar te houden. Dit realiseren wij via time#of#use#tarieven: de prijs hangt af van het moment van laden. Een eenvoudig systeem met een regulier tarief en een verlaagd tarief houdt het overzichtelijk. E#rijders die daarnaast hun energiebehoefte en vertrektijd opgeven, kunnen extra voordeel behalen, omdat wij dan optimaliseren op de goedkoopste uren. De maatschappelijke impact hiervan is veel groter dan in de nu voorgestelde systematiek.

2. Binnen één laadsessie moeten twee tariefniveaus kunnen gelden. Als iemand buiten de spits begint met laden maar pas tijdens de spits afrondt, moet het hogere tarief voor de laatste uren van toepassing zijn. Dit weerspiegelt de werkelijke netbelasting en zorgt voor eerlijkere prikkels. Het mag dus niet zo zijn dat iemand die slechts een zeer korte periode flexibiliteit aanbiedt, of flexibiliteit aanbiedt op momenten waarop deze feitelijk geen waarde heeft, daarvoor toch financieel wordt beloond.

3. Om een lager tarief in op de goede uren te financieren, moet het mogelijk zijn om een hoger tarief te vragen tijdens minder gunstige uren. De gemiddelde prijs mag daarbij niet hoger liggen dan de inschrijfprijs. Ons voorstel is om – net als in de aanbesteding van Regio ZuidWest – het prijsplafond los te laten, mits de gemiddelde prijs niet hoger uitkomt dan de inschrijfprijs. Als het prijsplafond niet wordt losgelaten, dan moet het transparant zijn hoeveel punten een korting waard is, zodat we de juiste afweging tussen de hoogte van de inschrijfprijs en de korting kunnen geven.

4. Laat de huidige definitie van 'flex' los en sluit aan bij de landelijke standaard. De markt werkt toe naar uniformiteit. Door in deze aanbesteding alsnog een eigen definitie van flex te gebruiken, ontstaat versnippering. De gangbare definitie luidt: Er is flexibiliteit wanneer energievraag over de tijd kan worden verschoven. Concreet: als de benodigde laadtijd korter is dan de connectietijd, is er flex; in andere gevallen niet. Dit is helder, eenvoudig uit te leggen en consistent met de landelijke denkrichting.

5. Biedt een herijking van het kortingsbedrag. De kostenbesparing die met flexibiliteit kan worden gerealiseerd, is sterk afhankelijk van de volatiliteit op de stroommarkt en daardoor moeilijk voorspelbaar. Juist daarom is het cruciaal dat de waarde van de flexibiliteitskorting periodiek kan worden herijkt. Wij pleiten ervoor om deze waarde ieder kwartaal opnieuw vast te stellen, zodat de korting eerlijk, marktconform en effectief blijft.

Indien gewenst lichten wij het bovenstaande graag nader toe. Onze opmerkingen zijn geenszins bedoeld om de aanbestedende dienst te bekritisieren of belerend over te komen. Ons doel is juist om te blijven innoveren, de markt gezamenlijk verder te brengen en zo een zo groot mogelijke maatschappelijke meerwaarde te realiseren. Onder de huidige voorgestelde spelregels is het echter helaas niet mogelijk om dat potentieel volledig te benutten."

Antwoord:

1. Aanbestedende dienst wil expliciet geen Time-of-Use tarieven. Zie het antwoord op vraag 253 voor een toelichting.
2. Idem. Zie antwoord vraag 253 voor toelichting.
3. Deze vraag impliceert dat slim laden een zero-sum-game is waarbij de winsten van de een de kosten van de ander representeren. Aanbestedende dienst gaat hier niet in mee. Door slim laden te combineren met slimme energy sourcing strategieën kunnen de energiekosten voor laadsessies met flexibiliteit lager zijn zonder dat de inflexibele laadsessies duurder worden. Bovendien is het maximum aantal punten per gunningscriterium duidelijk omschreven, alsook dat de de onderwerpen die in GC3 aan de orde komen – waaronder de korting c.q. het verlaagd tarief – allemaal en als geheel worden overwogen. Zie ook het antwoord op vraag 230.
4. Zie het antwoord op vraag 239.
5. Zie antwoord op vraag 214.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
237

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

Inschrijfprijzen voor laad- en kortingstarieven worden in de praktijk doorgaans op vijf decimalen achter de komma afgerond, omdat bedragen zeer precies moeten zijn en afronding op twee

decimalen onvoldoende nauwkeurig is. Dit hanteert aanbestedende dienst zelf ook op het prijsblad. Kan de aanbestedende dienst daarom de volgende passage aanpassen naar vijf decimalen: 'Als onderdeel van deze aanpak komt minimaal terug: 1) in € per kWh, tot 2 decimalen achter de komma'?

Antwoord:

Hoewel opgemerkt moet worden dat de korting waarin in GC3 naar gevraagd wordt geen onderdeel is van het prijsblad dat ingevuld moet worden voor GC1 (zie ook antwoord op vraag 230), gaat Aanbestedende dienst mee in het voorstel om de passage als volgt aan te passen naar vijf decimalen: "(...) 1) De korting (in € per kWh, tot 5 decimalen achter de komma) die het verlaagd tarief biedt t.o.v. het reguliere tarief (...)"

Deze aanpassing is tevens doorgevoerd in de aangepaste inschrijvingsleidraad die als bijlage is toegevoegd aan deze nota van inlichtingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
238

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

Er staat 'De aanbesteder vindt het belangrijk dat de partij die dit inzicht (in de flexibiliteit) aan de Overnamepartij verschaft (de eMSP i.g.v. een roaming sessie en de e-rijder zelf i.g.v. een ad-hoc betaling) hiervoor ook financieel beloond wordt.' Betekent dit dat wij enkel een financiële vergoeding dienen te geven als de E-rijder vertrektijden en energiebehoefte doorgeeft? Hiermee sluiten we alle andere E-rijder, die op goede (groene) momenten laden, maar geen laadvoorkeur doorgeven direct uit.

Antwoord:

Dat is correct. Aanbestedende dienst vindt het erg belangrijk dat via deze tariefstelling een stimulans ontstaat om interactie met EV-rijders over slim laden op te zetten.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

239

Onderwerp:

Vervolg op vraag 63 - Beschijvend Document Bijlage 1 - 5.3.2.

Vraag:

"Gegadigde vindt de gehanteerde definitie van 'flex' problematisch. Neem bijvoorbeeld een E#rijder die 44 kWh wil laden in 8 uur. Volgens de voorgestelde definitie is deze sessie niet flexibel ($44/8 = 5,5 \text{ kW} > 4,5 \text{ kW}$), terwijl er in werkelijkheid ruim voldoende ruimte bestaat om de energievraag te verschuiven. Dit leidt tot meerdere knelpunten:

- De E#rijder ontvangt geen korting, terwijl er in zijn/haar perceptie wél vier uur flexibiliteit beschikbaar is.
- De E#rijder kan ontmoedigd raken wanneer na het invullen van de laadbehoefte blijkt dat de sessie niet in aanmerking komt voor het verlaagde tarief.
- Er gaat substantieel flexibiliteit verloren. Wij zouden het verbruik graag willen sturen naar duurzamere en netbewustere uren, maar de huidige definitie verhindert dit.
- Er ontstaat het risico dat concessies onderling verschillende definities van 'flex' gaan hanteren, wat de gebruikerservaring schaadt. De markt werkt juist toe naar uniformiteit—iets dat de aanbestedende dienst zelf ondersteunt door de basisset eisen te gebruiken. Door nu een eigen definitie aan flex te koppelen, wordt deze uniformiteit juist verminderd.

Volgens Gegadigde bestaat er al een logische en breed toepasbare definitie van flexibiliteit: het vermogen om energievraag over de tijd te verschuiven. Als de benodigde laadtijd korter is dan de connectietijd, is er flex; in andere gevallen niet.

Kan de concessieverlener afzien van de eis dat een laadsessie alleen flexibel is wanneer er minder dan 4,5 kW nodig is om de gewenste energie te laden? Wij stellen voor om minimaal alle sessies waarbij de E#rijder laadvoorkeuren opgeeft — en dus actief flexibiliteit aanbiedt — als flexibel te beschouwen."

Antwoord:

Voorstel is akkoord. Aanbestedende dienst verandert de definitie van flexibiliteit naar: "Een laadsessie is flexibel indien uit de informatie van de e-rijder blijkt dat de benodigde laadtijd korter is dan de connectietijd". Hierbij wordt de benodigde laadtijd gedefinieerd als de tijd die nodig is voor het laden van de gewenste hoeveelheid energie in de situatie dat de EV het maximale vermogen van de netaansluiting kan benutten.

Ter illustratie:

- Een 3-fase auto met een maximale laadstroom van 16A, die 11 kWh nodig heeft, heeft in de reguliere situatie een laadtijd van 1 uur.
- Een 1-fase auto die 11 kWh nodig heeft en kan laden op 16A, heeft in de reguliere situatie een laadtijd van 3 uur
- In het geval dat door Netbewust Laden het maximale vermogen dat de EV kan krijgen lager is dan in de reguliere situatie, wordt de benodigde laadtijd evenredig langer.

De situatie dat het maximale vermogen beperkt wordt doordat beide sockets tegelijkertijd in gebruik zijn leidt niet tot een langere berekende laadtijd, omdat de impact hiervan niet bij aanvang van de sessie vast te stellen is. Inschrijver dient hier in zijn business case rekening mee te houden. Op basis van de historische data die beschikbaar is gesteld (zie Bijlage 15) kan Inschrijver op basis van eigen analyses de waarde van flexibiliteit volgens deze definitie bepalen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

240

Onderwerp:

Vervolg op vraag 62 - Concept overeenkomst - Artikel 4.5 blz 3

Vraag:

De vraag die hier wordt gesteld ziet niet op de goedkeuring en betaling van facturen, waar de aanbestedende dienst antwoord op geeft, maar op de goedkeuring van de in artikel 4.4 voorgestelde indexatie. Kan aanbestedende dienst de vraag in dat kader alsnog beantwoorden?

Antwoord:

Opdrachtgever zal zo spoedig mogelijk overgaan tot beoordeling van het verzoek tot indexatie van opdrachtnemer. Er wordt echter niet ingestemd met het opnemen van een maximale termijn aangezien de goedkeuring afhankelijk is van diverse factoren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

241

Onderwerp:

Vervolg op vraag 60 - Concept overeenkomst - Artikel 6 blz 4

Vraag:

"Nu de aanbestedende dienst niet akkoord is met het prevaleren van de Nvl's boven de concessieovereenkomst, kan de aanbestedende dienst dan bevestigen dat de concessieovereenkomst, waar nodig, wordt aangepast aan de antwoorden die gegeven worden in de Nvl's en die afwijken van hetgeen in de concept concessieovereenkomst is opgenomen? Indien aanbestedende dienst hiermee niet akkoord gaat, kan aanbestedende dienst dan bevestigen dat in het geval dat een vraag en antwoord in de Nvl's tot een afwijking van de concessieovereenkomst leidt, de Nvl op dat punt wel voor gaat op de concessieovereenkomst?"

Indien aanbestedende dienst hiermee niet akkoord gaat, kan zij dan toelichten hoe eventuele aanpassingen van de concessieovereenkomst (en andere documenten) n.a.v. de NvI's geldig zijn?

Antwoord:

De overeenkomst wordt op noodzakelijke punten aangepast indien daartoe gelet op wijzigingen m.b.t. de nota's van inlichtingen aanleiding bestaat.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
242

Onderwerp:

Vervolg op vraag 42 - Algemene Voorwaarden - Artikel 15a blz 11

Vraag:

Het antwoord dat gegeven is bij vraag 42 klopt niet met wat er gevraagd wordt. Zou de aanbestedende dienst de vraag alsnog kunnen beantwoorden?

Antwoord:

Het staat concessiehouder vrij om verkregen laaddata te gebruiken voor het uitvoeren van analyses om de dienstverlening te verbeteren. Uiteraard moet hierbij voldaan worden aan de geldende regels m.b.t. AVG en Privacy.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
243

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC4: Duurzaamheid & Circulariteit

Vraag:

In deelvraag 1 wordt gevraagd naar de wijze waarop de inschrijver ingaat op de wijze waarop circulariteit en duurzaamheid zijn geïntegreerd in de gehele levenscyclus en keten gedurende de overeenkomst. Kan Aanbestedende dienst aangeven of zij hier alleen circulariteit bedoeld?

Antwoord:

De eerste twee bullits van GC4 hebben betrekking op circulariteit. De 3e bullit betreft het onderdeel duurzaamheid.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

244

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

"Begrijpt Gegadigde het correct dat voor elke laadsessie waarvoor flexibiliteit wordt geboden, het laagtarief moet gelden voor de volledige duur van die sessie? Of bedoelt de aanbestedende dienst dat het laagtarief alleen van toepassing is op die momenten waarop flexibiliteit daadwerkelijk waarde heeft, bijvoorbeeld wanneer er inkoopvoordelen zijn of het net beter benut wordt?"

Wij willen graag flexibiliteit in van een laadsessie belonen. Maar, dan moet de flexibiliteit die de E-rijder biedt wel geld waard zijn. Bijvoorbeeld; wanneer een E-rijder slechts een uur wil laden (bijvoorbeeld tijdens het boodschappen doen) en een beperkte laadbehoefte heeft, is er volgens het beschrijvend document sprake van voldoende flexibiliteit. In de praktijk is die flexibiliteit echter minimaal: binnen één uur veranderen de marktomstandigheden nauwelijks, waardoor er vrijwel geen optimalisatiemogelijkheden zijn. Pas bij grotere tijdsintervallen ontstaan reële prijsverschillen en betekenisvolle flexibiliteit. Het zou dan raar zijn om deze E-rijder te belonen, terwijl ze ons geen ruimte bieden om te optimaliseren. Het verplicht aanbieden van een laagtarief binnen een blok van één uur kan daardoor een vertekend beeld geven van de werkelijke optimalisatieruimte.

Een juiste manier om flexibel laadgedrag — vooral bij kortere laadsessies — wél te stimuleren, is het gebruik van time#of#use#tarieven. Hierbij is de korting niet gekoppeld aan de opgegeven laadbehoefte, maar aan het tijdstip waarop daadwerkelijk wordt geladen. Zo wordt laden tijdens bijvoorbeeld in de middag goedkoper dan laden tijdens de avonduren."

Antwoord:

Het verlaagd tarief geldt inderdaad voor de volledige duur van de sessie. Het klopt dat er randgevallen zullen optreden zoals beschreven in deze vraag, maar Aanbestedende dienst wil de propositie voor de E-rijder zo simpel mogelijk houden. Het is aan Overnamepartij om dit soort randgevallen mee te nemen in de business case bij het bepalen van de hoogte van het verlaagd tarief.

Aanbestedende dienst is expliciet niet op zoek naar Time-of-Use- tarieven. Zie ook antwoord op vraag 253.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
245

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

De titel van GC3 luidt: 'GC3: Stimuleren van slim en netbewust laden met lokale duurzame energie'. Na de titel wordt de term 'netbewust laden' echter niet meer benoemd. In hoeverre verwacht de aanbestedende dienst dat wij in onze inschrijving ingaan op het thema 'netbewust laden'? Onder welk onderdeel van de uitvraag wordt dit beoordeeld, en welke aspecten — zoals technische maatregelen of de rol van de E#rijder — worden daarbij geacht te worden uitgewerkt?

Antwoord:

De tekst op pagina 31 [De Overnamepartij maakt duidelijk.....onvolkomendheden die ontstaan] heeft betrekking op het thema Netbewust laden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
246

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

Kan de aanbestedende dienst toelichten welke problemen voor de prijstransparantie zij verwacht

bij het gebruik van lokaal opgewekte energie?

Antwoord:

In de paragraaf waarnaar verwezen wordt staat dat de Concessieverlener zich ervan bewust is dat er 'mogelijk' sprake is van invloed. 'Mogelijk' duidt hierbij op de propositie c.q. inschrijving die de Gegadigde voorstelt. Concessieverlener ziet deze mogelijkheid met name de relatie met prijstransparantie in combinatie met het belonen van flexibiliteit.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
247

Onderwerp:

Inschijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

In GC3 staat 'De overnamepartij maakt duidelijk in hoeverre deze bereid is aanvullende afspraken te maken met de netbeheerder en hoe zij daarbij oog houdt voor de doelen en belangen van de concessieverlener'. Welke doelen en belangen doelt aanbestedende dienst hier op?

Antwoord:

Deze staan ondermeer vermeld in de paragraaf waarnaar verwezen wordt: "Concessieverlener streeft daarbij onder meer naar een gelijksoortige implementatie binnen de regio, waarbij op dit moment o.a. van belang is een kosteloze opt-out voor E-rijders die om voor hen moverende redenen van het maximale vermogen gebruik willen maken en intensieve monitoring van slimme laadsturing en de onvolkomenheden die ontstaan." Verder beschrijft paragraaf 1.2 van de Inschijfleidraad de doelstelling van de concessieverlener.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
248

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

"Interpreteert Gegadigde het correct dat met het 'reguliere tarief' uit GC3 2.1 de inschrijfprijs wordt bedoeld? Dit zou betekenen dat de korting op het verlaagde tarief moet worden gefinancierd door in te schrijven met een hoger regulier tarief. Voor de inschrijfprijs is volledig transparant hoeveel punten aan de hand van de inschrijfprijs worden toegekend. Deze transparantie ontbreekt echter bij het kwaliteitsplan onder GC3, waardoor het lastig is te bepalen welke strategie het beste scoort: een laag regulier tarief met een lage korting, of juist een hoog regulier tarief met een hoge korting. Kan de aanbestedende dienst meer inzicht geven (mogelijk als een tabel met punten) in de verhouding tussen GC1 en GC3.1, zodat Gegadigde een gebalanceerde en optimaal scorende inschrijving kan opstellen?"

Ons voorstel is om – net als in de aanbesteding van Regio ZuidWest – het prijsplafond los te laten, mits de gemiddelde prijs niet hoger uitkomt dan de inschrijfprijs."

Antwoord:

Gegadigde interpreteert het correct dat met het 'reguliere tarief' uit GC3 2.1 de inschrijfprijs wordt bedoeld. Aanbestedende dienst gaat niet mee in het voorstel om het prijsplafond los te laten. Zie ook de antwoorden op vraag 230 en op vraag 236, onderdeel 3.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
249

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

Voor Gegadigde is onduidelijk wat bedoeld wordt met punt 5 'beschrijving voor de invoering van deze functionaliteiten'. Verwacht de aanbestedende dienst een planning voor de invoering? Of gaat het om een uitgebreidere inhoudelijke beschrijving van de functionaliteiten die wij zullen ontwikkelen voorafgaand aan de invoering?

Antwoord:

Beiden. Aanbestedende dienst wil graag inzicht krijgen in hoe snel en professioneel deze functionaliteiten ingevoerd kunnen worden door Overnamepartij.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

250

Onderwerp:

Inschrijfleidraad - GC3: Stimuleren slim & netbewust laden met lokale duurzame energie

Vraag:

Kan aanbestedende dienst specificeren wat zij onder bullit 1 en bullit 2 van gunningscriterium 4 willen horen? Het is voor gegadigde onvoldoende duidelijk wat het verschil is tussen de bullits of moet gegadigen bij de beantwoording deze twee bullits combineren; (bullit 2 is een aanvulling op bullit 1) hoe in het kader van circulariteit omgegaan wordt met vrijkomende materialen en hoe de circulaire materialen en componenten toegepast worden in de nieuw te plaatsen laadpalen en geef daarbij aan elke R-strategieën toegepast worden en welke treden op de R-ladder hierbij gehanteerd worden?

Antwoord:

De 1e bullit betreft een tekstuele beschrijving hoe omgegaan wordt met vrijkomende materialen en hoe circulaire materialen worden toegepast in nieuwe laadpalen.

In de 2e bullit wordt gevraagd deze aanpak op te hangen aan de methodiek van de R-Ladder. Het staat inschrijver vrij deze twee bullits te combineren in haar antwoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

251

Onderwerp:

Vervolg op vraag 177:

Vraag:

De transitie van HBE's naar ERE's brengt op dit moment aanzienlijke onzekerheid met zich mee. De bijbehorende inkomsten vormen voor ons een cruciaal onderdeel van de businesscase, en het mogelijk wegvallen ervan brengt een risico met zich mee dat voor ons — in alle eerlijkheid — moeilijk te dragen is. Daarom is het voor ons van groot belang dat er een voorziening bestaat om

met de concessieverlener in gesprek te kunnen gaan zodra de inkomsten uit ERE's minimaal 50% lager uitvallen dan die uit HBE's. Dit is dezelfde systematiek als de aanbesteding in Zuidwest Nederland. Wij willen u dringend vragen om 4.3 GC1. Prijs bepaling te heroverwegen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 207.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
252

Onderwerp:

Vervolg op vraag 130:

Vraag:

"Gegadigde verzoekt om de EB en het nettatarief te baseren op de volumecijfers van vorig jaar, in lijn met de systematiek die is toegepast in de aanbesteding ZuidWest. Iedere inschrijver fungeert immers uitsluitend als doorgeefluik voor de EB en rekent het nettatarief één-op-één door, zoals in alle concessies gebruikelijk is.

Daarnaast zou het voor alle partijen transparanter zijn wanneer de Aanbestedende Dienst deze waarden beschikbaar stelt, zodat hierop geen concurrentie ontstaat — iets wat bovendien niet het beoogde doel is van deze aanbesteding. Indien inschrijvers zelf een prognose moeten maken voor de toekomstige afzet, zijn zij genoodzaakt hiervoor een risicomarge te hanteren. Dit leidt tot een (onnodig) hogere inschrijfprijs voor alle inschrijvers. Dit kan eenvoudig worden voorkomen door de systematiek uit ZuidWest te handhaven."

Antwoord:

Niet akkoord. We blijven bij het antwoord op vraag 130.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
253

Onderwerp:

Vervolg op vraag 100:

Vraag:

Kan Aanbestedende dienst dit heroverwegen? Vergelijkbare aanbestedingen hebben hier expliciet wel voor gekozen. Onzes inziens is een (significante) prijsprikkel een juist middel om stroomvraag naar duurzamere uren te brengen. Gegadigde is van mening dat prijsblokken/dynamische tarieven de standaard zullen worden (bv ook door dynamische nettatarieven). De eisen van Aanbestedende dienst beperken deze mogelijkheid.

Antwoord:

Aanbestedende dienst wil niet dat tijdsafhankelijke (Time-of-Use; ToU) tarieven toegepast worden. Hiervoor heeft de Aanbestedende dienst de volgende redenen:

1. Laadprijzen worden in de ogen van consumenten nu al als bijzonder complex ervaren. Tijdsafhankelijke tarieven vergroten deze complexiteit nog verder.
2. Een enkele ToU-tarief (dat voorafgaand aan de laadsessie vast moet liggen) kan nooit een goede afspiegeling zijn van de complexe combinatie van future-contracten, day-ahead prijzen, intraday prijzen, onbalansposities en congestiemaatregelen
3. Aangezien de CPO zowel het contract met de energieleverancier als met de netbeheerder heeft speelt de CPO een cruciale rol in het op de juiste manier inzetten van het grote potentieel van slim laden. Tijdsafhankelijke tarieven verleggen de verantwoordelijkheid en risico's van het aansturen van slim laden van de CPO naar de E-rijder, terwijl de E-rijder vaak nauwelijks mogelijkheden tot aansturing van het laadgedrag heeft. Hiermee blijft het potentieel dat slim laden in de energietransitie heeft significant onderbenut. Aanbestedende dienst wil dat CPO zelf de regie neemt in het aansturen van slim laden.
4. ToU tarieven vormen geen stimulans voor EMSP's om proposities te ontwikkelen om de voor slim laden zeer belangrijke brugfunctie te vervullen tussen E-rijder en CPO.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
254

Onderwerp:

Vervolg op vraag 99:

Vraag:

Kan aanbestedende dienst bevestigen dat het gaat om totaal 4 pagina's waarbij de planning onderdeel is van deze 4 pagina's? Of is de planning een extra pagina waardoor je uitkomt op een totaal van 5 pagina's?

Antwoord:

Maximaal 4 pagina's + 1 pagina A3 is akkoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
255

Onderwerp:

Vervolg vraag 87:

Vraag:

Gegadigde is van mening dat, gegeven uw vergelijking, de korting voor flex dus ook elk kwartaal geïndexeerd/herzien dient te worden. Gaat Aanbestedende dient hiermee akkoord? Dit kan eventueel meetbaar gemaakt worden door de kostenbesparing van "flexibele sessies" naast reguliere sessies te leggen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 214, onderdeel 2.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
256

Onderwerp:

Vervolg op vraag 86:

Vraag:

Interpreteert gegadigde het correct dat als Gegadigde gebruik wil maken van SROI dat zij de inzet en het eventuele bedrag (% of aantal EURO's per laadpaal) beschrijven in gunningscriterium 4? En kan Aanbestedende dienst aangeven hoe dit specifiek wordt beoordeeld?

Antwoord:

Dat dient inderdaad beschreven te worden in GC4. Het gunningscriterium wordt als geheel beoordeeld. De inzet van SROI is dus een onderdeel van het totale antwoord op GC4.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

257

Onderwerp:

Vervolg op vraag 41:

Vraag:

"Met betrekking tot het kalibreren van de flexibiliteitskorting heeft Gegadigde een aantal zorgen. Hoe gaat de aanbestedende dienst punten toekennen aan dit onderdeel, en wordt het kalibreren voor iedere partij op gelijke wijze toegepast? De daadwerkelijke kostenbesparing is immers afhankelijk van de volatiliteit op de stroommarkt en daardoor slecht voorspelbaar. Gegadigde stelt voor om dit gelijktijdig met het moment van indexeren te herzien.

Daarnaast is Gegadigde van mening dat de huidige definitie en waardering van 'flexibiliteit' tot ongewenste situaties kan leiden. De waarde van flexibiliteit hangt namelijk sterk af van het tijdstip, de dag en de duur van een laadsessie. Het simpelweg doorgeven van een laadvoorkeur en vervolgens automatisch een verlaagd tarief ontvangen — zoals nu in de documentatie beschreven — is geen juiste benadering, omdat hiermee ook flexibiliteit zonder werkelijke waarde beloond zou moeten worden.

"

Antwoord:

Omdat het aan de Inschrijver is om een werkwijze te beschrijven om de waarde van flexibiliteit periodiek (kwartaal of jaar) en op transparante wijze te kalibreren, mag worden verondersteld dat het kalibreren niet voor iedere partij op gelijke wijze wordt toegepast. Zie het antwoord op vraag 230 voor de duiding hoe het onderdeel korting moet worden gezien als één onderdeel c.q. maatregel van een integrale aanpak met een kwalitatieve doelstelling. Dat geldt ook voor het kalibreren.

Zie ook de antwoorden op vraag 214, vraag 244 en vraag 253.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

258

Onderwerp:

Vervolg op vraag 39:

Vraag:

"Gegadigde kan zich niet vinden in uw interpretatie dat een RFID- of laadpas-ID onder de GDPR valt, aangezien deze gegevens niet tot een individu zijn te herleiden. Bij het optimaliseren van een laadsessie zonder actieve input van de E#rijder zullen ruime marges worden gehanteerd om eventuele hinder in de laadervaring te minimaliseren. Het monitoren van de impact hiervan en het waar nodig bijsturen is daarbij vanzelfsprekend essentieel. Kan de Aanbestedende Dienst toestaan dat aannames worden gedaan over de beschikbare flexibiliteit, of binnen het kwaliteitsplan ruimte bieden voor een uitgewerkt voorstel hierover?"

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 259.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

259

Onderwerp:

Vervolg op vraag 36:

Vraag:

In de huidige tekst nog staat nog steeds dat enkel flexibiliteit benut wordt in het geval dat de laadvoorkeuren bekend zijn. Gegadigde ziet het niet sturen van sessies waarvan geen informatie bekend is vanuit de e-rijder als een zeer grote beperking van de potentiële flexibiliteit. Neem bijvoorbeeld de E-rijder die laat in de avondpiek gaat laden, maar geen eindtijd en gewenst vermogen doorgeeft. Deze E-rijder blijft vaak staan tot de volgende ochtend. Er zijn manieren om de laadsessie te optimaliseren, dit te monitoren, zonder dat de E-rijder hier hinder aan ondervindt. Alleen het huidige kwaliteitsplan biedt hier geen ruimte voor.

Antwoord:

Aanbestedende dienst ziet interactie met de E-rijder als een cruciale randvoorwaarde om slim laden toe te kunnen passen. Het klopt dat een E-rijder die in de avond een laadsessie start vaak tot

de volgende ochtend zal blijven staan, maar Aanbestedende dienst vindt het niet acceptabel hier voetstoots vanuit te gaan omdat dit in die gevallen waar dit niet het geval is maar het slim laden systeem hier wel vanuit gaat tot grote hinder voor de E-rijder kan leiden. Aanbestedende dienst vindt het daarom belangrijk dat Overnamepartij zich inzet om deze interactie te bewerkstelligen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
260

Onderwerp:

Vervolg op vraag 35:

Vraag:

In de praktijk kan het voorkomen dat wij het laagtarief doorberekenen aan de eMSP, terwijl zij vervolgens het reguliere tarief hanteren richting de EV#rijder. Wanneer dit bij veel, of bij grote, eMSP's gebeurt, wordt het beoogde effect niet bereikt en vormt dit een belemmering voor slim laden. Kan Gegadigde in dat geval met de Aanbestedende Dienst in overleg treden om te bespreken hoe dit gemitigeerd kan worden?

Antwoord:

Zie het antwoord vraag 214, onderdeel 2 en het antwoord op vraag 232.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
261

Onderwerp:

Retrofit

Vraag:

Kan worden bevestigd dat een retrofit met toevoeging van een display in bestaande EVBox-

behuizingen als technisch onmogelijk wordt beschouwd?

Antwoord:

De beoordeling of dit wel/niet mogelijk is, is aan Inschrijvende partij. Wel is de Aanbestedende dienst zich ervan bewust dat de eis voor een display het toepassen van een retrofit bemoeilijkt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
262

Onderwerp:

Netbeheerder

Vraag:

Kan Concessieverlener een garantie afgeven dat Enexis de benodigde capaciteit beschikbaar stelt voor alle vervangingen binnen het tijdvak?

Antwoord:

De concessiehouder is in de lead om capaciteit af te stemmen met aannemer(s). Daar ligt dan ook de verantwoordelijkheid.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
263

Onderwerp:

indexering

Vraag:

Kan Concessieverlener overwegen om de nulwaarde van de ENDEX#indexatie vóór inschrijfdatum

vast te zetten, om onevenredige financiële risico's te beperken?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 209.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
264

Onderwerp:

indexering

Vraag:

Kan Concessieverlener bevestigen dat de indexatie van netbeheerderkosten volledig 1#op#1 wordt doorberekend zonder plafond?

Antwoord:

Dat kan Concessieverlener bevestigen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
265

Onderwerp:

boetes

Vraag:

Kan een hersteltermijn voorafgaand aan boetes worden toegevoegd voor niet#kritieke tekortkomingen?

Antwoord:

Zoals in het antwoord op vragen 67 en 68 Nvl 1 is toegelicht, dient de boete als prikkel tot nakoming teneinde nakoming van essentiële verplichtingen te waarborgen. Het vooraf bieden van een hersteltermijn, is niet in lijn met de rechtsfiguur van boetes. Er wordt dan ook geen hersteltermijn toegevoegd voor tekortkomingen, het beding wordt niet aangepast.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
266

Onderwerp:

staat oplevering 2036

Vraag:

Kan Concessieverlener bevestigen dat "geldende technische voorwaarden bij oplevering in 2036" niet leiden tot extra hardware#vervangingen buiten technische levensduur? Het is in de optiek van gegadigde niet redelijk om nu te bepalen of deze eis haalbaar is.

Antwoord:

Met de formulering "geldende technische voorwaarden bij oplevering in 2036" wordt bedoeld dat de laadvoorzieningen bij oplevering moeten voldoen aan de op dat moment geldende wet- en regelgeving en algemeen geldende technische voorschriften.

Indien blijkt dat gedurende de looptijd er toch hardwarematige vervangingen noodzakelijk zijn binnen de technische levensduur en dit leidt tot onredelijke kosten voor concessiehouder zullen partijen hierover in overleg treden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
267

Onderwerp:
Netbeheerderskosten

Vraag:

Kan Concessieverlener garanderen dat alle netbeheerderkosten bij gemeentelijke verplaatsingen /verwijderingen 1#op#1 worden vergoed (ook in de toekomst)?

Antwoord:

Ja, Overnamepartij mag de kosten van de netbeheerder in rekening brengen op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten en geeft daarvoor inzicht in de factuur van de netbeheerder.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
268

Onderwerp:
Prijs

Vraag:

Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe de tariefbandbreedte van €0,26–€0,46 proportioneel is, gegeven dat het gunningsmodel ertoe leidt dat alleen inschrijvingen tegen de ondergrens (€0,26) een realistische kans op gunning behouden? Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe deze systematiek zich verhoudt tot de doelstelling van prijstransparantie, aangezien de huidige opzet prijsverschillen niet voorkomt maar juist dwingend creëert doordat de ondergrens de facto noodzakelijk wordt voor gunning? Is de aanbestedende dienst bereid de verhouding tussen prijs en kwaliteit (50/50) te heroverwegen, zodat de bovenkant van de door henzelf gestelde bandbreedte daadwerkelijk realistisch en bruikbaar wordt voor inschrijvers?

Antwoord:

De aanbestedende dienst heeft bewust gekozen voor een tariefbandbreedte van €0,26–€0,46 om enerzijds een betaalbaar en voorspelbaar tarief voor gebruikers te borgen en anderzijds voldoende ruimte te laten voor marktwerking tussen inschrijvers. Binnen deze bandbreedte kunnen inschrijvers zelfstandig een tarief bepalen dat past bij hun bedrijfsmodel en de door hen voorgestelde kwalitatieve invulling van de concessie.

Het gunningsmodel is zodanig ingericht dat zowel prijs als kwaliteit worden meegewogen, ieder voor 50% van de totale score. Daarmee wordt beoogd een evenwichtige beoordeling te realiseren waarbij niet uitsluitend de laagste prijs doorslaggevend is, maar ook de kwaliteit van de aangeboden dienstverlening een substantiële rol speelt.

De aanbestedende dienst herkent zich niet in de veronderstelling dat uitsluitend een inschrijving tegen de ondergrens van €0,26 een reële kans op gunning zou hebben. Inschrijvers hebben binnen

de bandbreedte ruimte om een eigen afweging te maken tussen prijs en kwaliteit. Het is aan inschrijvers om een inschrijving te doen die naar hun oordeel het best aansluit bij de gevraagde prestaties en de gunningssystematiek.

De aanbestedende dienst ziet op basis van de gestelde vragen geen aanleiding om de vastgestelde tariefbandbreedte of de verhouding tussen prijs en kwaliteit te wijzigen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
269

Onderwerp:

Indexering, beantwoording vraag 131

Vraag:

"Op Vraag 131 van de Nota van Inlichtingen verwijst u naar antwoord 19. Dit beantwoord volgens ons de vraag niet. Kunt u de volgende vraag alsnog beantwoorden? ""Leidraad 4.3 : Momenteel zijn de nulwaardes van de Energieinkoopcomponent niet gedefinieerd.

Dit vormt een zeer groot risico voor inschrijvers. Als de nulwaarde pas na inschrijving bekend is zoals nu het geval is (Q3 2026), dan kan er een mismatch ontstaan tussen de waarde waarmee inschrijvers hebben gerekend en de waarde waarop de indexatie wordt gebaseerd. Bijvoorbeeld: Stel: ENDEX waarde ten tijde van inschrijving is €0,10/kWh en de Qn-3 waarde (eind 2026) is bijvoorbeeld €0,15/kWh, dan ontstaat er een structureel verlies van €0,05/kWh voor de opdrachtnemer. Dit verschil wordt niet gecompenseerd via de indexatieformule, omdat indexatie pas start vanaf de gekozen nulwaarde. Dit creëert een onnodig risico voor inschrijvers. Andersom geldt hetzelfde: als de nulwaarde lager is dan de waarde waarmee inschrijvers rekenen, gaat dit ten koste van de betaalbaarheid van de e-rijder. Inschrijvers hadden immers scherper kunnen inbieden. Daarom het verzoek om de nulwaarde nu al te bepalen. Bijvoorbeeld: de L0-endex kan worden vastgesteld op het gemiddelde van de end-of-day settlements over de vier (4) kwartalen voorafgaand aan inschrijving (Q2 2025 t/m Q1 2026). Dit neemt onduidelijkheid over product en timing weg en geeft alle inschrijvers dezelfde, controleerbare nulwaarde vóór inschrijving. Dit waarborgt een level playing field. Indien u hier niet toe bereid bent, kunt u dan toelichten waarom u er voor kiest om dit risico bij de opdrachtnemers te beleggen? Kunt u alsnog een Nul waarde vaststellen die op het moment van indienen bekend is? Als alternatief op het in vraag 131 genoemde, kan ook Q4 2025 of Q1 2026 genomen worden. "

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 209.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
270

Onderwerp:

Circulariteit

Vraag:

"Concessieverlener vraagt in de Leidraad GC4 ""hoe in het kader van circulariteit omgegaan wordt met vrijkomende materialen en hoe de circulaire materialen en componenten toegepast worden in de nieuw te plaatsen laadpalen. Inschrijver gaat hierbij in op de wijze waarop circulariteit en duurzaamheid zijn geïntegreerd in de gehele levenscyclus en keten gedurende de overeenkomst."" Verwijst Concessieverlener met ""nieuw te plaatsen laadpalen"" naar de laadpalen die in kader van deze aanbesteding worden geplaatst? Met het oog op onder andere circulariteit, de kosten, planning, en het werken in één arbeidsgang, willen wij Concessieverlener in overweging geven om ""in nieuw te plaatsen laadpalen"" te schrappen. Dit geeft overnamepartijen de mogelijkheid om zo veel mogelijk (hoogwaardige) strategieën voor vrijkomende materialen te kunnen toepassen en niet beperkt te worden tot inzet van deze materialen in deze concessie, danwel voor laadpalen. Indien u ervoor kiest deze passage niet te schrappen: hoe beoordeelt u het inzetten van our materieel buiten de scope van de concessie?"

Antwoord:

De 1e bullit van GC4 wordt als volgt aangepast: 'hoe in het kader van circulariteit omgegaan wordt met vrijkomende materialen en hoe de circulaire materialen en componenten toegepast worden in de nieuw te plaatsen laadpalen of in andere minimaal gelijkwaardige toepassingen. Inschrijver gaat hierbij in op de wijze waarop circulariteit en duurzaamheid zijn geïntegreerd in de gehele levenscyclus en keten gedurende de overeenkomst.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
271

Onderwerp:

Inschrijvingsleidraad - artikel 4.6 blz. 33 - SROI

Vraag:

"Kan OG specificeren hoe de drie bullets zich in weging tot elkaar verhouden? Wegen algemene duurzaamheidsmaatregelen net zo zwaar mee als de R-strategieën op de laders?"

Met betrekking tot de R-ladder: kent Opdrachtgever per definitie een hogere score toe naarmate de maatregelen betrekking hebben op een lagere trede bevinden/ hoogwaardigere strategieën zijn? Dus een hogere waardering voor bijvoorbeeld Hergebruik van het gehele product (R3), ten opzichte van Hergebruik van onderdelen (R4), of Recycling (R5)?"

Antwoord:

De drie genoemde bullets maken gezamenlijk onderdeel uit van het betreffende gunningscriterium en worden in onderlinge samenhang beoordeeld. De aanbestedende dienst past hierbij geen afzonderlijke, vooraf vastgestelde weging toe per bullet. De beoordeling vindt integraal plaats op basis van de mate waarin de inschrijving invulling geeft aan de gevraagde duurzaamheids- en circulariteitsambitie en de concreetheid, effectiviteit en haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen.

Ten aanzien van de toepassing van de R-ladder geldt dat de aanbestedende dienst verwacht dat inschrijvers maatregelen voorstellen die bijdragen aan een zo hoogwaardig mogelijke vorm van circulariteit. Maatregelen die hoger op de R-ladder staan zijn in beginsel meer circulair dan maatregelen die lager op de ladder staan. Dit betekent echter niet dat automatisch of per definitie een hogere score wordt toegekend aan een specifieke trede. Bij de beoordeling wordt gekeken naar de onderbouwing, de praktische toepasbaarheid en de daadwerkelijke bijdrage van de voorgestelde maatregelen aan de circulaire doelstellingen binnen de context van deze concessie.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
272

Onderwerp:

Slimme meter

Vraag:

In de asset lijst ontbreekt op dit moment of de over te nemen laders zijn voorzien van een slimme meter. Is het mogelijk om deze informatie alsnog te krijgen?

Antwoord:

Zie vraag 225.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
273

Onderwerp:

GC4 - aantal pagina's

Vraag:

Om de maatregelen conform GC4 en de beoordelingseisen goed te kunnen uitwerken en toelichten, verzoeken wij het maximaal aantal pagina's voor kwaliteitsplan GC4 uit te breiden van 2 A4 naar 4 A4.

Antwoord:

Niet akkoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
274

Onderwerp:

Tijdsduur bij retrofit

Vraag:

Met betrekking tot GC2 en GC4: Hoe lang mag een paal inactief zijn ten behoeve van retrofitten en /of vervangen?

Antwoord:

De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd in één arbeidsgang. Om overlast te beperken en de doorlooptijd te verkorten. Dit betekent dat de vervanging op locatie binnen één dag wordt afgerond en de laadlocatie volledig wordt opgeleverd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
275

Onderwerp:

Duurzaamheid en Circulariteit

Vraag:

Betreft de Leidraad GC4: Kan Concessieverlener specificeren wat wordt bedoeld met: "De wijze waarop circulariteit en duurzaamheid zijn geïntegreerd in de gehele levenscyclus en keten gedurende de overeenkomst?" Dit is heel breed geformuleerd. Vraag 1: heeft dit enkel betrekking op de laadinfra of op de gehele bedrijfsvoering van gegadigde? Vraag 2: valt bijvoorbeeld de manier waarop onderhoud wordt uitgevoerd ook binnen de scope van dit gunningscriterium?

Antwoord:

Antwoord 1: Bullit 1 en 2 hebben specifiek betrekking op het onderdeel laadinfra. Bullit 3 heeft betrekking op de volledige bedrijfsvoering.

Antwoord 2: Ja. Ook gedurende onderhoud kunnen materialen vrij komen, welke circulair ingezet worden. Ook hier geldt dat bullit 1 en 2 specifiek betrekking hebben op de laadinfra en dat onder bullit 3 ook onderdelen van de bedrijfsvoering vallen. Bijvoorbeeld de inzet van emissieloos transport of bouw materiaal valt onder bullit 3.

Zie ook antwoord 270 en 295.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
276

Onderwerp:

Hoge prioriteit laden

Vraag:

In de Leidraad GC 3.1 wordt onderscheid gemaakt tussen regulier tarief en 'een verlaagd tarief'. Waarbij het verlaagde tarief van toepassing is op het moment dat de Overnamepartij informatie krijgt over de hoeveelheid gewenste energie en de mogelijke duur van de laadsessie. Daarnaast kan de e-rijder ook kiezen voor laden met hoge prioriteit. Uit de NvI 1 leiden wij af dat kiezen voor

"hoge prioriteit"neerkomt op een "opt-out" voor slim laden / netbewust laden en dat hierbij het reguliere tarief zou gelden. Met het oog op een zo duurzaam mogelijke uitvoering van de opdracht, willen wij u in overweging geven om een derde tarief toe te staan met betrekking tot laden met hoge prioriteit. Voorstel Gegadigde: één prijs voor laden met hoge prioriteit, één standaard tarief voor standaard slim laden en één tarief voor slim laden waarbij actief gegevens door de e-rijder worden opgegeven.

Antwoord:

Aanbestedende dienst gaat niet mee in het voorstel. Immers blijkt uit de inschrijvingsleidraad en het beschrijvend document dat de Aanbestedende dienst het van belang vindt dat een kosteloze opt-out voor E-rijders die om voor hen moverende redenen van het maximale vermogen gebruik willen maken mogelijk moet zijn. Zie ook de antwoorden op vraag 186 en 291.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
277

Onderwerp:

Kort laden op daluren

Vraag:

Leidraad, GC3.1: Op voorgestelde manier van tariefstructuur betaalt een e-rijder die kort laadt op gunstige momenten het hoge tarief. Staat OG open voor andere tariefstructuren, wanneer er gedurende daluren wordt gestart?

Antwoord:

Nee, hier staat Aanbestedende dienst niet voor open. Zie ook het antwoord op vraag 253.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
278

Onderwerp:

Indexering, bepaling nulwaarde.

Vraag:

"Meerdere gegadigden hebben in Nota van Inlichtingen 1 gewezen op het substantiële risico dat een onbekende nulwaarde met zich meebrengt. Daarbij is verzocht om deze nulwaarde voorafgaand aan het indienen van de biedprijs vast te stellen, zodat inschrijvers hun bod kunnen baseren op een transparante en voorspelbare uitgangswaarde.

Wij verzoeken de concessieverlener om toe te lichten waarom is gekozen voor een indexatie op basis van een waarde die op het moment van inschrijven nog onbekend is. Deze systematiek introduceert een aanzienlijk risico voor de winnende CPO, aangezien de toekomstige energieprijzontwikkeling tussen het moment van inschrijving en het moment waarop de nulwaarde wordt vastgesteld, onmogelijk betrouwbaar kan worden ingeschat. Belangrijk daarbij is dat het in Nederlandse publieke concessies zeer ongebruikelijk is om een nulwaarde onbekend te laten. In vrijwel alle recente publieke laadconcessies — of het nu gaat om gemeenten, provincies of regionale samenwerkingen — is de nulwaarde vooraf vastgesteld, juist om dit type prijsonzekerheid te vermijden. Het loslaten van deze gebruikelijke praktijk vergroot het biedrisico voor inschrijvers op een manier die niet proportioneel lijkt en die eenvoudig te voorkomen is.

Bovendien is dit een risico dat uitzonderlijk eenvoudig te mitigeren is: door de nulwaarde vooraf vast te stellen, verdwijnt het grootste deel van de onzekerheid die nu volledig bij de inschrijvende partijen wordt neergelegd. Het betreft dus geen onvermijdelijk of technisch complex risico, maar een keuze die direct te ondervangen is.

Een onverwachte stijging in deze periode zou daarnaast structurele impact hebben op het gehele contract, omdat ieder kwartaal de energieprijs wordt afgezet tegen deze onbekende nulwaarde. Daarmee ontstaat een risico dat niet te beïnvloeden en niet te mitigeren is door de inschrijver, terwijl de concessieverlener dit risico met een eenvoudige ingreep volledig kan voorkomen. Wij begrijpen niet op welke manier een nulwaarde die voorafgaand aan indiening bekend is, een negatief effect zou hebben op de EV-rijder of op de concessieverlener. Daarom verzoeken wij u nadrukkelijk om de nulwaarde alsnog te definiëren als een bekende en vooraf vastgestelde waarde. Indien u hier niet toe bereid bent, dan ontvangen wij graag een duidelijke toelichting op de onderliggende rationale voor het bewust inbouwen van een dergelijk risico voor inschrijvers."

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 209.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
279

Onderwerp:
Wijziging zeggenschap

Vraag:

Met betrekking tot de Algemene Inkoopvoorwaarden, Artikel 10.2d: Wij zouden graag willen voorkomen dat de aanbestedende dienst op onredelijke gronden haar instemming onthoudt. Bent u in dat kader bereid om artikel 4.4 van overeenkomstige toepassing te verklaren (dan wel op een andere manier aan onze bezwaren tegemoet te komen)?

Antwoord:

Opdrachtgever zal niet lichtzinnig omgaan met haar mogelijkheid tot ontbinding in de zin van artikel 10.2 AIV. Indien daartoe geen aanleiding bestaat, zal derhalve niet tot ontbinding worden overgegaan wanneer een situatie van artikel 10.2 onder d zich voordoet. Dit zal echter wel alsdan worden beoordeeld.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
280

Onderwerp:
Aansprakelijkheid

Vraag:

"Meerdere vragen met betrekking tot de Algemene Inkoopvoorwaarden Artikel 9.1:

Vraag 1.

In artikel 9 wordt de aansprakelijkheid gemaximeerd op drie gebeurtenissen. Kunt u toelichten wat de consequenties zijn wanneer zich een vierde schadeveroorzakende gebeurtenis voordoet?

Wat ons betreft zijn er twee mogelijke antwoorden:

- a. Vanaf de vierde gebeurtenis is de beperking van aansprakelijkheid niet meer van toepassing op de betreffende partij en wordt teruggevallen op de wettelijke aansprakelijkheidsbeperkingen uit het BW (bijv. Artikel 6:101, 6:109, 6:110, 6:248 lid 2 BW).
- b. Vanaf de vierde gebeurtenis eindigt de aansprakelijkheid van de betreffende partij, ongeacht eventuele verdere schadeveroorzakende gebeurtenissen.

Volgens Inschrijver zou "interpretatie b" de juiste interpretatie moeten zijn. Kunt u dit bevestigen?

Vraag 2

Kunt u uitleggen wanneer sprake is van een 'gebeurtenis' in de zin van artikel 9? Is dit gekoppeld aan een bepaald schadebedrag? Kan bijvoorbeeld ook sprake zijn van een 'gebeurtenis' in geval van een toerekenbare tekortkoming die relatief weinig schade veroorzaakt (bijv. 100 euro) of kan er pas sprake zijn van een gebeurtenis indien het schadebedrag meer dan bijvoorbeeld 1 miljoen euro bedraagt?

Vraag 3

Kunt u uitleggen op welke periode het maximum van 3 gebeurtenissen betrekking heeft? Gaat het om één contractjaar of om de gehele duur van de concessie? Wij zijn ons ervan bewust dat u zich reeds heeft uitgelaten over deze vraag, maar Inschrijver merkt op dat u enerzijds ontkent dat de beperking betrekking heeft op de gehele duur van de concessie, terwijl u anderzijds aangeeft dat de beperking per opdracht geldt. Volgens Inschrijver komen beide criteria ("duur van de concessie" enerzijds, en "per opdracht" anderzijds) in de praktijk op hetzelfde neer. Kunt u e.e.a. nader toelichten?

Antwoord:

Ten aanzien van de eerste vraag merkt opdrachtgever het volgende op. Artikel 9.1 van de Algemene Inkoopvoorwaarden bepaalt dat de aansprakelijkheid per gebeurtenis is gemaximeerd tot een bepaald bedrag, met een maximum van drie gebeurtenissen. Hiermee is beoogd dat per opdracht maximaal drie schadeveroorzakende gebeurtenissen voor vergoeding in aanmerking kunnen komen binnen de in dit artikel genoemde aansprakelijkheidslimieten. Indien zich een vierde schadeveroorzakende gebeurtenis voordoet, is het maximum aantal gebeurtenissen bereikt en ontstaat geen aanvullende aansprakelijkheid meer op grond van artikel 9.1. Interpretatie b, zoals door inschrijver genoemd, is daarmee de juiste interpretatie. Onverminderd het voorgaande blijven de uitzonderingen op de aansprakelijkheidsbeperking zoals opgenomen in artikel 9.2 (onder andere bij opzet of grove schuld en bij dood- en letselschade) onverkort van toepassing. Ten aanzien van de tweede vraag geldt dat onder een 'gebeurtenis' in de zin van artikel 9 moet worden verstaan een afzonderlijke schadeveroorzakende gebeurtenis of een reeks van met elkaar samenhangende gebeurtenissen die tot schade leidt. Artikel 9 bepaalt daarbij expliciet dat samenhangende gebeurtenissen als één gebeurtenis worden aangemerkt. De bepaling bevat geen koppeling met een bepaald schadebedrag en kent ook geen minimumbedrag. Dit betekent dat ook een gebeurtenis die leidt tot een relatief beperkt schadebedrag als gebeurtenis kan kwalificeren. Of sprake is van één gebeurtenis of meerdere gebeurtenissen zal steeds worden beoordeeld aan de hand van de feitelijke omstandigheden en de onderlinge samenhang van de schadeoorzaken. Het antwoord op de derde vraag is dat het maximum van drie gebeurtenissen betrekking heeft op de betreffende opdracht waarop de Algemene Inkoopvoorwaarden van toepassing zijn. De beperking geldt daarmee gedurende de looptijd van de betreffende opdracht en niet per contractjaar. Indien binnen de concessie meerdere afzonderlijke opdrachten worden verstrekt, wordt de aansprakelijkheidsregeling per opdracht toegepast. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek van artikel 9 waarin de hoogte van de aansprakelijkheidslimieten wordt gekoppeld aan de totale waarde van de opdracht.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
281

Onderwerp:
Vernietiging

Vraag:

Betreft Overeenkomst, Artikel 3.5 en Nota van Inlichtingen vraag 65. Indien de overeenkomst vernietigd wordt door uw handeling / toerekenbare tekortkoming, kunt u dan bevestigen dat u de aantoonbare kosten wel zult vergoeden? Als u dit niet kunt bevestigen, zou dit strijdig zijn met artikel 9 van de Algemene Inkoopvoorwaarden, in welk geval wij u om een uitgebreide toelichting vragen.

Antwoord:

De overeenkomst prevaleert ten opzichte van de algemene voorwaarden. In artikel 3.5 van de overeenkomst is een uitzondering opgenomen die betrekking heeft op een specifieke situatie. Zoals tevens is opgenomen, leidt strijdigheid niet tot ongeldigheid van de overeenkomst of algemene voorwaarden. Overigens is in deze geen sprake van strijdigheid maar van een uitzondering.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
282

Onderwerp:

Opzegging

Vraag:

Met betrekking tot de Overeenkomst, Artikel 3.4: Wij begrijpen uw antwoord waar het gaat om een rechterlijk verbod dat niet aan u is toe te rekenen. Maar kunt u bevestigen dat bij een rechterlijk verbod dat wel aan u toerekenbaar is, u wel verplicht (dus meer dan alleen een overleg over "mogelijke" compensatie) zult zijn om de aantoonbare kosten te vergoeden? Indien u dit niet kunt bevestigen, zou dit strijdig zijn met artikel 9 van de Algemene Inkoopvoorwaarden, in welk geval wij u om een uitgebreide toelichting vragen.

Antwoord:

Niet akkoord. Zie voor een toelichting het antwoord op vraag 281.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
283

Onderwerp:

Algemene voorwaarden - artikel 10.2d

Vraag:

Wij hebben kennis genomen van uw antwoord op vraag 132 van NvI 1. In de basis hebben wij begrip voor het feit dat concessiehouder graag grip wil houden op de samenwerking met partijen die voldoen aan de voorwaarden die de Provincie stelt. Echter, ons inziens is de artikel 10.2d van de algemene inkoopvoorwaarde in strijd met het proportionaliteitsbeginsel (artikel - 1.16 Awb 2012). Hierin staat opgenomen dat voorwaarden en criteria aan de inschrijvers en de inschrijvingen in een redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de opdracht.

Antwoord:

Zie ook het antwoord op vraag 279. Het beding wordt niet aangepast, er is geen sprake van strijdigheid met het proportionaliteitsbeginsel.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
284

Onderwerp:

Algemene voorwaarden - artikel 10.2d

Vraag:

Aanvullend op bovenstaande vraag inzake artikel 10.2d van de algemene inkoopvoorwaarde. Wij willen concessiehouder erop attenderen dat in een geval van een overname van opdrachtnemer door een andere partij wel degelijk alle eisen en voorwaarden uit de aanbesteding onverkort van toepassing blijven. Hiermee is ook contractueel bepaald dat concessiehouder geen hinder mag ondervinden van de overname.

Antwoord:

Aangezien dit een opmerking en geen vraag betreft, neemt opdrachtgever uw opmerking ter kennisgeving aan.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
285

Onderwerp:

Nvi1 - vraag 67 - boete en schadevergoeding

Vraag:

In vervolg op vraag 67 en het daarop gegeven antwoord handhaaft aanbestedende dienst de cumulatie van een contractuele boete (met prikkel- en normerende functie) én een onbeperkt recht op aanvullende schadevergoeding, zonder verrekening of matiging.

Wij zijn van mening dat een dergelijke cumulatieve sanctiestructuur zich moeilijk verdraagt met:

- het proportionaliteitsbeginsel als bedoeld in artikel 1.16 Aanbestedingswet 2012;
- het vereiste van een redelijke en evenwichtige risicoverdeling binnen concessie- en overheidsopdrachten;

De thans gehanteerde formulering leidt ertoe dat bij één tekortkoming:

1. een normerende boete wordt verbeurd, en
2. daarnaast volledige, mogelijk onbeperkte schadevergoeding kan worden gevorderd, zonder dat enige relatie bestaat tussen de hoogte van de boete en de daadwerkelijk geleden schade.

Hiermee gaat deze formulering verder dan het borgen van nakoming en kan dit leiden tot een onevenredige risico-allocatie die inschrijvers noodzaakt dit risico financieel te verdisconteren in de inschrijving. Hiermee schiet de huidige formulering dus ook een van de doelen van concessiehouder voorbij, namelijk het creëren van de meeste maatschappelijke waarde voor de uitgaven die hiermee gemoeid zijn.

Wij verzoeken aanbestedende dienst de bepaling te heroverwegen en zodanig aan te passen dat:

- óf de boete strekt tot schadefixatie,
- óf cumulatie wordt beperkt tot situaties van opzet of bewuste roekeloosheid,
- óf een verrekenings- of plafonneringsmechanisme wordt opgenomen.

Hiermee ligt de formulering wel in lijn met het proportionaliteitsbeginsel.

Antwoord:

In artikel 3.3 van de overeenkomst is reeds opgenomen dat geen boete wordt opgelegd wanneer "het niet voldoen niet toerekenbaar is aan Concessiehouder.". Het beding behoeft derhalve geen wijziging m.b.t. opzet of bewuste roekeloosheid. Het beding is volgens opdrachtgever dan ook proportioneel.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
286**Onderwerp:**

Nvi1- vraag 132 - algemene voorwaarden artikel 10.2d - ontbinding bij wijziging stemrecht

Vraag:

Wij hebben kennis genomen van uw antwoord op vraag 132 van Nvi 1. In de basis hebben wij begrip voor het feit dat concessiehouder graag grip wil houden op de samenwerking met partijen die voldoen aan de voorwaarden die de Provincie stelt. Echter, ons inziens is de artikel 10.2d van de algemene inkoopvoorwaarde in strijd met het proportionaliteitsbeginsel (artikel - 1.16 Awb 2012). Hierin staat opgenomen dat voorwaarden en criteria aan de inschrijvers en de inschrijvingen in een redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de opdracht. Echter, in de huidige formulering van deze bepaling kan het voorkomen dat indien een bestuurder met zeggenschap vertrekt bij het bedrijf (ook bijvoorbeeld pensioen, andere baan, overlijden, etc), concessiehouder het recht heeft de overeenkomst te ontbinden. Daarmee loopt opdrachtnemer een onevenredig groot risico dat na alle investeringen, de overeenkomst kan worden ontbonden. Hiermee verliest opdrachtnemer in één klap de mogelijkheid om de investering terug te kunnen verdienen.

Hierbij het verzoek om alsnog over te gaan tot het schappen van dit artikel, of anders minstens tot herformulering zodat bovengenoemd risico wordt ingeperkt tot proportionele mate.

Antwoord:

Zie het antwoord op vragen 279 en 283.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
287**Onderwerp:**

Nvi1 - vraag 132 - Ontbinding bij wijziging stemrecht, eigenaarschap

Vraag:

Aanvullend op bovenstaande vraag inzake artikel 10.2d van de algemene inkoopvoorwaarde. Wij

willen concessiehouder erop attenderen dat in een geval van een overname van opdrachtnemer door een andere partij wel degelijk alle eisen en voorwaarden uit de aanbesteding onverkort van toepassing blijven. Hiermee is ook contractueel bepaald dat concessiehouder geen hinder mag ondervinden van de overname.

Ook hier is artikel 10.2d van de algemene inkoopvoorwaarde in strijd met het proportionaliteitsbeginsel (artikel - 1.16 Awb 2012). Hierin staat opgenomen dat voorwaarden en criteria aan de inschrijvers en de inschrijvingen in een redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de opdracht.

Hierbij het verzoek om alsnog over te gaan tot het schappen van dit artikel, of anders minstens tot herformulering zodat bovengenoemd risico wordt ingeperkt tot proportionele mate.

Antwoord:

Zie het antwoord op vragen 279 en 283.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
288

Onderwerp:

NV1 - vraag 68 boete zonder ingebrekestelling

Vraag:

In vervolg op vraag 68 handhaaft aanbestedende dienst de mogelijkheid om een contractuele boete op te leggen zonder voorafgaande ingebrekestelling en zonder het bieden van een redelijke hersteltermijn.

Wij zijn van mening dat deze systematiek zich moeilijk verdraagt met het proportionaliteitsbeginsel (artikel 1.16 Awb 2012) en het vereiste van een redelijke risicoverdeling binnen concessieverhoudingen. Het direct verbeuren van een boete zonder herstelmogelijkheid kan leiden tot een disproportionele sanctie bij herstelbare tekortkomingen.

Kan aanbestedende dienst nader motiveren waarom het volledig uitsluiten van een ingebrekestelling en hersteltermijn noodzakelijk en proportioneel wordt geacht? Is aanbestedende dienst bereid de bepaling te heroverwegen en een redelijke herstelmogelijkheid op te nemen, al dan niet beperkt tot niet-spoedeisende en herstelbare tekortkomingen? Hiermee wordt de bepaling in lijn gebracht met het proportionaliteitsbeginsel.

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 265.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.

289

Onderwerp:

NV11- vraag 130 netbeheerderskosten als vast prijscomponent

Vraag:

In vraag 130 van de Nota van Inlichtingen wordt een relevante vraag gesteld over de wijze waarop netbeheerderskosten in de aanbesteding zijn verwerkt. In vergelijkbare concessietrajecten (zoals MRA7) worden netbeheerskosten als vast prijsonderdeel opgenomen. Deze systematiek bevordert een gelijk speelveld, doordat wordt voorkomen dat inschrijvers uiteenlopende aannames hanteren over de hoogte en ontwikkeling van deze kosten.

Door te werken met een uniforme methodiek, waarbij de jaarlijkse netbeheerskosten worden gedeeld door de gemiddelde afzet per laadpaal en als vaste prijscomponent in het tarief worden verwerkt, ontstaat transparantie en uniformiteit. Eventuele indexatie kan daarbij rechtstreeks worden gekoppeld aan de objectief vastgestelde ontwikkeling van de tarieven voor netaansluitingen. Hiermee wordt speculatieve prijsstelling gemitigeerd en wordt de onderlinge vergelijkbaarheid van inschrijvingen versterkt.

Is aanbestedende dienst bereid vraag 130 te heroverwegen en de netbeheerskosten alsnog als vaste prijscomponent in de aanbesteding op te nemen, teneinde het gelijk speelveld en de transparantie van de prijsopbouw te waarborgen?

Antwoord:

Niet akkoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
290

Onderwerp:
Inschrijfleidraad Social Return

Vraag:

Concessieverlener heeft bevestigd dat Social Return geen onderdeel is van verplichtingen maar wel meetelt als beoordelingscomponent in de kwaliteitsplannen. Wij zien hierin een risico dat hoe hoger het aangeboden bedrag/budget wordt aangeboden ter Social Return investering, hoe hoger de score wordt. Hoe voorkomt de concessieverlener dit? Kan de concessieverlener meegaan dat beoordeling enkel meetelt omtrent de daadwerkelijk invulling in plaats van het bedrag dat wordt geïnvesteerd? Of in een ander geval, kan de concessieverlener richting geven aan het bedrag van Social Return investering dat zij verwacht?

Antwoord:

Het gunningscriterium wordt als geheel beoordeeld. De eventuele inzet van SROI is dus een onderdeel van het totale antwoord op GC4. Het is aan inschrijver om te bepalen hoe zij invulling geeft aan dit onderdeel.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
291

Onderwerp:
NVI 1 - vraag 35

Vraag:

Om deelname aan slim laden te maximaliseren alsmede het effect op de doelstellingen van de concessieverlener, is het doorberekenen van een toeslag in geval van opt-outs (afmelding slim laden) gebruikelijk. Dit is alleen mogelijk wanneer CPO dit mag doorberekenen naar MSP's die dit doorbelasten naar de EV-rijder. Kan concessieverlener overwegen dit toe te staan, hetzij onder voorwaarde dat hier vooraf schriftelijk goedkeuring voor gegeven dient te worden door de concessieverlener?

Antwoord:

Nee. De concessieverlener ziet het belonen van gewenst gedrag als de geëigende route om flexibiliteit te benutten. Bovendien blijkt uit diverse pilots in de provincies Noord-Brabant en Limburg, maar ook daarbuiten, dat de (kosteloze) opt-out zeer zelden wordt gebruikt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
292**Onderwerp:**

Bijlage 1 Beschrijvend document 5.1.1

Vraag:

Wij ervaren dat een toeslag op een opt-out sterk bijdraagt aan het verminderen van het aantal aanvragen hiervoor wat vervolgens direct bijdraagt aan verminderde netcongestie en betere adaptatie van slim laden. Wil consessiegever in overweging nemen toch toeslagen toe te staan op activatie van de opt-out mogelijkheid door EV-rijders?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 291.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
293**Onderwerp:**

Bijlage 1 Beschrijvend document 5.3.3

Vraag:

Kan er meer, gedetailleerde, informatie worden gedeeld omtrent dit onderwerp?

Antwoord:

De relevante informatie is reeds beschreven in deze paragraaf van het beschrijvend document. Aanbestedende dienst kan niet meer, gedetailleerde, informatie delen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
294**Onderwerp:**

Bijlage 1 Beschrijvend document 3.1

Vraag:

CPO's en MSP's hebben onderlinge commerciële contractvormingen waarmee de eis om geen kortingen alsmede geen hogere tarieven te handhaven in conflict is met de gestelde eis. Bovendien staat dit los met het geen de EV-rijder betaald per kWh. Ook in het kader van slim laden waarbij er wel degelijk kortingen worden gegeven voor het laden buiten piekuren, maar ook heffingen worden geheven wanneer er in de drukste piekuren wordt geladen zijn is hier mee in conflict. Wij stellen dan ook voor deze eis te laten vallen, kunt u hierin meegaan?

Antwoord:

Nee. Aanbestedende dienst wil expliciet geen Time-of-Use tarieven. Zie voor toelichting het antwoord op vraag 253. Zie ook antwoord op vraag 35 voor wat betreft de mogelijkheid om een korting te hanteren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1

Ref.nr.
295**Onderwerp:**

Leidraad 4.6

Vraag:

GC4 – Scope van de R#ladder

OG geeft aan te streven naar maatregelen die zo hoog mogelijk op de R#ladder scoren. Gegadigde wil verduidelijking over de reikwijdte daarvan: moeten alle circulariteitsmaatregelen binnen de scope van de concessie worden toegepast, of mogen maatregelen ook buiten de concessie plaatsvinden?

Ter illustratie: wordt het hergebruiken van componenten binnen de concessie hoger gewaardeerd dan het hergebruiken van componenten buiten de concessie (bijvoorbeeld voor andere klanten), bijvoorbeeld omdat OG meer inzicht en controle heeft over maatregelen die binnen de concessie

plaatsvinden ten opzichte van daarbuiten?

Antwoord:

Zie ook antwoord 270.

Dat hoeft niet per definitie binnen de concessie te zijn.

Ten aanzien van de toepassing van de R-ladder geldt dat de aanbestedende dienst verwacht dat inschrijvers maatregelen voorstellen die bijdragen aan een zo hoogwaardig mogelijke vorm van circulariteit. Maatregelen die hoger op de R-ladder staan zijn in beginsel meer circulair dan maatregelen die lager op de ladder staan. Dit betekent echter niet dat automatisch of per definitie een hogere score wordt toegekend aan een specifieke trede. Bij de beoordeling wordt gekeken naar de onderbouwing, de praktische toepasbaarheid en de daadwerkelijke bijdrage van de voorgestelde maatregelen aan de circulaire doelstellingen binnen de context van deze concessie.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

11 mrt 2026

Percelen:

P1 Concessie plaatsen en exploiteren van publieke laadpalen B1