

Nota van Inlichtingen 1

Aanbesteding Parkeerautomaten

Gemeente Meppel

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
Nota van Inlichtingen 1			
1	Prijzenblad post 3.9	De wijze waarop post 3.9 als open post is ingericht, leidt naar onze mening niet tot een objectieve en onderling vergelijkbare prijsbeoordeling. Een inschrijver die hier een breed en realistisch assortiment aan onderdelen en reële aantallen opneemt, wordt geconfronteerd met een hogere beoordelingsprijs dan een inschrijver die deze post intentioneel beperkt invult. Daarmee wordt een volledige en realistische opgave feitelijk benadeeld. De aanbestedende dienst dient ervoor zorg te dragen dat alle inschrijvers bij de prijsbeoordeling van gelijke en objectief vergelijkbare uitgangspunten uitgaan. In het Prijzenblad zijn reeds concrete onderdelen opgenomen die door alle inschrijvers op dezelfde wijze moeten worden beprijsd. Deze onderdelen bieden daarmee reeds een uniforme grondslag voor de prijsvergelijking. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom post 3.9 als open post volledig te laten vervallen en de prijsbeoordeling voor onderdelen uitsluitend te baseren op de reeds in het Prijzenblad voorgeschreven onderdelen. Wij vragen de aanbestedende dienst het Prijzenblad dienovereenkomstig aan te passen.	De aanbestedende dienst laat post 3.9 niet vervallen. Post 3.9 telt niet mee in de prijsbeoordeling: het forfaitaire aantal is 0, waardoor een ingevulde prijs niet doorwerkt in de TCO. Een Inschrijver die een breed assortiment opgeeft, krijgt daardoor geen hogere beoordelingsprijs dan een Inschrijver die de post beperkt invult.
2	Prijzenblad post 1.6	In post 1.6 van het Prijzenblad wordt uitgegaan van 31 aardpennen. Kan de aanbestedende dienst toelichten waarop dit aantal van 31 is gebaseerd en voor welke locaties deze aardpennen noodzakelijk worden geacht? Wij begrijpen dat een aardpen uitsluitend noodzakelijk is bij parkeerautomaten die op een vaste netstroomaansluiting worden aangesloten. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat dit uitgangspunt juist is en tevens verduidelijken hoe dit zich verhoudt tot het in post 1.6 opgenomen aantal van 31 aardpennen?	Zoals bevestigd bij de beantwoording van vraag 12 en 45 worden alle nieuwe parkeerautomaten off-grid (op zonne-energie) uitgevoerd; aansluiting op het vaste elektriciteitsnet is niet aan de orde. Het in post 1.6 opgenomen aantal van 31 aardpennen is daarmee niet van toepassing en komt te vervallen. Bevestigd: een aardpen is uitsluitend noodzakelijk bij aansluiting op het vaste elektriciteitsnet.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
3	SLA Eerste jaar gratis	In de aanbestedingsstukken wordt verlangd dat de dienstverlening onder de SLA gedurende het eerste jaar kosteloos wordt uitgevoerd. Wij achten deze constructie niet reëel en verzoeken de aanbestedende dienst deze aan te passen. Ook gedurende het eerste jaar worden daadwerkelijk werkzaamheden verricht, capaciteit beschikbaar gehouden en kosten gemaakt voor onder meer beheer, ondersteuning, onderhoud en storingsafhandeling. Deze kosten verdwijnen niet doordat hiervoor in het eerste jaar geen vergoeding mag worden gerekend. In de praktijk zullen inschrijvers deze kosten daarom moeten verdisconteren in de prijzen voor de overige contractjaren of andere onderdelen van de opdracht. Hierdoor ontstaat geen realistisch of transparant beeld van de werkelijke kosten van de SLA en worden prijzen tussen inschrijvers mogelijk minder goed vergelijkbaar. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom de eis dat het eerste SLA-jaar kosteloos wordt aangeboden te laten vervallen en de SLA-vergoeding vanaf het eerste jaar op een uniforme wijze in de prijsstelling op te nemen. Wij vragen de aanbestedende dienst de uitvraag dienovereenkomstig aan te passen.	De eis wordt gedeeltelijk aangepast. Het eerste jaar na formele ingebruikname is de garantieperiode (PvE § 7.1, Overeenkomst art. 7 lid 1). In die periode zijn alle onderhouds- en herstelwerkzaamheden, inclusief onderdelen, arbeid, voorrijden, preventief onderhoud, helpdesk en SLA-dienstverlening, inbegrepen in de eenmalige prijs (sectie 1 van het Prijzenblad). Voor jaar 1 wordt in sectie 2, kolom C (all-in onderhoud) dan ook geen vergoeding opgenomen. De kosten voor hosting, licenties, koppelingen en datacommunicatie (sectie 2, kolom D) mogen wél vanaf jaar 1 worden opgenomen. Het Prijzenblad wordt hierop aangepast (regel 2.1, kolom D wordt een invulveld). Omdat de prijs wordt beoordeeld op de TCO over de volledige contractduur, blijven de inschrijvingen onderling vergelijkbaar.
4	Conceptovereenkomst 4.1 (2)	In § 4.1 van de Conceptovereenkomst wordt ingegaan op de facturatie. Wij verzoeken de aanbestedende dienst voor de eenmalige kosten het volgende facturatieschema toe te staan: • 50% bij opdrachtverlening; • 40% bij levering/installatie van de parkeerautomaten; • 10% na definitieve oplevering en acceptatie. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat voor de eenmalige kosten bovenstaand facturatieschema mag worden gehanteerd en § 4.1 hierop aanpassen?	Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met voorgestelde facturatieschema. Het volgende schema wordt gehanteerd: 25% na opdrachtverlening 25% bij start werkzaamheden 35% bij oplevering van de werkzaamheden (alle straatautomaten staan en zijn geïnstalleerd op de gewenste locatie) 10% na goedkeuring levering (Acceptatietest op locatie, is door de opdrachtgever goedgekeurd) 5% slot termijn (oplossen van alle restpunten en acceptatie hiervan) Art. 4.1 lid 2 van de Overeenkomst wordt hierop aangepast.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
5	Bijlage B, 6.2	In Bijlage B § 6.2 wordt voorgeschreven dat de bovenkant van de behuizing van de parkeerautomaat zich op maximaal 1,40 meter mag bevinden. Wij verzoeken de aanbestedende dienst deze maximale hoogte-eis te laten vervallen. De NEN-EN 12414:2020 gaat voor de totale hoogte van een parkeerautomaat juist uit van een minimumhoogte van 1,40 meter in verband met de zichtbaarheid. Daarnaast is voor de gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid niet zozeer de maximale hoogte van de totale behuizing bepalend, maar met name de positie en bereikbaarheid van de voor de gebruiker relevante bedienings- en interface-elementen. Een maximale totale automaathoogte van 1,40 meter is daarmee onnodig technisch beperkend en kan geschikte, gebruiksvriendelijke parkeerautomaten uitsluiten zonder dat dit bijdraagt aan de beoogde toegankelijkheid. Wij vragen de aanbestedende dienst eis "hoogte maximaal 1,40 m (bovenkant behuizing)" te laten vervallen en in plaats daarvan eisen stellen aan de positie en bereikbaarheid van de relevante bedieningselementen, met inachtneming van NEN-EN 12414:2020.	De eis "Hoogte: maximaal 1,40 m (bovenkant behuizing)" in Bijlage B § 6.2 vervalt. Voor de bereikbaarheid van de bediening blijft PvE § 3.3 onverkort van toepassing: de bedienbare elementen bevinden zich tussen 700 mm en 1200 mm boven het maaiveld. Inschrijver vermeldt in zijn inschrijving de buitenafmetingen (hoogte × breedte × diepte) van de aangeboden automaat, inclusief een eventueel zonnepaneel.
6	PvE 9.3 Tijdelijke opslag	Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat Opdrachtnemer gedurende de vervangings- en implementatiefase gebruik kan maken van een gemeentelijke werf of een andere geschikte centrale locatie voor het tijdelijk stallen van de nieuwe parkeerautomaten en het verzamelen van de verwijderde parkeerautomaten voorafgaand aan afvoer en recycling? Een centrale locatie draagt bij aan een efficiëntere en duurzamere uitvoering, doordat transportbewegingen en daarmee samenhangende CO₂-uitstoot kunnen worden beperkt en de verwijderde materialen gebundeld kunnen worden afgevoerd voor recycling.	Bevestigd. Opdrachtnemer kan gedurende de vervangings- en implementatiefase gebruikmaken van een door Opdrachtgever aan te wijzen gemeentelijke locatie (werf) voor het tijdelijk stallen van nieuwe parkeerautomaten en het verzamelen van verwijderde automaten voorafgaand aan afvoer en recycling.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
7	PvE 9.3 Verwijdering huidige parkeerautomaten	In § 9.3 wordt een materiaalstroomrapportage verlangd. Wij verzoeken de aanbestedende dienst deze specifieke rapportageverplichting te laten vervallen. Wanneer afgedankte materialen aantoonbaar via daartoe geëigende en gecontroleerde afval- en recyclingstromen worden verwerkt, leidt een afzonderlijke materiaalstroomrapportage tot een aanvullende administratieve belasting zonder dat daarmee noodzakelijkerwijs extra milieuwinst wordt gerealiseerd. Wij stellen voor om de eis functioneler en objectief toetsbaar in te richten door eisen te stellen aan aantoonbare verantwoorde recycling en milieumanagement, bijvoorbeeld door te verlangen dat Opdrachtnemer beschikt over een ISO 14001-gecertificeerd milieumanagementsysteem of aantoonbaar gelijkwaardig, en kan aantonen dat vrijkomende materialen via erkende afval- en recyclingstromen worden verwerkt. Kan de aanbestedende dienst § 9.3 dienovereenkomstig aanpassen en de verplichting tot het opstellen van een afzonderlijke materiaalstroomrapportage laten vervallen?	De verplichting blijft gehandhaafd, maar wordt verduidelijkt en beperkt. De materiaalstroomrapportage is eenmalig en dient om te kunnen vaststellen dat aan de eis van minimaal 85% hergebruik of recycling wordt voldaan. Een verwerkingsverklaring van de WEELABEX-gecertificeerde verwerker volstaat, mits daarin het aantal afgevoerde automaten, het totaalgewicht, het percentage hergebruik/recycling en de naam van de verwerker zijn opgenomen. Een afzonderlijk rapport is dan niet nodig. Het ISO 14001-certificaat wordt al gevraagd als geschiktheidseis (Offerteaanvraag § 3.2.3) en vervangt deze verklaring niet.
8	PvE 7.5 Boete	De in § 7.5 opgenomen boetes staan naar onze mening niet in redelijke verhouding tot de aard, omvang en financiële waarde van de betreffende dienstverlening. De mogelijke financiële gevolgen zijn aanzienlijk en kunnen, mede door cumulatie van boetes, disproportioneel uitpakken. De Gids Proportionaliteit schrijft voor dat ook contractvoorwaarden in redelijke verhouding moeten staan tot het voorwerp, de aard en de omvang van de opdracht. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met de onderlinge samenhang en het mogelijke cumulatieve effect van contractuele bepalingen. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom de in § 7.5 opgenomen boetes te herzien en te proportioneren aan de omvang en vergoeding van de betreffende dienstverlening, en daarbij tevens een redelijke maximale cumulatieve boete (boeteplafond) op te nemen. Kan de aanbestedende dienst § 7.5 dienovereenkomstig aanpassen? Daarnaast verzoeken wij de aanbestedende dienst 'structurele overschrijding' objectief en eenduidig te definiëren, waarbij duidelijk wordt aangegeven na hoeveel overschrijdingen en binnen welke meetperiode hiervan sprake is.	De aanbestedende dienst acht deze bepaling wel redelijk. Het boetebeding heeft als doel dat een storing aan de parkeerautomaat zo snel mogelijk wordt verholpen. Bij een lagere boete bestaat het risico dat de financiële prikkel om een storing tijdig te herstellen onvoldoende is, waardoor een storing langer kan duren dan gewenst. De gevolgen daarvan komen voor rekening van de aanbestedende dienst en de gebruiker van de parkeerautomaat. De boete staat naar het oordeel van de aanbestedende dienst in een redelijke verhouding tot het belang van een goed werkende parkeerautomaat. Er geldt reeds een jaarplafond: de boetes uit art. 10 lid 1 en 2 van de Overeenkomst bedragen gezamenlijk per automaat per kalenderjaar maximaal 100% van de jaarlijkse SLA-/onderhoudsvergoeding voor die automaat (met uitzondering van de P1-boete, die geen plafond kent). 'Structurele overschrijding' is reeds gedefinieerd in art. 10 lid 4: overschrijding van de beschikbaarheidsnorm gedurende drie opeenvolgende kwartalen, gemeten over het gehele automatenpark.
9	PvE 7.5 Boete	In § 7.5 wordt een boeteregeling beschreven. Kan de aanbestedende dienst aangeven welke bonusregeling tegenover deze boeteregeling van toepassing is en onder welke voorwaarden Opdrachtnemer voor deze bonus in aanmerking komt?	Er is geen bonusregeling van toepassing. De jaarlijkse SLA-/onderhoudsvergoeding is de vergoeding voor het leveren van de overeengekomen dienstverlening conform de gestelde normen. Een prestatie boven de norm levert voor de gemeente geen aanvullende waarde op die een extra vergoeding rechtvaardigt. De boeteregeling is begrensd: de boetes uit art. 10 lid 1 en 2 van de Overeenkomst bedragen per automaat per kalenderjaar gezamenlijk maximaal 100% van de jaarlijkse SLA-/onderhoudsvergoeding voor die automaat (met uitzondering van de P1-boete). Zie ook het antwoord op vraag 8.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
10	PvE 5.2 SAT	In § 5.2 is in de derde bullet opgenomen dat bij een negatieve SAT de installatie niet in gebruik wordt genomen. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken of hiermee wordt bedoeld dat het volledige areaal aan parkeerautomaten niet in gebruik mag worden genomen zodra één onderdeel of één parkeerautomaat niet aan de SAT voldoet? Een dergelijke consequentie achten wij niet proportioneel wanneer de geconstateerde afwijking geen invloed heeft op de primaire werking, veiligheid of correcte werking van de overige parkeerautomaten. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom de eis aan te passen, zodat uitsluitend het betreffende onderdeel of de betreffende parkeerautomaat niet in gebruik wordt genomen wanneer de geconstateerde afwijking de ingebruikname daarvan daadwerkelijk verhindert. Niet-kritische restpunten dienen ingebruikname van de overige installatie niet in de weg te staan. Wij vragen u hiermee in te stemmen.	Bevestigd. Bij een negatieve SAT wordt uitsluitend het betreffende onderdeel of de betreffende parkeerautomaat waarvoor de afwijking is geconstateerd niet in gebruik genomen, mits de afwijking geen invloed heeft op de primaire werking, veiligheid of correcte werking van de overige parkeerautomaten. Ingebruikname van de overige, goedgekeurde automaten wordt hierdoor niet belemmerd. PvE § 5.2, derde bullet, wordt hierop verduidelijkt.
11	PvE 4.3 Connectiviteit	In § 4.3 is bepaald dat Opdrachtnemer het ingebouwde modem/de simkaartmodule gedurende acht jaar na oplevering kosteloos dient te vervangen indien deze technisch verouderd raakt of niet meer aan de connectiviteitseisen voldoet. Technologische ontwikkelingen, wijzigingen in mobiele netwerken en het uitfasen of wijzigen van netwerkstandaarden over een periode van acht jaar zijn op het moment van inschrijving niet volledig te voorzien en liggen bovendien buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer. Het is daarom niet redelijk om het volledige financiële risico van dergelijke toekomstige ontwikkelingen gedurende acht jaar bij Opdrachtnemer neer te leggen. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom deze eis aan te passen, zodat kosteloze vervanging uitsluitend geldt indien de noodzaak tot vervanging aan Opdrachtnemer kan worden toegerekend. Vervanging als gevolg van niet redelijkerwijs voorzienbare technologische ontwikkelingen of wijzigingen bij telecomproviders/netwerkexploitanten dient als meerwerk te worden beschouwd.	De eis wordt aangepast. Opdrachtnemer vervangt het modem/de simkaartmodule binnen 8 jaar na oplevering kosteloos indien het defect raakt of om een aan Opdrachtnemer toe te rekenen reden niet (meer) aan de connectiviteitseisen voldoet. Daaronder valt in ieder geval een modem dat bij levering gebruikmaakt van een netwerkstandaard waarvan de uitfasering in Nederland op dat moment al publiek was aangekondigd. Vervanging die noodzakelijk wordt door een na levering aangekondigde uitfasering of wijziging van netwerkstandaarden door telecomproviders geldt als meerwerk, tegen de in het Prijzenblad aangeboden prijzen (post 3.5 Modem/SIM-module en post 3.10 uurtarief). Opdrachtnemer meldt een aangekondigde uitfasering die de automaten raakt uiterlijk 12 maanden vooraf aan Opdrachtgever, met een voorstel voor tijdige vervanging.
12	PvE 4.2 Energievoorziening	In Bijlage A wordt per parkeerautomaat aangegeven of sprake is van een vaste netstroomaansluiting. In Bijlage B – Bestaande infrastructuur Meppel, § 2.3 Elektriciteitsaansluitingen, is opgenomen dat niet alle huidige locaties over een vaste netstroomaansluiting beschikken en dat voor locaties zonder netstroom een off-grid oplossing met zonnepaneel en accu moet worden voorzien. Voor een juiste en vergelijkbare prijsstelling is het noodzakelijk dat voor alle inschrijvers eenduidig vaststaat hoeveel parkeerautomaten op een vaste netstroomaansluiting moeten worden aangesloten. Kan de aanbestedende dienst bevestigen hoeveel van de te leveren parkeerautomaten een vaste netstroomaansluiting behoeven en hoeveel parkeerautomaten als off-grid uitvoering moeten worden aangeboden?	Bevestigd: het uitgangspunt is dat alle te leveren parkeerautomaten off-grid (op zonne-energie met accu) worden uitgevoerd. Geen van de automaten wordt op een vaste netstroomaansluiting aangesloten. Bijlage B § 2.3 wordt hierop verduidelijkt.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
13	PvE 4.1 Beschermingsklasse	In het PvE wordt beschermingsklasse IP65 verlangd. Wij verzoeken deze eis te wijzigen naar een functionele eis die aansluit bij het normale gebruik van een parkeerautomaat in de openbare ruimte. De parkeerautomaat dient geschikt te zijn voor de gebruikelijke weersomstandigheden binnen het Nederlandse klimaat en reiniging met daarvoor gebruikelijke middelen en methoden. Niet alle onderdelen van een parkeerautomaat zijn echter ontworpen voor rechtstreekse blootstelling aan water onder hoge druk. Wij verzoeken de eis daarom als volgt te wijzigen: “De parkeerautomaat is geschikt voor straatgebruik onder de in Nederland gebruikelijke weersomstandigheden en kan worden gereinigd met daarvoor gebruikelijke middelen en methoden.”	Zie vraag 49
14	PvE 3.6 Beschikbaarheid	In § 3.6 wordt een beschikbaarheid van 99,5% verlangd. Een beschikbaarheidsnorm van 99,5% achten wij voor parkeerautomaten, mede gezien de aard van de apparatuur, de toegestane respons- en hersteltijden en de afhankelijkheden van onder meer eerstelijnsonderhoud, niet marktconform en niet redelijkerwijs haalbaar. Een norm van 99% sluit beter aan bij hetgeen in de markt voor deze dienstverlening gebruikelijk en realiseerbaar is. Daarbij merken wij op dat in het PvE zelf eveneens een beschikbaarheidsnorm van 99% wordt gehanteerd, waardoor de huidige eisen bovendien niet eenduidig zijn. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom § 3.6 aan te passen en de vereiste beschikbaarheid te wijzigen van 99,5% naar 99%.	Akkoord. De vereiste beschikbaarheid in PvE § 3.6 wordt gewijzigd van 99,5% naar 99%. De boetestaffel wordt hierop aangepast.
15	PvE 3.6 Downtime bepaling	Wij vragen de aanbestedende dienst de eis aan te passen zodat de hersteltijd pas aanvangt vanaf het moment dat de eerstelijns ondersteuning door Opdrachtgever is uitgevoerd en de storing vervolgens bij Opdrachtnemer is gemeld? In de huidige formulering wordt Opdrachtnemer voor het behalen van de KPI mede afhankelijk van de snelheid en kwaliteit waarmee Opdrachtgever de eerstelijns werkzaamheden uitvoert. Dit kan, met name bij minder frequent gebruikte parkeerautomaten, leiden tot een onjuist en vertekend beeld van de daadwerkelijke hersteltijd. Het is niet redelijk en evenmin proportioneel om Opdrachtnemer af te rekenen op tijdsverloop en omstandigheden waarop hij geen invloed kan uitoefenen. Wij verzoeken de aanbestedende dienst daarom nadrukkelijk deze eis dienovereenkomstig aan te passen.	De hersteltijd (KPI 2) vangt nu al pas aan op het moment van de melding door Opdrachtgever, zoals bevestigd door de helpdesk van Opdrachtnemer (Overeenkomst art. 9.3). Opdrachtgever meldt een storing pas na afronding van eventuele eerstelijns werkzaamheden. Op dit punt is een aanpassing niet nodig. Voor de beschikbaarheid (KPI 1) wordt het startmoment van de downtime verduidelijkt: de downtime vangt aan op het moment dat de storing door het beheersysteem wordt gedetecteerd (alarmmelding) of, indien eerder, door Opdrachtgever wordt gemeld. De tijd waarin Opdrachtgever eerstelijns werkzaamheden uitvoert, gerekend vanaf de alarmmelding tot de melding aan Opdrachtnemer, telt niet als downtime. Detecteert het beheersysteem de storing niet, dan vangt de downtime aan bij de laatste succesvolle transactie vóór de storing.
16	PvE 3.5 Rapportage	De term ‘GIS-formaat’ duidt niet op één specifiek bestandsformaat. Het aanleveren van de geografische coördinaten van iedere parkeerautomaat is voor ons geen probleem. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken in welk specifiek bestandsformaat de gegevens moeten worden aangeleverd, dan wel bevestigen dat het aanleveren van de geografische coördinaten per automaat voldoende is?	De eis wordt verduidelijkt. Het aanleveren van de geografische coördinaten van iedere parkeerautomaat is voldoende. Een specifiek GIS-bestandsformaat, zoals een shapefile, is niet vereist. De gegevens mogen worden aangeleverd in een gangbaar en digitaal verwerkbaar bestandsformaat, waarbij per parkeerautomaat ten minste de unieke identificatie en de geografische coördinaten zijn opgenomen.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
17	PvE 3.5 Opbrengstverantwoording	Het periodiek, dagelijks of wekelijks, verwerken van de opbrengsten is voor ons geen probleem. De frequentie kan echter niet zelfstandig door Opdrachtgever via het beheersysteem worden gewijzigd. Een wijziging van de frequentie dient aan Opdrachtnemer te worden doorgegeven, waarna deze wordt aangepast. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat hiermee aan de eis wordt voldaan?	Zie het antwoord op vraag 38. Opdrachtnemer ontvangt en stort geen parkeeropbrengsten af.
18	PvE 3.4 Gebruikersbeheer	Het zelfstandig aanmaken, wijzigen en verwijderen van gebruikersaccounts en autorisaties door Opdrachtgever zonder tussenkomst van Opdrachtnemer achten wij vanuit informatiebeveiliging en beheersbaarheid niet wenselijk. Onjuiste wijzigingen in accounts, rollen of autorisaties zijn snel gemaakt en kunnen grote gevolgen hebben voor de beveiliging en werking van het systeem. Dit verhoudt zich bovendien niet goed tot de verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer voor de beveiliging en beschikbaarheid van het systeem. Wij verzoeken de aanbestedende dienst deze eis te laten vervallen en gebruikers- en autorisatiewijzigingen via of in afstemming met Opdrachtnemer te laten plaatsvinden.	De aanbestedende dienst gaat deels mee in het voorstel. Uitgangspunt blijft dat het beheersysteem authenticatie via Microsoft Entra ID (SSO) ondersteunt en dat Opdrachtgever gebruikers en autorisaties doelmatig kan beheren. De wijze waarop gebruikersaccounts worden aangemaakt, gewijzigd en verwijderd mag door Inschrijver worden ingericht, mits dit aansluit op de mogelijkheden van Microsoft Entra ID en geen onnodige afhankelijkheid van Opdrachtnemer veroorzaakt. De nadere afspraken over gebruikersbeheer, autorisaties, rollen, provisioning en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer worden tijdens de implementatiefase vastgelegd in een beheer- of dienstverleningsafsprakenplan (DAP).
19	PvE 3.4 Beheer en configuratie	Deze werkzaamheden vereisen specifieke expertise. Een fout is snel gemaakt en kan grote gevolgen hebben. Wij adviseren daarom deze werkzaamheden niet bij de opdrachtgever te beleggen.	Akkoord. Deze werkzaamheden vereisen specifieke expertise en worden niet bij Opdrachtgever belegd, maar door Opdrachtnemer uitgevoerd op verzoek van Opdrachtgever binnen 2 werkdagen. Hieraan zijn geen afzonderlijke kosten verbonden. Scenario 4 van de demo onder gunningscriterium G2.3 (Offerteaanvraag § 4.2.5) wordt hierop aangepast: de beheerder toont het inzien van tarieven en instellingen en de monitoring (storingsoverzicht) in het webbased beheersysteem. PvE § 3.2, § 3.4 en § 3.5 worden hierop in lijn gebracht.
20	PvE 3.3 Identificatie / Comm. boodschappen	Deze werkzaamheden vereisen specifieke expertise. Een fout is snel gemaakt en kan grote gevolgen hebben. Wij adviseren daarom deze werkzaamheden niet bij de opdrachtgever te beleggen.	Opdrachtnemer zorgt ervoor dat wijzigingen op verzoek van Opdrachtgever tijdig worden verwerkt. Hieraan mogen geen afzonderlijke kosten per wijziging worden verbonden; deze dienstverlening is inbegrepen in de jaarlijkse vergoeding.
21	3.3 Tariefinformatie	In het PvE is opgenomen dat de parkeertijd instelbaar moet zijn op tariefstappen én tijdstappen. Deze functionaliteiten betreffen twee verschillende wijzen van instellen en kunnen niet gelijktijdig als uitgangspunt worden gehanteerd. De gemeente dient hierin een keuze te maken. Kan de gemeente bevestigen welke functionaliteit wordt verlangd: instellen op tariefstappen óf instellen op tijdstappen, en de eis hierop aanpassen?	Verlangd wordt dat beide instelwijzen door het systeem worden ondersteund, niet dat zij gelijktijdig actief zijn. Opdrachtgever kiest per zone (en zo nodig per automaat) of de parkeerder de parkeertijd kiest in tariefstappen (bijvoorbeeld € 0,10) of in tijdstappen (bijvoorbeeld 5 minuten). De eis wordt hierop verduidelijkt.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
22	PvE 3.3	In het PvE is als technische eis opgenomen dat aanvullend op het touchscreen fysieke knoppen beschikbaar moeten zijn. Deze technische invulling lijkt ons onnodig beperkend en kan ertoe leiden dat marktpartijen met een gelijkwaardige of betere volledig op touchscreen gebaseerde oplossing niet kunnen inschrijven. Bovendien is niet duidelijk welke aanvullende functionaliteit met fysieke knoppen wordt beoogd wanneer reeds een touchscreen wordt voorgeschreven. Wij verzoeken de gemeente daarom deze technische eis te laten vervallen en te vervangen door een functionele eis waarin wordt beschreven welk gebruiksgemak, welke toegankelijkheid en/of welke bedieningsfunctionaliteit de gemeente wil bereiken. Inschrijvers kunnen vervolgens aantonen op welke wijze hun oplossing aan deze functionele behoefte voldoet. Kan de gemeente hiermee instemmen en de eis dienovereenkomstig aanpassen?	De eis wordt aangepast. De eis "Aanvullend op het touchscreen zijn fysieke knoppen beschikbaar voor basisfuncties" vervalt en wordt vervangen door een functionele eis: de automaat is ook bruikbaar voor personen met een visuele beperking of een beperkte handfunctie. Inschrijver beschrijft hoe zijn oplossing hierin voorziet, bijvoorbeeld met fysieke of tactiele knoppen, een tactiel gemarkeerd bedieningsvlak of spraakondersteuning. De uitwerking wordt beoordeeld in de demo onder G2.3 (scenario "Simulatie gebruik door iemand met een visuele beperking of beperkte handfunctie").
23	PvE 3.2 Whitelist	In het PvE is als eis opgenomen dat het systeem whitelistbeheer voor vergunninghouders en bezoekersregelingen dient te ondersteunen. Deze eis past naar onze mening niet binnen de functionele scope van de parkeerautomaten en de bijbehorende backoffice. Whitelistbeheer voor vergunninghouders en bezoekersregelingen is geen gebruikelijke functionaliteit van een parkeerautomaat of parkeerautomatenbackoffice, maar wordt doorgaans ingericht en beheerd binnen het daarvoor bestemde vergunningen- en/of handhavingssysteem. Vergunninghouders hoeven immers geen handeling op de parkeerautomaat te verrichten. Ook bezoekersregelingen worden normaliter buiten de parkeerautomaat en de bijbehorende backoffice geregistreerd en beheerd (bijvoorbeeld in het NPR). Het opnemen van deze functionaliteit binnen de gevraagde oplossing leidt daarmee tot een onnodige verbreding van de scope en kan bovendien leiden tot afhankelijkheden van systemen en functionaliteiten die niet tot de verantwoordelijkheid van de leverancier van de parkeerautomaten behoren. Wij verzoeken de gemeente daarom deze eis uit het PvE te laten vervallen voor de parkeerautomaten en de bijbehorende backoffice en whitelistbeheer voor vergunninghouders en bezoekersregelingen onder te brengen bij het daarvoor bestemde vergunningen- en/of handhavingssysteem.	Akkoord. De eis dat het systeem whitelistbeheer voor vergunninghouders en bezoekersregelingen dient te ondersteunen, vervalt voor de parkeerautomaten en de bijbehorende backoffice. Dit wordt ondergebracht bij het daarvoor bestemde vergunningen-/handhavingssysteem. PvE § 3.2 wordt hierop aangepast.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
24	PvE 3.2 Betaalbevestiging	In PvE § 3.2 is opgenomen dat de betaalbevestiging digitaal plaatsvindt via het scherm en optioneel per sms of e-mail op verzoek van de parkeerder. Het versturen van een betaalbevestiging per sms of e-mail vereist dat de parkeerder bij de parkeerautomaat een telefoonnummer of e-mailadres invoert. Dit vertraagt de transactie en leidt bovendien tot aanvullende verwerking van persoonsgegevens en daarmee samenhangende AVG-verplichtingen, terwijl hiervoor alternatieven beschikbaar zijn. Wij verzoeken de gemeente daarom de eis voor het optioneel versturen van een betaalbevestiging per sms of e-mail te laten vervallen en te beperken tot een betaalbevestiging via het scherm en/of een QR-code dan wel via het bankafschrift. Wij vragen u hiermee in te stemmen en PvE § 3.2 dienovereenkomstig aanpassen?	Akkoord. De eis om optioneel een betaalbevestiging per sms of e-mail te versturen vervalt. De betaalbevestiging vindt plaats via het scherm. Inschrijver mag aanvullend een digitaal betaalbewijs aanbieden, bijvoorbeeld via een QR-code; dit is geen eis. Het aanpassen van deze eis leidt niet tot uitsluiting van inschrijvers.
25	3.2 PvE Registratie parkeerrecht	Uit het PvE begrijpen wij dat wordt uitgegaan van ticketloos parkeren. Tegelijkertijd lijkt de betreffende eis ervan uit te gaan dat handhaving op basis van een fysiek ticket mogelijk moet zijn. Dit lijkt tegenstrijdig. Kan de aanbestedende dienst bevestigen of de parkeerautomaten met of zonder printer moeten worden geleverd en verduidelijken op welke wijze de handhaving dient plaats te vinden indien geen kenteken wordt ingevoerd en geen ticket wordt uitgegeven?	De parkeerautomaten worden zonder printer geleverd; er worden geen tickets of kwitanties uitgegeven (PvE § 3.2). Het invoeren van het kenteken is voor elke transactie verplicht (zie ook het antwoord op vraag 26). Handhaving vindt uitsluitend plaats via het NPR. Bij uitval van de NPR-verbinding legt de automaat het parkeerrecht lokaal vast en registreert het na herstel automatisch in het NPR. De parkeerder krijgt op het scherm een bevestiging dat zijn parkeerrecht is vastgelegd. De tekst in PvE § 3.2 over "handhaving op basis van betaalverloop" wordt hierop aangepast. In het Prijzenblad, tabblad 2, worden de aantallen voor R.2 (ticketprinter) en R.7 (muntcassette) op 0 gezet.
26	PvE 3.2 bullit 3	In het PvE is opgenomen dat de opdrachtgever het kentekeninvoerscherm via het beheersysteem moet kunnen in- en uitschakelen. Aangezien geen parkeerticket wordt uitgegeven, is kentekeninvoer noodzakelijk voor de handhaving. Daarnaast betreft dit een vaste configuratie en geen functionaliteit die via het beheersysteem wordt in- of uitgeschakeld. Wij verzoeken de aanbestedende dienst deze eis te laten vervallen.	Akkoord. De eis dat Opdrachtgever het kentekeninvoerscherm via het beheersysteem moet kunnen in- en uitschakelen, vervalt. Kentekeninvoer is voor elke transactie verplicht (zie ook het antwoord op vraag 25) en betreft een vaste configuratie, geen via het beheersysteem te schakelen functionaliteit.
27	Regel 14 prijzenblad	In de stukken wordt bij de post "Aardpen + slaan per locatie" verwezen naar PvE-eis § 107. Wij kunnen § 107 echter niet terugvinden in de aanbestedingsstukken. Kunt u aangeven naar welke bepaling of eis hiermee wordt verwezen? Daarnaast begrijpen wij dat het aanbrengen en slaan van een aardpen uitsluitend noodzakelijk is indien een parkeerautomaat op het vaste elektriciteitsnet wordt aangesloten. Dienen wij deze post derhalve uitsluitend mee te nemen voor parkeerautomaten met een vaste netaansluiting en niet voor autonoom gevoede parkeerautomaten? Graag ontvangen wij hiervan uw bevestiging.	Zie antwoord op vraag 2

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
28	Inleiding	Volgens onze gegevens beschikt de gemeente momenteel over 50 parkeerautomaten op straat. Dit aantal komt overeen met het aantal zoals vermeld in Bijlage A. Dienen wij ervan uit te gaan dat binnen de scope van de opdracht 45 parkeerautomaten één-op-één worden vervangen en de overige 5 parkeerautomaten worden verwijderd? Kunt u bevestigen dat deze interpretatie juist is?	Deze interpretatie is niet juist. Alle bestaande parkeerautomaten worden verwijderd en afgevoerd, ongeacht het aantal nieuw te plaatsen automaten. Volgens Bijlage A gaat het om 50 automaten, waarvan 48 operationeel en 2 buiten gebruik. Post 1.7 van het Prijzenblad wordt hierop aangepast naar 50. Het aantal nieuw te plaatsen automaten in de basisopdracht bedraagt circa 45 en ligt vast binnen een bandbreedte van minimaal 40 en maximaal 50 automaten. De gemeente stelt het definitieve aantal en de definitieve locaties uiterlijk [bij opdrachtverlening / vóór de FAT] vast, mede op basis van bestuurlijke besluitvorming over het aantal automaten. Voor de prijsbeoordeling geldt 45 als rekenhoeveelheid. Afrekening vindt plaats op basis van het werkelijk geleverde aantal tegen de aangeboden eenheidsprijzen (zie ook het antwoord op vraag 54).
29	Leidraad 4.2.4 G2.2 Duurzaamheid en circulariteit en PvE 9.1	In de beoordelingsmatrix voor criterium G2.2.A wordt als absolute minimumeis (de minimumeis uit het Programma van Eisen, gekoppeld aan score 6) gesteld dat de parkeerautomaat voor minimaal 70% van het totaalgewicht moet bestaan uit gerecyclede of biobased materialen. Voor een score 10 loopt dit zelfs op naar $\geq 85\%$. Parkeerautomaten zijn complexe elektronische en mechanische installaties. Zij bevatten per definitie hoogwaardige industriële componenten die omwille van veiligheid, certificering (zoals EMV/betaalstandaarden) en vandaalbestendigheid uit 'virgin' of zeer specifieke industriële materialen moeten worden gefabriceerd. Denk hierbij aan: Gecertificeerde industriële elektronica en printplaten (printplaten bevatten harsen, koper en edelmetalen die technisch niet uit 70-85% post-consumer recycled of biobased materiaal kunnen bestaan). Er is momenteel geen enkele reguliere fabrikant van parkeerapparatuur in de Europese markt die een werkende, vandaalbestendige parkeerautomaat kan leveren waarvan 70% tot 85% van het totale gewicht (inclusief alle genoemde elektronica en componenten) herleidbaar biologisch of gerecycled is. Door deze eis als minimumeis (score 6) te hanteren, creëert de aanbestedende dienst een illegitieme marktblokkade. Dit is in directe strijd met de Aanbestedingswet (art. 1.10 proportionaliteit en art. 1.11 non-discriminatie/mededinging). Daarnaast is het voorgeschreven bewijsmiddel 'Madaster' een platform dat exclusief is ingericht voor de bouw- en vastgoedsector (onroerende goederen) en volstrekt ongeschikt en ongebruikelijk is voor standalone elektronische apparatuur (roerende goederen). Is de aanbestedende dienst bereid deze gehele matrix te herzien en de percentages te baseren op de mate van recyclebaarheid achteraf (einde levensduur) obv eis 9.3 ? dit is veel passender omdat componenten van een parkeerautomaat wél hergebruikt kunnen worden voor andere doeleinden.	De aanbestedende dienst past de eis en de beoordelingssystematiek aan. 1. De eis in PvE § 9.1 dat de parkeerautomaten voor minimaal 70% (gewicht) uit gerecyclede of biobased materialen bestaan, vervalt als minimumeis. Circulariteit wordt uitsluitend beoordeeld in gunningscriterium G2.2A. 2. G2.2A beoordeelt voortaan twee elementen: (a) het aandeel gerecyclede of biobased materialen (gewicht) en (b) de recyclebaarheid van de automaat aan het einde van de levensduur (percentage van het gewicht dat via erkende stromen kan worden hergebruikt of gerecycled), onderbouwd met een materiaalopgave per hoofdcomponent. 3. Een materialenpaspoort via Madaster wordt niet langer genoemd. Een materialenpaspoort of materiaalopgave in een ander, controleerbaar format is gelijkwaardig. De aangepaste scoretabel voor G2.2A luidt als volgt: [zie tabel in kolom 'Aanpassing stukken'].

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
30	PvE Eis 9.1. en leidraad G2.2A – Circulaire materiaalstroom	Kan de aanbestedende dienst door middel van onafhankelijk marktonderzoek aantonen dat er meer dan twee onafhankelijk van elkaar opererende leveranciers in de parkeerbranche zijn die aan de harde minimeis van 70% gerecycled/biobased materiaal op totaalgewicht voor een complete parkeerautomaat kunnen voldoen? Zo nee, erkent de aanbestedende dienst dat deze eis de mededinging volledig uitsluit en daarmee in strijd is met de Aanbestedingswet?	Zie het antwoord op vraag 29. De minimeis van 70% gerecycled of biobased materialen vervalt; circulariteit wordt uitsluitend in gunningscriterium G2.2A beoordeeld. Hiermee voorkomt de aanbestedende dienst dat de mededinging onnodig wordt beperkt. Een nadere onderbouwing met marktonderzoek is daarmee niet aan de orde.
31	3.2.3 Technische en beroepsbekwaamheid	In de aanbestedingsleidraad staat vermeld dat waar wordt verwezen naar een specifiek certificaat, dit gelezen dient worden als "of vergelijkbaar". Inschrijver beschikt niet over het formele ISO 14001-certificaat, maar borgt de milieubeheermaatregelen binnen haar bedrijfsprocessen en de productlevenscyclus op een zeer hoogwaardige en vergelijkbare wijze. Vraag: Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het overleggen van specifieke bedrijfseigen documentatie wordt geaccepteerd als een vergelijkbaar bewijsmiddel om aan deze geschiktheidseis (punt 4) te voldoen?	Bevestigd: conform de algemene 'of gelijkwaardig'-bepaling uit de Inleiding van de offerteaanvraag wordt eigen documentatie geaccepteerd als gelijkwaardig bewijsmiddel, mits deze aantoonbaar hetzelfde niveau van milieubeheersing waarborgt als het ISO 14001-certificaat (bijvoorbeeld getoetst door een externe partij). In de scoretabel van G2.2B (score 0) wordt hieraan "(of gelijkwaardig)" toegevoegd.
32	Bijlage B, paragraaf 3.2 "Handhavingssysteem" en paragraaf 3.3 "NPR-koppeling", evenals paragraaf 4.1 "Overzicht koppelingen".	ANPR-camera-interface / Handhaving via NPR Conform het handhavingconcept zoals beschreven in de paragrafen 3.2 en 3.3, worden parkeerrechten door de parkeerautomaat in het NPR geregistreerd en door handhavingpersoneel – bijvoorbeeld met behulp van scanvoertuigen – in het NPR geverifieerd. Voor dit proces is geen directe koppeling vereist tussen de ANPR-camera en de parkeerautomaat of het beheersysteem van de opdrachtnemer. De interface "ANPR-camera – MQTT of REST – Camera → Systeem", die in paragraaf 4.1 bovendien als verplicht is aangemerkt, lijkt derhalve niet in overeenstemming met het beschreven handhavingproces op basis van het NPR.	Bevestigd. Voor het handhavingproces op basis van het NPR is geen directe koppeling tussen de ANPR-camera en de parkeerautomaat of het beheersysteem van Opdrachtnemer vereist. De interface "ANPR-camera – MQTT of REST – Camera → Systeem" in Bijlage B § 4.1 komt te vervallen.
33	Prijzenblad	In sectie 1 staat een vuurwerkkap als optie, terwijl deze in het pve als verplicht aan te bieden is. Als het een optie is worden prijzen onvergelijkbaar als de ene partij deze wel aanbiedt en de andere niet. Kunt u dit verduidelijken en/of aanpassen?	De vuurwerkkap blijft beschikbaar, maar wordt niet langer als vrije 'optie' in het Prijzenblad opgenomen. In plaats daarvan wordt een aparte, door alle inschrijvers verplicht te bepalen eenheidsprijs voor de vuurwerkkap opgenomen. Opdrachtgever bepaalt per locatie of een vuurwerkkap wordt afgenomen; afrekening vindt plaats tegen de aangeboden eenheidsprijs, zodat alle inschrijvers op dezelfde grondslag bepalen en de inschrijvingen vergelijkbaar blijven. Het Prijzenblad wordt hierop aangepast. Voor de TCO geldt een rekenhoeveelheid van 45 vuurwerkkappen.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
34	PvE 6.4 p. 14; Conceptovereenkomst art. 5.3	Kunt u bevestigen dat de eis TLS 1.3 zonder downgrade uitsluitend geldt voor verbindingen en componenten die Opdrachtnemer zelf beheert? Indien een voorgeschreven externe ketenpartij, bijvoorbeeld NPR, betaalprovider of gemeentelijke voorziening, aantoonbaar een lagere maar nog actueel veilige TLS-versie vereist, wordt aansluiting conform de door die ketenpartij voorgeschreven beveiligingsstandaard dan geaccepteerd?	De eis wordt aangepast. De aangeboden oplossing dient te voldoen aan de actuele richtlijnen van het Forum Standaardisatie en het NCSC voor TLS. De beveiligingswaarde van de gebruikte TLS-configuratie dient volgens de NCSC-classificatie ten minste 'voldoende' te zijn, waarbij een classificatie 'goed' de voorkeur heeft. Voor verbindingen met een voorgeschreven externe ketenpartij (zoals het NPR of een betaalprovider) geldt de door die ketenpartij voorgeschreven beveiligingsstandaard, mits deze aan bovenstaande classificatie voldoet. PvE § 6.4 en Conceptovereenkomst art. 5.3 worden hierop aangepast.
35	PvE 3.3 p. 7; scope 2.2	Kunt u bevestigen dat de eis van minimaal 900 mm vrije ruimte vóór de automaat een randvoorwaarde voor de door Opdrachtgever beschikbaar gestelde locatie is en niet leidt tot non-conformiteit van de automaat wanneer een bestaande locatie deze ruimte niet biedt? Wie is verantwoordelijk en draagt de kosten voor civiele aanpassingen die nodig zijn om aan deze toegankelijkheidseis te voldoen?	Bevestigd. De eis van minimaal 900 mm vrije ruimte vóór de automaat betreft een randvoorwaarde voor de door Opdrachtgever beschikbaar gestelde locatie. Indien een bestaande locatie niet aan deze ruimte voldoet, leidt dit niet tot non-conformiteit van de aangeboden automaat. De verantwoordelijkheid en de kosten voor eventuele civiele aanpassingen om aan deze eis te voldoen, liggen bij Opdrachtgever.
36	Offerteaanvraag 4.2.3 p. 22; Bijlage B p. 6	Wat verstaat u exact onder een "operationele testomgeving" die minimaal 12 weken vóór de FAT beschikbaar moet zijn? Welke componenten/koppelingen moeten daarin al actief zijn en welke gegevens/configuraties moet Opdrachtgever daarvoor tijdig aanleveren? Kunt u tevens de beoogde FAT-datum aangeven, zodat alle inschrijvers dezelfde voorbereidingstermijn kunnen hanteren?	Onder een operationele testomgeving wordt verstaan: een omgeving bij Opdrachtnemer waarin ten minste één representatieve parkeerautomaat (of een gelijkwaardige simulatie van de automaatsoftware) en het beheersysteem zijn gekoppeld aan de NPR-testomgeving en aan een testomgeving van de betaalverwerking. Daarin kan de volledige keten worden getest: kentekeninvoer, betaling, vastlegging en registratie van het parkeerrecht in het NPR, en de verwerking van de transactie in het beheersysteem. Ook het lokaal vastleggen en synchroniseren bij verbindingsverlies moet kunnen worden getest. Opdrachtgever levert na gunning tijdig: de tariefstructuur en zone-indeling (Bijlage A), de NPR-gebiedscodes, de gegevens voor de koppeling met Microsoft Entra ID (SSO) en de gegevens van de door Opdrachtgever gecontracteerde acquirer/betaalverwerker. De termijnen hiervoor worden in het testplan vastgelegd. De termijn wordt aangepast: de testomgeving moet uiterlijk 6 weken vóór de FAT operationeel zijn, en in ieder geval binnen 6 weken na ondertekening van de overeenkomst. Een FAT-datum wordt niet vooraf vastgesteld; deze volgt uit de planning die de inschrijver in zijn Plan van Aanpak (G2.1) opneemt, gericht op de streefdatum van 1 april 2027.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
37	Offerteaanvraag 4.2.3 p. 22; PvE 3.6 p. 10; Bijlage B p. 6	Kunt u de eisen bij uitval van NPR/parkeerrechtendatabase eenduidig maken? Betekent "maximaal 4 uur per maand per locatie" dat de leverancier slechts vier uur offline functionaliteit hoeft te overbruggen, of dat meer dan vier uur NPR-uitval niet is toegestaan? Hoe verhoudt dit zich tot de eis dat de apparatuur bij verbindingsverlies minimaal vijf dagen operationeel blijft? Wilt u één uniforme vereiste buffercapaciteit en één beoordelingswijze hanteren, waarbij uitval van het externe NPR buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer blijft?	De eisen worden eenduidig gemaakt. Er geldt één eis: bij uitval van de verbinding met het NPR of van de mobiele verbinding blijft de automaat ten minste 5 dagen operationeel. Parkeerrechten worden lokaal vastgelegd, zonder verlies van transacties, en na herstel automatisch in het NPR geregistreerd (PvE § 3.2 en § 3.6). De vermelding "maximaal 4 uur per maand per locatie" in Offerteaanvraag § 4.2.3 en Bijlage B § 9 is geen eis en vervalt. Het is geen norm voor toegestane NPR-uitval. Uitval van het NPR zelf ligt buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer en telt niet mee voor de beschikbaarheid (PvE § 3.6). Onder G2.1 wordt beoordeeld hoe de inschrijver de offline-buffering en de synchronisatie na herstel inricht.
38	Conceptovereenkomst art. 4.1 lid 4 p. 6; PvE 3.4 keuze acquirer	In art. 4.1 lid 4 wordt bepaald dat Opdrachtnemer de geïnde parkeeropbrengsten afstort en de gelden tot afstorting voor diens rekening en risico houdt, terwijl het PvE bepaalt dat Opdrachtgever vrij is in de keuze van acquirer. Kunt u bevestigen dat u een oplossing vraagt waarbij parkeeropbrengsten rechtstreeks door de acquirer/PSP op de bankrekening van Opdrachtgever worden uitgekeerd en Opdrachtnemer deze gelden nooit ontvangt of onder zich houdt? Wilt u art. 4.1 lid 4 voor die situatie buiten toepassing verklaren/aanpassen?	Bevestigd. De gemeente contracteert zelf de acquirer/betaalverwerker (PvE § 3.4: de keuze van acquirer is vrij voor Opdrachtgever). De parkeeropbrengsten worden door de acquirer rechtstreeks op de rekening van Opdrachtgever uitbetaald; Opdrachtnemer ontvangt of beheert geen parkeergelden. Art. 4.1 lid 4 van de Overeenkomst en de eerste bullet onder "Opbrengstverantwoording" in PvE § 3.5 worden hierop aangepast. Van Opdrachtnemer wordt verlangd dat de automaten kunnen worden gekoppeld aan de door Opdrachtgever gecontracteerde acquirer, en dat het beheersysteem alle transactiegegevens zodanig vastlegt dat Opdrachtgever de uitbetalingen van de acquirer daarmee per dag of per week kan aansluiten.
39	PvE §3.5 p. 9-10; Conceptovereenkomst art. 5.3 lid 8	Kunt u bevestigen dat de verplichting tot een ISAE 3402-rapport en jaarlijkse accountantsverklaring uitsluitend geldt voor processen en partijen die feitelijk parkeeropbrengsten ontvangen, beheren, afstorten of financieel verwerken? Indien opdrachtnemer de betaaltransacties technisch faciliteert maar de geldstroom rechtstreeks via een door Opdrachtgever gecontracteerde acquirer/PSP naar de gemeentelijke rekening loopt, vervalt deze verplichting dan voor opdrachtnemer of kan met een gelijkwaardig rapport van de betreffende betaalverwerker worden volstaan?	het ISAE 3402 rapport geldt voor de ondernemingen die bij de (financiële)processen betrokken zijn. Alle partijen dienen over deze, of gelijkwaardige, certificering te beschikken
40	Offerteaanvraag 4.2.5-4.2.6 p. 24-25 G2.3.	Wilt u voor G2.3 vooraf een uniform demoscrypt publiceren met vaste scenario's, volgorde, uitgangsdata, taal, tariefconfiguratie, netwerkcondities en meetwijze? Kunt u tevens bevestigen dat de feitelijke bediening voor alle inschrijvers op dezelfde wijze plaatsvindt, bij voorkeur door een door de gemeente aangewezen gebruiker na eenzelfde korte instructie, zodat presentatievaardigheid van de leverancier geen zelfstandig beoordelingsaspect wordt?	Bevestigd: alle inschrijvers ontvangen voorafgaand aan de demo hetzelfde scenario, dezelfde uitgangssituatie en dezelfde tijd per onderdeel. De feitelijke bediening tijdens de demo vindt plaats door een door de gemeente aangewezen gebruiker, na een gelijke korte instructie voor alle inschrijvers, zodat presentatievaardigheid van de leverancier geen zelfstandig beoordelingsaspect is.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
41	Offerteaanvraag 4.2.5 p. 24-25; PvE 3.3 p. 7	Kunt u exact aangeven op welke CROW-publicatie(s), versie(s) en concrete bepalingen de eis en beoordeling van de gebruikersinterface zijn gebaseerd? Wilt u per relevant onderdeel aangeven welke objectief toetsbare kenmerken tijdens de demo worden beoordeeld? Indien geen specifieke CROW-norm voor deze interface bestaat, verzoeken wij u de verwijzing te vervangen door concrete functionele toegankelijkheids- en gebruikseisen.	De verwijzing naar "CROW-richtlijnen" in PvE § 3.3 en in de scoretabel van G2.3 wordt vervangen door concrete, toetsbare criteria. De beoordelingscommissie beoordeelt in de demo in ieder geval: 1. het aantal handelingen en schermen van start tot bevestiging van het parkeerrecht; 2. de transactietijd (zie het antwoord op vraag 42); 3. de taalkeuze: zichtbaar op het startscherm en met één handeling te wijzigen; 4. de leesbaarheid: contrast en tekstgrootte conform WCAG 2.1 niveau AA of gelijkwaardig, bij daglicht en in het donker; 5. de mogelijkheid om op elk moment met één handeling af te breken, en de duidelijkheid van foutmeldingen; 6. de bruikbaarheid voor personen met een visuele beperking of beperkte handfunctie (zie het antwoord op vraag 22); 7. voor het beheersysteem: of een tariefwijziging en het opvragen van een storingsoverzicht zonder handleiding kunnen worden uitgevoerd. Deze criteria maken deel uit van het demoscript dat alle inschrijvers vooraf ontvangen (zie het antwoord op vraag 40 en 50).
42	PvE §3.1 p. 6; Offerteaanvraag §4.2.5 p. 24-25	Kunt u de eis "volledige transactie maximaal 30 seconden" objectief afbakenen en aangeven of dit een gemiddelde, mediaan of absolute maximumtijd betreft? Welke handelingen en externe wachttijden (kaartautorisatie/NPR) tellen mee en met welke betaalmethode wordt getest? Gelet op variabele netwerk- en bankrespons verzoeken wij u de prestatie te beoordelen op een gemiddelde van meerdere identieke testtransacties onder gelijke omstandigheden, dan wel een realistische bandbreedte te hanteren, in plaats van één absolute meting.	De transactietijd wordt gemeten van de eerste aanraking van het scherm tot de bevestiging van het parkeerrecht op het scherm (zie het antwoord op vraag 51). De autorisatie van de betaling valt binnen deze tijd; de registratie van het parkeerrecht in het NPR niet (daarvoor geldt de afzonderlijke eis van maximaal 5 seconden in PvE § 3.2). In de demo wordt de transactietijd bepaald als het gemiddelde van drie identieke transacties met een contactloze bankpasbetaling (NFC), uitgevoerd onder gelijke omstandigheden door de door de gemeente aangewezen gebruiker. De score wordt bepaald aan de hand van de gecorrigeerde scoretabel (zie het antwoord op vraag 52). De eis in PvE § 3.1 wordt verduidelijkt: de transactie duurt onder normale omstandigheden (normale netwerk- en bankrespons) maximaal 30 seconden.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
43	Offerteaanvraag 4.2.4, G 2.2.B. PvE 9.2	Kunt u voor G2.2B verduidelijken welke transportbewegingen meetellen bij het percentage zero-emissie: uitsluitend vervoer onder directe regie van opdrachtnemer binnen Nederland, of ook fabrikant-, toeleveranciers-, onderaannemers-, koeriers- en spoedtransport? Hoe worden gecombineerde ritten toegerekend? Wilt u tevens bevestigen dat incidentele aantoonbaar noodzakelijke inzet van een niet-zero-emissie voertuig bij calamiteiten niet leidt tot het vervallen van de volledige score, mits opdrachtnemer de structurele zero-emissieprestatie aantoonbaar realiseert?	Bij G2.2B tellen alle transportbewegingen mee die door of namens Opdrachtnemer, inclusief onderaannemers, koeriers en spoedtransport, binnen deze opdracht worden uitgevoerd voor levering, installatie, onderhoud en storingsherstel, en afvoer. Het gaat om het transport vanaf het laatste vertrekpunt in Nederland (magazijn, depot of hub) naar de locaties in Meppel en terug. Dat geldt ook als een fabrikant of toeleverancier rechtstreeks op locatie levert. Transport van fabrikanten en toeleveranciers naar dat vertrekpunt telt niet mee. Deze afbakening is gelijk aan de systeemgrens bij vraag 44. Het aandeel wordt per contractjaar berekend als het aantal zero-emissieritten gedeeld door het totaal aantal ritten. Een rit is één voertuigbeweging vanaf het vertrekpunt tot terugkeer daar. Een gecombineerde rit die één of meer locaties in Meppel aandoet, telt als één volledige rit, ongeacht de andere adressen die de rit aandoet. Er vindt geen toerekening naar kilometers of andere opdrachtgevers plaats. Zero-emissie betekent: geen uitlaatemissie (volledig elektrisch of waterstof-elektrisch). Voertuigen op biobrandstof, zoals HVO of (bio)gas, gelden niet als zero-emissie. De score op G2.2B wordt vastgesteld bij de beoordeling van de inschrijving en vervalt achteraf niet. Het aangeboden percentage wordt na gunning een contractuele verplichting. Incidentele, aantoonbaar noodzakelijke inzet van een niet-zero-emissievoertuig bij een calamiteit geldt niet als tekortkoming, mits Opdrachtnemer deze inzet met onderbouwing opneemt in de jaarrapportage. Zulke ritten tellen niet mee in de berekening van het gerealiseerde percentage. Structurele inzet van niet-zero-emissievoertuigen valt niet onder deze uitzondering. Offerteaanvraag § 4.2.4 (G2.2B) en art. 5.4 lid 2 van de Overeenkomst worden hierop aangevuld.
44	Offerteaanvraag 4.2.4, G2.2. B	Bij G2.2B wordt CO₂e per transactie als beoordelingsmaatstaf gehanteerd. Deze maatstaf is niet objectief en onderling vergelijkbaar en staat bovendien niet in redelijke verhouding tot de aard en omvang van de opdracht, omdat het aantal transacties in belangrijke mate wordt bepaald door factoren buiten de invloedssfeer van de inschrijver, zoals locatie, parkeerdruk, tariefbeleid en het gebruik van belparkeren. Daarnaast is geen uniforme rekenmethodiek met vaste systeemgrenzen en uitgangspunten voorgeschreven. Daardoor is niet geborgd dat inschrijvingen op gelijke, transparante en controleerbare wijze kunnen worden beoordeeld. Wij verzoeken u daarom het onderdeel "CO₂e per transactie" volledig uit G2.2B te schrappen en de beoordelingssystematiek hierop aan te passen.	De maatstaf "CO₂e per transactie" wordt vervangen door "CO₂e per automaat per jaar". Deze omvat de uitstoot van transport en onderhoud in het kader van deze opdracht (levering, installatie, onderhoud en storingsherstel, afvoer), berekend volgens een erkende methode, zoals het GHG Protocol of de CO₂-Prestatieladder. Hiermee is de maatstaf onafhankelijk van het aantal transacties en objectief vergelijkbaar. De scoretabel van G2.2B, PvE § 9.2 en § 11.2 en de Overeenkomst (art. 5.4 lid 2 en art. 11.2) worden hierop aangepast.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
45	PvE §4.2 p. 12; Bijlage A; Prijzenblad Bijlage D	Kunt u bevestigen dat alle nieuw te leveren automaten primair op zonne-energie moeten functioneren, óók op locaties waar volgens Bijlage A netstroom aanwezig of optioneel beschikbaar is? Mag aanwezige netstroom als secundaire/noodvoeding worden benut en, zo ja, welke aansluit- en energiekosten dienen inschrijvers in hun prijs op te nemen?	Bevestigd. Alle nieuw te leveren parkeerautomaten functioneren op zonne-energie (off-grid); ook op locaties waar volgens Bijlage A netstroom aanwezig of optioneel beschikbaar is, wordt geen gebruik gemaakt van een vaste netstroomaansluiting. Op locaties met hoge parkeerdruk kan, in plaats van een netstroomaansluiting, worden voorzien in het (tussentijds) vervangen van accu's, zoals ook in de huidige situatie gebeurt. Aansluit- of energiekosten voor netstroom hoeven inschrijvers niet in hun prijs op te nemen.
46	Offerteaanvraag p. 20; Bijlage E p. 2; Conceptovereenkomst art. 5.4	Kunt u de SROI-berekeningsgrondslag eenduidig vastleggen? Gebruikelijk is dat de 5% van toepassing is op de dienstverleningscomponent (personeelskosten) en niet op de eenmalige aanschaf van de automaten (maakkosten). Bent u bereid de SROI verplichting hierop aan te passen?	De gemeente past de SROI-verplichting niet aan. De SROI-berekeningsgrondslag zoals opgenomen in Bijlage E en Conceptovereenkomst art. 5.4 blijft ongewijzigd van toepassing.
47	Prijzenblad Bijlage D sectie 2 en instructies; Conceptovereenkomst art. 4.1 en 7	In Bijlage D is jaar 1 voor zowel all-in onderhoud als hosting/licenties/datacommunicatie op "n.v.t.; garantie" en € 0 gezet. Kunt u bevestigen dat ook alle hosting-, software/licentie-, API-, SIM- en datacommunicatiekosten gedurende het eerste contractjaar volledig in de eenmalige prijs moeten zijn inbegrepen of bent u bereid toe te staan dat inschrijvers in jaar 1 wél SLA kosten in rekening brengen, omdat deze kosten immers ook gemaakt worden?	Zie het antwoord op vraag 3. All-in onderhoud is in jaar 1 (garantieperiode) inbegrepen in de eenmalige prijs. Hosting-, software/licentie-, API-, SIM- en datacommunicatiekosten mogen vanaf jaar 1 worden opgenomen in sectie 2, kolom D van het Prijzenblad. Het Prijzenblad wordt hierop aangepast. Daarnaast wordt in de toelichting bij het Prijzenblad (tabblad 3, sectie 2) "voor alle 27 automaten gezamenlijk" gecorrigeerd naar "voor alle 45 automaten gezamenlijk".
48	Prijzenblad Bijlage D secties 2 en 3; Conceptovereenkomst art. 4 en art. 7/9	Kunt u limitatief aangeven welke werkzaamheden, onderdelen, voorrijkosten en configuratiewijzigingen zijn inbegrepen in de jaarlijkse all-in onderhouds-/SLA-vergoeding en welke posten uit sectie 3 van het prijzenblad daar daadwerkelijk buiten vallen? Kunt u tevens bevestigen dat dezelfde prestatie niet zowel via de all-in vergoeding als via de forfaitaire TCO-post in sectie 3 wordt betaald?	Een limitatieve opsomming wordt niet gegeven; wel het uitgangspunt, met een niet-limitatieve opsomming. De jaarlijkse all-in vergoeding (sectie 2) omvat alle werkzaamheden, onderdelen, arbeid en voorrijkosten die nodig zijn om de automaten en het beheersysteem conform het PvE en de SLA te laten functioneren. Daaronder vallen in ieder geval: preventief onderhoud (PvE § 7.3), correctief onderhoud en storingsherstel bij slijtage of defecten, inclusief onderdelen; de helpdesk; software- en firmware-updates en beveiligingsondersteuning; vervanging van accu en zonnepaneel en herstel van corrosie onder de voorwaarden van PvE § 4.2, § 4.1 en § 7.1; en vervanging van het modem onder de voorwaarden van PvE § 4.3 (zie het antwoord op vraag 11). De posten in sectie 3 zijn uitsluitend van toepassing op werkzaamheden en onderdelen die niet aan Opdrachtnemer zijn toe te rekenen, zoals schade door vandalisme, aanrijding, buitengewone weersomstandigheden of onjuist gebruik door Opdrachtgever of derden, het verplaatsen van automaten op verzoek van Opdrachtgever, configuratiewijzigingen die Opdrachtgever niet zelf via het beheersysteem kan uitvoeren, en modemvervanging als gevolg van een na levering aangekondigde uitfasering van netwerkstandaarden. Bevestigd: dezelfde prestatie wordt niet zowel via de all-in vergoeding als via sectie 3 vergoed.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
49	PvE §4.1 p. 11	Op basis van onze marktkennis is het vereisen van een IP65-classificatie voor de volledige behuizing van de parkeerautomaat geen gangbare praktijk in de sector. Voor parkeerautomaten die zijn ontworpen voor permanent buitengebruik, is IP54 een gebruikelijke en gevestigde beschermingsgraad. Bovendien zijn wij van mening dat de in de aanbestedingsstukken aangehaalde norm NEN-EN 12414:2020 geen IP65-classificatie vereist voor de gehele behuizing van de automaat. Bijgevolg overstijgt de aanvullende eis voor IP65 de technische standaard voor parkeerautomaten en zou deze het aanbod aan geschikte, commercieel verkrijgbare systemen aanzienlijk kunnen beperken. Staat u toe dat een parkeerautomaat met een lagere formele IP-classificatie wordt aangeboden indien de inschrijver met onafhankelijke beproevings-/certificeringsdocumentatie aantoonbaar maakt dat de automaat gedurende de volledige contractduur gelijkwaardig bestand is tegen regen, stof, vocht en de door u beoogde reinigingsmethode? Zo nee, kunt u toelichten waarom uitsluitend IP65 noodzakelijk en proportioneel is voor de gevraagde functionaliteit?	De eis wordt aangepast. Voor de behuizing geldt als minimum beschermingsgraad IP54 (NEN-EN 60529). Een lagere formele IP-classificatie is toegestaan indien de inschrijver met onafhankelijke beproevings- of certificeringsdocumentatie aantoont dat de automaat gedurende de contractduur gelijkwaardig bestand is tegen regen, stof en vocht en tegen de reiniging zoals hieronder beschreven. De automaat moet kunnen worden gereinigd met water onder lage druk en gangbare, niet-agressieve reinigingsmiddelen. Reiniging met een hogedrukreiniger is niet vereist. De verwijzing naar de hogedrukreiniger in PvE § 4.1 vervalt. Dit antwoord vervangt tevens het antwoord op vraag 13.
50	Offerteaanvraag §4.2.5-4.2.6 p. 24-25	Kunt u de beoordelingssystematiek voor G2.3 verduidelijken? Krijgen alle inschrijvers hetzelfde demoscrypt, dezelfde uitgangssituatie en dezelfde tijd per scenario, en welke objectieve indicatoren hanteert de commissie voor begrippen als "vlot", "intuïtief", "kleine inefficiënties" en "direct bruikbaar zonder handleiding"?	Zie het antwoord op vraag 40: alle inschrijvers krijgen hetzelfde demoscrypt, dezelfde uitgangssituatie en dezelfde tijd per scenario. De objectieve indicatoren per scenario worden voorafgaand aan de demo met alle inschrijvers gedeeld.
51	Offerteaanvraag §4.2.5-4.2.6, p. 24-25;	Kunt u de beoordelingssystematiek voor G2.3 verduidelijken? Vanaf welk exact start- en eindmoment wordt de transactietijd gemeten?	De transactietijd wordt gemeten vanaf de eerste aanraking van het scherm tot de bevestiging van het parkeerrecht op het scherm, conform PvE § 3.1.
52	Offerteaanvraag §4.2.5-4.2.6, p. 24-25	Kunt u de beoordelingssystematiek voor G2.3 verduidelijken? Hoe wordt gescoord bij een transactietijd tussen 30 en 45 seconden, nu 2 punten wordt genoemd bij >45 seconden maar 0 punten bij overschrijding van 30 seconden?	Een transactietijd boven 30 seconden, ook tussen 30 en 45 seconden, leidt tot score 0 op G2.3. De maximaal 30 seconden is een eis uit het PvE en geen streefwaarde. De vermelding "transactietijd > 45 seconden" bij score 2 berust op een fout en vervalt. Offerteaanvraag § 4.2.4 (G2.3) wordt als volgt aangepast: Bij scenario 1 wordt "doelstelling ≤ 30 sec." vervangen door "eis: ≤ 30 sec. (PvE § 3.1)". Bij score 2 vervalt "transactietijd > 45 seconden". Bij score 0 wordt "minimumeis M02" vervangen door "de eis van maximaal 30 seconden uit PvE § 3.1".
53	Offerteaanvraag §4.2.3, p. 22	Bij G2.1 wordt als streefdatum 1 april 2027 genoemd, terwijl voor een score 10 staat dat de fasering naadloos moet aansluiten op de streefdatum 1 januari 2027. Kunt u bevestigen dat 1 april 2027 de streefdatum is die bij de beoordeling van G2.1 wordt gehanteerd en de scoretabel daarop corrigeren?	Bevestigd: 1 april 2027 is de geldende streefdatum voor gunningscriterium G2.1 (niet-fataal; de fatale uiterste ingebruiknamedatum is 1 mei 2027 voor de eerste 45 automaten). De vermelding van '1 januari 2027' bij score 10 in de G2.1-scoretabel is een verschrijving en wordt gecorrigeerd naar 1 april 2027.

#	Onderwerp	Vraag	Antwoord
54	Bijlage A Locatielijst; Offerteaanvraag/PvE scope; Prijzenblad Bijlage D	Bijlage A bevat 50 locaties, waarvan 48 locaties als operationeel en als "Beoogd v/d: Ja" zijn aangeduid, terwijl de basisopdracht en het prijzenblad uitgaan van circa 45 te leveren automaten. Kunt u aangeven welke concrete 45 locaties tot de basisopdracht behoren en welke locaties niet? Indien het definitieve aantal pas na gunning wordt vastgesteld, kunt u bevestigen dat uitsluitend de werkelijk geleverde aantallen worden afgerekend tegen de aangeboden eenheidsprijzen en dat dit voor alle inschrijvers op gelijke wijze geldt?	De definitieve locaties van de basisopdracht staan nog niet vast. Alle 48 locaties in Bijlage A met "Beoogd v/d: Ja" zijn kandidaat-locaties. Het definitieve aantal (binnen de bandbreedte van minimaal 40 en maximaal 50 automaten) en de definitieve locaties stelt de gemeente uiterlijk [bij opdrachtverlening / vóór de FAT] vast (zie het antwoord op vraag 28). Voor de prijsbeoordeling geldt voor alle inschrijvers dezelfde rekenhoeveelheid van 45 automaten. Bevestigd: afrekening vindt plaats op basis van de werkelijk geleverde aantallen tegen de aangeboden eenheidsprijzen (Prijzenblad, voetnoot 1). Dit geldt voor alle inschrijvers op gelijke wijze.
55	Offerteaanvraag p. 4-5 / PvE §2.1; Conceptovereenkomst art. 2 lid 1; Bijlage B p. 6; Prijzenblad	De aanbestedingsstukken vermelden enerzijds een uitbreidingsoptie van maximaal 15 automaten in het stationsgebied (totaal maximaal 60), terwijl elders wordt gesproken over maximaal 5 extra automaten. Kunt u bevestigen dat de uitbreidingsoptie maximaal 15 automaten bedraagt en aangeven hoe de prijs voor alle 15 optionele automaten in de TCO en tijdens de contractlooptijd wordt bepaald? Wilt u de stukken hierop eenduidig aanpassen?	Bevestigd: de uitbreidingsoptie bedraagt maximaal 15 automaten in het stationsgebied (totaal maximaal 60). De vermelding "max. 5 extra automaten" in art. 4.1 lid 1 van de Overeenkomst en in Bijlage B § 9 is onjuist en wordt gecorrigeerd. Bij uitoefening van de optie gelden voor levering, installatie, fundatie en vuurwerkkap de in sectie 1 van het Prijzenblad aangeboden eenheidsprijzen (posten 1.2 t/m 1.5), geïndexeerd conform art. 4.2 van de Overeenkomst. De jaarlijkse vergoeding per extra automaat bedraagt het in sectie 2 aangeboden jaarbedrag (kolom C + D) gedeeld door 45, pro rata vanaf de formele ingebruikname van de extra automaat. De optie wordt niet afzonderlijk in de TCO meegenomen. De eenheidsprijzen die voor de optie gelden, zijn dezelfde als die voor de basisopdracht en tellen daardoor al mee in de beoordeling.
56	Conceptovereenkomst art. 4.1 lid 2-4 (p. 6); PvE §3.4 (p. 8); Prijzenblad Bijlage D	In de conceptovereenkomst staat dat transactiekosten maandelijks worden gefactureerd, terwijl Bijlage D geen post voor transactieverwerking/acquiring bevat en de TCO uitsluitend uit de daarin opgenomen posten bestaat. Kunt u bevestigen (a) of transactieverwerking/acquiring onderdeel is van deze opdracht, (b) wie de acquirer/PSP contracteert en betaalt, en (c) of alle transactiekosten buiten de prijsbeoordeling blijven? Indien transactiekosten door de opdrachtnemer aan de gemeente kunnen worden doorbelast, verzoeken wij u deze op basis van een voor alle inschrijvers gelijke rekenhoeveelheid in de TCO op te nemen, zodat inschrijvingen objectief vergelijkbaar zijn.	(a) Transactieverwerking/acquiring is geen onderdeel van deze opdracht. (b) De gemeente contracteert en betaalt zelf de acquirer/betaalverwerker (zie het antwoord op vraag 38). De kosten die de acquirer in rekening brengt, blijven buiten de prijsbeoordeling. (c) Opdrachtnemer brengt zelf geen transactiekosten in rekening. Alle kosten van Opdrachtnemer, ook eventuele kosten die afhankelijk zijn van het aantal transacties (bijvoorbeeld voor een betaalplatform of gateway van Opdrachtnemer), dienen te worden opgenomen in sectie 2, kolom D van het Prijzenblad (hosting, licenties en datacommunicatie). De zin over het maandelijks factureren van transactiekosten in art. 4.1 lid 2 van de Overeenkomst vervalt.
57	PvE 3.3. Fysieke knoppen	Fysieke knoppen zijn niet gebruikelijk meer a.g.v. grotere touchscreens. Bent u bereid deze eis te laten vervallen?	Zie het antwoord op vraag 22.