

Nota van Inlichtingen

Duurzaam Deelvervoer Noord-Limburg

Referentie: CRM 1416303

Datum: 20 april 2020

No	Onderwerp	Bron	Vraag	Antwoord
1	Juridisch	Bijlage 5 GIBIT - artikel 16	Hoe denkt aanbesteder om te gaan met de situatie rondom het COVID-19 virus? Indien opdrachtnemer niet in staat is de overeenkomst/opdracht (correct en/of tijdig) na te komen als gevolg van de verspreiding van het COVID-19 virus, kan opdrachtnemer zich dan beroepen op overmacht?	De gemeente zal rekening houden met alle ontwikkelingen rondom het COVID 19 virus en de eventuele effecten op de (uitvoering van de) overeenkomst. Een tekortkoming in de nakoming ten gevolge van epidemieën en pandemieën is niet toerekenbaar aan de tekortschietende partij.
2	Juridisch	Bijlage 4 ARVODI - artikel 22.3	Hoe denkt aanbesteder om te gaan met de situatie rondom het COVID-19 virus? Indien opdrachtnemer niet in staat is de overeenkomst/opdracht (correct en/of tijdig) na te komen als gevolg van de verspreiding van het COVID-19 virus, kan opdrachtnemer zich dan beroepen op overmacht?	Zie de beantwoording van vraag 1 in deze nota van inlichtingen.
3	Juridisch	Bijlage 5 GIBIT - artikel 17	Inschrijver is van oordeel dat niet op voorhand contractueel kan worden vastgelegd dat alle Intellectuele eigendomsrechten u toekomen. Immers, niet ondenkbaar is dat u een gebruikersrecht wenst en geen eigendomsrecht. Om die reden stelt Inschrijver voor om bepaling zo te wijzigen dat hierin een gebruikersrecht wordt opgenomen en dat per situatie de eigendomsrelatie zal worden vastgelegd. Kunt u hiermee instemmen?	De gemeente gaat akkoord met uw voorstel. Per geval wordt dit bekeken en schriftelijk tussen partijen vastgelegd.
4	Juridisch	Bijlage 4 ARVODI - artikel 24	Inschrijver is van oordeel dat niet op voorhand contractueel kan worden vastgelegd dat alle Intellectuele eigendomsrechten u toekomen. Immers, niet ondenkbaar is dat u een gebruikersrecht wenst en geen eigendomsrecht. Om die reden stelt Inschrijver voor om bepaling zo te wijzigen dat hierin een gebruikersrecht wordt opgenomen en dat per situatie de eigendomsrelatie zal worden vastgelegd. Kunt u hiermee instemmen?	Zie de beantwoording van vraag 3 in deze nota van inlichtingen.
5	Contract	Overeenkomst Duurzaam deelvervoer	In artikel 1.2 van uw concept-overeenkomst stelt u dat het eerstgenoemde document prevaleert boven het later genoemde document. Uw concept raamovereenkomst prevaleert ten opzichte van de nota(s) van inlichtingen. Een nota van inlichtingen kan een aanvulling of verduidelijking geven op de concept raamovereenkomst. Mag inschrijver ervan uitgaan dat eventuele aanvullingen/verduidelijkingen als gevolg van uw nota(s) van inlichtingen worden verwerkt in de definitieve raamovereenkomst? Zo nee, een verzoek uw nota(s) van inlichtingen te laten prevaleren.	Eventuele aanvullingen/verduidelijkingen als gevolg van de vragen en beantwoording in de nota van inlichtingen worden verwerkt in de overeenkomst. Mocht dit op de een of andere manier niet mogelijk zijn of tot onduidelijkheden leiden dan zal de nota van inlichtingen prevaleren boven de overeenkomst.
6	Contract	Bijlage 5 - artikel 13	De maximalisering van de aansprakelijkheid ligt naar ons inziens niet in lijn met de opdrachtwaarde. Gelieve de aansprakelijkheid beperken in lijn met de ARVODI-2018.	De gemeente gaat akkoord met uw voorstel.
7	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 28	Artikel 5.1 - u benoemd dat een aantal bewijsmiddelen kunnen worden opgevraagd. Kunt u aangeven welke bewijsmiddelen kunnen worden opgevraagd?	Bewijsmiddelen die aantonen dat de inschrijver niet verkeert in de omstandigheden zoals bedoeld in de van toepassing zijnde uitsluitingsgronden zoals benoemd in de UEA.
8	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 4	Wat is de gedachte achter het rapporteren van de kilometerdeclaraties?	De rapportage dient inzicht te geven in de prestaties en resultaten van het mobiliteitsconcept. De registratie van de kilometerdeclaraties dient inzicht te geven in hoeverre aanspraak wordt gedaan op het 20% budget dat gererveerd is voor uitzonderingsgevallen. Wanneer aantoonbaar hier (deels) geen aanspraak op wordt gedaan, komt het budget alsnog ten goede van de opdrachtnemer. Daarnaast kunnen op basis van deze rapportages eventueel acties opgezet worden om het totale concept verder te optimaliseren.
9	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 3	Het dynamisch aanbieden van beste modaliteit is op dit moment (nog) niet mogelijk. Ook vragen wij niet om een bestemming. Het is dus aan de gebruikers zelf om het best passende vervoer te kiezen. Is dit akkoord?	Eis versoepelen naar wens? Zolang aanbieder maar een mobiliteitsgarantie blijft verzorgen. Indien gebruikers massaal voor een elektrische auto kiezen, omdat niet de beste mobiliteit geboden wordt, is het dus aan opdrachtnemer om voor voldoende elektrische auto's te zorgen. Opdrachtgever acht dit echter niet verstandig.
10	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 3	In onze gebruikerssoftware kan een gebruiker alleen zijn eigen reserveringen zien. Via de portal kan een beheerder wel alle reserveringen zien. Is dit akkoord?	Dat is akkoord.
11	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 2	Extra schoonmaak zit niet in standaard service fee en zal dus aanvullend gefactureerd worden. Is dit akkoord?	Dat is niet akkoord. U wordt gevraagd een totaalconcept te leveren. Schoonmaak is daar onderdeel van (zie PvE pag2 Beheer en onderhoud)
12	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 2	Deelauto's altijd schoon is een strenge eis. Wij hanteren een vast schoonmaak schema. Wanneer een auto niet representatief meer is kan een extra melding worden gemaakt. Is dit akkoord?	Dat is akkoord, onder voorwaarde dat binnen 24 (of 48) uur na melding de auto wordt schoon gemaakt.
13	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 2	Kunt u toelichten wat wordt verstaan onder onbeschadigd?	Met onbeschadigd wordt bedoeld: geen duidelijke visuele beschadiging aan oppervlakken.
14	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 1	Het is onze ervaring dat laadkabels voor verschillende telefoons in de auto worden ontvreemd. Hoe dient inschrijver hiermee om te gaan?	Opdrachtnemer is voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het gebruik van de deelvoertuigen. Het is aan de opdrachtnemer hoe hij hiermee omgaat.

15	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 4	Opschaling: hoe verhoudt deze eis zich met de eis om de voertuigen conform MaaS punt B open te stellen voor elke andere MaaS-aanbieder? Geldt dat ook alleen buiten kantoortijden? Of pas na 3 jaar?	Opdrachtgever constateert hier tegenstrijdigheden in de aanbestedingstukken en past de eisen m.b.t. opschaling op de volgende manier aan: Opdrachtnemer dient uiterlijk binnen 6 maanden na start structurele uitvoering (tussen 1 april 2021 en 1 oktober 2021) de aangeboden deelmobiliteit buiten kantoortijden middels de TOMP-API beschikbaar te stellen aan andere MaaS-aanbieders en privégebruik door medewerkers en derden mogelijk te maken. Gezien het feit dat de in Mobie aangeboden voertuigen in eerste instantie bedoeld zijn om de mobiliteit van de werknemers van de gemeenten te verduurzamen kunnen wij instemmen met het beschikbaar stellen van de aangeboden voertuigen aan elke andere MaaS-aanbieder buiten kantoortijden. Van de inschrijver wordt daarentegen wel verwacht zo snel mogelijk de voertuigen ook tijdens kantoortijden beschikbaar te stellen aan elke andere MaaS-aanbieder.
16	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 4	Modalshift is alleen te geven obv 0-meting. We kunnen dus alleen een shift presenteren obv van de door u geleverde data die niet voorziet in locaties, modaliteiten en bestemmingen. Wat verwacht u precies van de modalshift?	De data dient opgehaald te worden uit registratie van het gebruik van deelvoertuigen en OV. Eens per kwartaal vertaald u deze data naar een rapportage waar de modalshift in opgenomen wordt. De eerste rapportage wordt als nulmeting beschouwd. Daarnaast is er nu wel zicht op het gemiddeld aantal kilometers die gedeclareerd worden en die met het OV gemaakt worden.
17	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 4	Wat bedoelt u met accountnummer?	Een uniek nummer gekoppeld aan de gebruiker en de resevering
18	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 4	Bestemmingen van fietsritten is niet te geven indien de niet de smartphone wordt gevolgd met GPS (AVG onwenselijk). Gaat opdrachtgever akkoord dat de fietsritten niet met GPS data worden gerapporteerd?	Ja, omdat dit zeer onwenselijk is. Absolute bestemmingen zijn ook op andere wijze te registreren. Indien het noodzakelijk is dat bepaalde persoonsgegevens worden verwerkt, wordt geadviseerd een zo min ingrijpend mogelijke wijze van verwerking te gebruiken waardoor de inbreuk op de privacy van de medewerkers zo klein mogelijk is.
19	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 2	U geeft in een programma van eisen aan dat de accucapaciteit zichtbaar moet zijn maar voegt daar gewent aan toe. Is het tonen van de accucapaciteit een eis of een wens? Indien een wens; wordt dit nog gewaardeerd met extra punten (gunningscriterium)?	Het tonen van de accucapaciteit in de reserveringssoftware is een wens. U kunt dit opnemen in uw plan van aanpak en zal tevens onderdeel zijn van beoordeling.
20	Inhoud	Bijlage 2 PvE pag 1	Voor medewerkers zonder smartphone dient een alternatief beschikbaar te zijn. Kunt u voorbeelden geven wat u verstaat onder een alternatief?	Te denken valt aan een mobiliteitspas of een druppelsleutel. In uw plan van aanpak mag u een voorstel doen.
21	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 16	Inschrijver is ook verantwoordelijke voor laadinfra openbare ruimte en tijdige aansluiting netbeheerder. Doorgaans zijn wachttijden langer dan 6 maanden; is oplevering bespreekbaar dat deze mede afhankelijk is van planning netbeheerder?	Dat is bespreekbaar. Eventuele langere doorlooptijden zijn enkel bespreekbaar bij tijdige melding/aanvraag bij de netbeheerder en indien netbeheerder niet kan voldoen aan de wettelijke termijnen voor aansluiting. Van opdrachtnemer wordt wel verwacht zich maximaal in te spannen richting netbeheerder om te zorgen voor tijdige realisatie.
22	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 14	MaaS punt B. U geeft aan dat binnen 2,5 maanden niet alleen de TOMP-API geïmplementeerd moet zijn maar dat alle onderdelen van het verhuurproces op verzoek vrijgegeven moet worden waaronder het openen, sluiten en betalen van de auto. Ten eerste wordt zowel de kans van misgrijpen vergroot (aanbieder weet immers niet wie spontaan een auto meeneemt waardoor een gemeente medewerker zijn rit niet kan maken. Ten tweede ontstaat zo het gedwongen aangaan van samenwerkingen die vooral eiv aansprakelijkheid en commerciële afspraken vaak langer duren dan 2,5 maand. Is het bespreekbaar dat deze periode wordt verlengd naar minimaal 1 jaar?	Zie antwoord vraag 15.
23	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 13	U geeft aan dat mobiliteitsgarantie ook geldt voor treinreizen wat naar waarschijnlijkheid voor alle aanbieders als een derde leverancier geldt (DeutscheBahn, NS, Arriva etc). Hier heeft een aanbieder geen invloed op calamiteiten, uitval van treinen, werkzaamheden. Betekent in deze gevallen dat de aanbieder te allen tijde de reis moet garanderen ook is er sprake van overmacht / calamiteit (sneeuwval bv)?	Nee, in geval van onvoorziene storingen, calamiteiten of overmacht bij OV-vervoerders (trein en bus) wordt van opdrachtgever niet verwacht dat hij voor uitgevallen ritten een gegarandeerd alternatief beschikbaar heeft. Eventuele inspanningen van opdrachtnemer om alsnog alternatieven of oplossingen te bieden worden gewaardeerd.
24	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 10	U geeft aan mobiliteitsgarantie kan leiden tot inzet van extra auto's. Doelt u hiermee dat de mobiliteitsgarantie uitsluitend ingevuld kan worden door het inzetten van extra auto's? Valt het inzetten van publieke deelauto's van andere aanbieders zoals Greenwheels of taxi-diensten ook als een gelijkwaardige mobiliteitsgarantie?	Aanbieder kan ook alternatieven bieden. De genoemde voorbeelden zijn daar een mogelijke oplossing van.
25	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 9	U geeft aan dat u ook OV wil inkopen. Echter, in het PvE Bijlage 2 zien wij het leveren van een OV-systeem waarmee OV-reizen gemaakt en betaald kunnen worden niet terug. Betekent dit dat het leveren van een OV-systeem geen eis is? Indien dit wel een eis is; welke eisen worden er dan gesteld aan het OV-systeem (kaart, app, alleen toegang of ook betalen)?	Zie inschrijvingsleidraad pag 10. Het ontsluiten van OV is onderdeel van de opdracht. De wijze waarop u dit wilt doen, neemt u op in het plan van aanpak.
26	Inhoud	Bijlage 1 leidraad pag 8	Zijn de OV kosten gemaakt met een bepaald kortingsproduct van de NS? Dit is zeer relevant voor ons zodat wij kunnen bepalen of dezelfde reizen tegen dezelfde kosten gemaakt kunnen worden aangezien de NS deze kortingen niet doorgeeft aan andere BK-aanbieders.	Geen kortingsproducten bij de 8 gemeenten.
27	Inhoud	Bijlage 11	Uit de geleverde excel blijkt niet hoeveel verschillende gebruikers er zijn die de reserveringen hebben gemaakt. Is het mogelijk om geanonimiseerde of fictieve gebruikers te leveren zodat bv. te herleiden is hoeveel ritten door dezelfde gebruiker is gemaakt?	Via goodmoovs is het niet in te zien hoe mdw. reizen. Ook is via de declaratiebedragen (de excelbestanden) niet terug te herleiden welke gebruiker welke reis wanneer heeft gemaakt. Dan zouden per gemeente alle individueel ingediende declaraties opgevraagd moeten worden, dit is niet haalbaar.
28	Inhoud	Pakket van eisen	In het pakket van eisen worden er technisch eisen gesteld, maar wordt er geen specifieke auto segment genoemd. Graag vernemen we of de aanbestedende dienst een deelauto uit een specifieke / minimaal autosegment eist. En of dit geldt voor alle auto's, ook het deel van de vloot dat een kleiner bereik mag hebben.	Het is aan de opdrachtnemer een mobiliteitsoplossing te leveren. Opdrachtgever wenst geen segmenten of aantallen voertuigen. Alle deelauto's beschikken wel over minimaal vier deuren en zijn geschikt voor het vervoer van tenminste vier volwassenen.
29	Inhoud	Pakket van eisen	Voor de elektrische fietsen is er een pechhulp en daarbij behorende tijdsinterval gespecificeerd. Voor de auto's niet. Betekent dit dat de aanbestedende dienst geen eisen stelt aan pechhulp voor de deelauto's (wat we ons niet kunnen voorstellen) en als dit wel zo is, welke voorwaarden zijn dan gewenst? Verder merken wij op dat een responstijd van 2 uur 24/7 een ongebruikelijke eis is voor de pechhulp. In de meeste gevallen wordt deze responstijd overdag en 's avond gehanteerd, maar niet 's nachts. Is het mogelijk deze responstijd afhankelijk te maken van het tijdstip gedurende de dag?	Wij verwijzen u naar paragraaf 2.3.5. Opdrachtnemer zorgt voor 24/7 pechhulp bij gebreken en/of uitval van een deelvoertuig. Indien een medewerker een reis niet kan continueren als gevolg daarvan, dient de mobiliteitspartner binnen 1 uur vervangend vervoer te verzorgen. De responstijden voor zowel fiets als auto gelden binnen kantoortijden.
30	Inhoud	Pakket van eisen	Voor de fiets worden er 'aanvullende voorwaarden' geformuleerd, voor de auto's is dit niet het geval. Wat betekent aanvullend in deze en in hoeverre zal dit doorslaggevend kunnen zijn in de beoordeling?	De eerstgenoemde en opgesomde voorwaarden betreffen zowel de elektrische deelfietsen als gewone deelfietsen. De laatstgenoemde en opgesomde voorwaarden betreffen alleen de elektrische fietsen.

31	Inhoud	Budget	Hoe wordt er omgegaan met het (of een apart) budget voor deelfietsen tijdens de overgangs- en implementatiefase?	Deze vraag is niet duidelijk en kunnen wij daardoor helaas niet beantwoorden.
32	Inhoud	Pakket van eisen	In het PvE wordt voorgesteld dat de aanbieder €0,20 per kWh doorbelast krijgt van de gemeenten voor het laden van de deelauto's. Is dit inclusief of exclusief BTW?	Exclusief BTW.
33	Inhoud	Pakket van eisen	In de huidige pilot zijn al locaties ingericht voor het laden van de deelauto's. In hoeverre kunnen deze straks gehandhaafd blijven dan wel uitgebreid?	Over het algemeen mogen inschrijvers ervan uitgaan dat de huidige laadpalen voor de pilot gehandhaafd blijven. De schouw (digitaal) zal hier meer duidelijkheid over geven.
34	Inhoud	Pakket van eisen	In de presentatie op 31 maart is er gesproken over een koppelkans met de tender uitrol laadinfra in Brabant / Limburg. Voor de business case is het wel van doorslaggevend belang welke kWh prijs hier dan gehanteerd wordt. Kan daar al iets over gedeeld worden? Zo niet, wanneer is deze informatie dan wel beschikbaar.	Wanneer u gebruik wilt maken van de aanbesteding uitrol laadinfra in Noord-Brabant en Limburg voor laadpalen in de openbare ruimte tbv de deelvoertuigen, dan dient u in uw inschrijving rekening te houden met de gemaximeerd kWh-prijs van €0,29 exclusief BTW. Voor meer informatie verwijzen we u naar de aanbestedingsstukken van deze tender. Voor alle specificaties inclusief tarieven wordt verwezen naar deze aanbestedingsstukken. Deze zijn hierin leidend en hierop dient opdrachtnemer zich te baderen. Zo is bijvoorbeeld opgenomen dat tarieven geïndexeerd kunnen worden en dat toepassing van vrije keuze van energieleverancier op termijn mogelijk wordt.
35	Inhoud	Pakket van eisen	Is er een kans dat de koppel'kans' een koppel'eis' wordt in het kader van de laadinfrastructuur tender, of krijgen de gemeenten die deelnemen aan deze tender een uitzonderingspositie (hiermee bedoelen we dat deze gemeenten buiten de aanbesteding om de gelegenheid hebben om laadinfra -in de openbare ruimte- te realiseren ten behoeve van het Mobie project)?	Gemeenten geven in de Tender laadinfrastructuur exclusiviteit voor plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte. Hierop zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Bijvoorbeeld voor innovatieve projecten. Hierdoor worden naar mening van de opdrachtgever verschillende opties open gehouden. Opdrachtgever ziet kansen in de koppeling. Bijvoorbeeld t.a.v. laadpalen/-pleinen in de openbare ruimte. In het plan van aanpak kunt u aangeven daar gebruik van te willen maken. Zodra dat bekend is, zullen de betreffende gemeenten alvast de laadpalen aanvragen. Opdrachtnemer blijft echter ten alle tijden verantwoordelijk voor de gevraagde mobiliteitsgarantie. Het is dus aan opdrachtnemer om tijdig te zorgen voor afstemming en plannings op elkaar aan te laten sluiten. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat een gepubliceerde tender nooit de garantie geeft dat ook een opdracht verstrekt wordt. Voor alle informatie over de Tender, wordt verwezen naar de gepubliceerde aanbestedingsstukken.
36	Inhoud	Budget	De vergoeding voor duurzaam deelvervoer is in de overeenkomst vastgesteld op €0,37 per kilometer. De werkelijke kosten voor OV en fietsgebruik (~20% van het totaal aantal kilometers) zijn echter lager. Dit betekent dat wanneer het gebruik van OV (en eventueel fiets) gestimuleerd wordt, dat er dan ruimte ontstaat om de kosten van de deelauto te dekken (voor zover deze meer dan €0,37 per kilometer bedragen). Klopt deze redenering en staat de aanbestedende dienst er voor open dit ook tijdens de uitvoering te ondersteunen, beleidsmatig en communicatief naar gebruikers?	Dat klopt, daar staat de aanbestedende dienst voor open, voor zover wordt voldaan aan alle gestelde eisen, en uitgangspunten.
37	Inhoud	Pakket van eisen	Is het mogelijk om een nadere toelichting te geven op de mobiliteitsgarantie die wordt gevraagd? Als wij het goed begrijpen dient er een deelauto beschikbaar te zijn voor iedereen die minimaal 48 uur van tevoren reserveert, maar dit zou (in theorie) kunnen betekenen dat er op een bepaald moment maximaal 2500 deelauto's nodig kunnen zijn wanneer alle medewerkers van de gemeenten gelijktijdig gebruik willen maken van een deelauto. Is er sprake van een maximaal aantal gelijktijdige reserveringen dan door de aanbieder moet worden gefaciliteerd? Zo ja, wat is dan dit maximaal aantal gelijktijdige reserveringen en wat is de eventuele consequentie voor de aanbieder wanneer dit gewenste maximaal aantal gelijktijdige reserveringen incidenteel niet kan worden gerealiseerd?	Opdrachtgever stelt geen minimum of maximum aan het aantal deelvoertuigen. Ook niet voor piekmomenten. Wij dagen de aanbieder uit hier slim mee om te gaan en een voorstel te doen in het plan van aanpak.
38	Inhoud	MaaS	De aanbestedende dienst vraagt om een MaaS oplossing waarin een het aanbieden van een TO-MP integratie verplicht is. Het is ons niet duidelijk of de aanbestedende dienst een volwaardige MaaS app verwacht waar alle modaliteiten in te plannen, boeken en reserveren zijn. Danwel een elektrisch deelauto- en deelfiets-app met enkele aanvullende MaaS functionaliteiten (bijv. een roaming functie waarbij deelauto's van een andere aanbieder kunnen worden gebruikt, of bijvoorbeeld de integratie van een OV reisplanner in de app, zonder dat direct boeken van het OV binnen de app mogelijk is). We vragen de aanbestedende dienst dit nader te specificeren.	Zie antwoord op vraag 15. In het kader van gebruiksvriendelijkheid en acceptatie door gebruikers en tegelijkertijd de wens van gemeenten om autokilometers te verschuiven naar meer fiets en OV-kilometers, is de integratie van een plantool voor alle modaliteiten nadrukkelijk een wens.
39	Inhoud	MaaS	Welke dienstverlening wordt verwacht op het gebied van OV? We missen een duidelijke omschrijving van deze dienstverlening in de aanbestedingsdocumenten.	Van de opdrachtnemer wordt verwacht OV-mogelijkheden aan te bieden. Dat wil zeggen dat de opdrachtnemer toegang (bijvoorbeeld digitaal ticket vooraf), registratie en financiële afhandeling organiseert voor alle medewerkers.
40	Inhoud	MaaS	Is het aanbieders toegestaan om naast elektrisch deel vervoer (auto + fiets) ook een mobiliteitskaart aan te bieden in het totale aanbod?	Dat is toegestaan.
41	Inhoud	MaaS	De aanbestedende dienst vraagt om een open aanbod en interoperabiliteit als het gaat om elektrische deelauto's. Gaat de aanbestedende dienst er vanuit dat vanaf de livegang al samenwerkingsverbanden met andere aanbieders dan de contractpartij(en) gerealiseerd zijn, of mag dit ook gedurende het project?	U dient vooraf aan de inschrijving een consortium of combinatie te hebben gevormd. U schrijft namelijk ook in die hoedanigheid in.
42	Inhoud	Overig	De aanbestedende dienst eist een ISO27001 certificering bij de contractpartij. Is deze verplicht vanaf moment van toekenning, of krijgt contractpartij de gelegenheid om ISO27001 te realiseren binnen bijvoorbeeld 6 maanden na toekenning. In vergelijkbare aanbestedingen kregen contractpartijen in de meeste gevallen namelijk de gelegenheid om na toekenning het ISO27001 certificaat te behalen binnen 6 maanden.	Vanaf het moment van gunning is een ISO 27001 certificering vereist.
43	Inhoud	Budget	Wordt het totale mobiliteitsbudget per jaar onder alle omstandigheden gegarandeerd gedurende de gehele looptijd. Of zijn er omstandigheden denkbaar waarbij kan worden afgeweken van het budget?	Ja, er wordt 80% gegarandeerd, tenzij niet geleverd kan worden door de marktpartij zoals gevraagd en de gemeente dus eigen vervoer moet gebruiken. Niet kunnen leveren betreft dan buiten de gebruiksvoorwaarden om (dus wel op tijd gereserveerd, maar geen EV of andere auto beschikbaar). Indien er sprake is van meer/minder fte's, dan zal er sprake zijn van een herziening van het budget. Zie inschrijvingsleidraad paragraaf 2.2.2.
44	Inhoud	Budget	Het inkopen van mobiliteit is kan aan inflatie onderhevig zijn en zodoende jaarlijks duurder worden. Hoe gaat de aanbestedende dienst om met deze marktwerking en toekenning van budget in jaren 2,3 en 4? (en eventueel 5 en 6). Wordt het budget conform inflatie aangepast of is dit een risico voor de contractpartij?	Het budget staat voor 4 jaar vast.

45	Inhoud	Controle op zakelijk/privé	Hoe gaan we controleren of ritten zakelijk zijn geweest of niet? Met andere woorden: hoe gaan we misbruik tegen? Zeker als alles op voorhand door de gemeente 'afgekocht' is kan een auto door een medewerker makkelijker voor privédoeleinden gebruikt worden omdat dit niet resulteert en meerkosten voor zijn werkgever.	Het vertrekpunt is dat iedere medewerker integer omgaat met gebruik van vervoersmiddelen en declareren. De controle op mogelijk misbruik, ligt bij gemeente. De gemeente zal indien gewenst/steekproefgewijs periodiek een aantal ritten opvragen bij opdrachtnemer en deze intern controleren met medewerker op aanwezige afspraken en gereden ritten.
46	Inhoud	Beschikbare budget	Is het correct dat er jaarlijks voor de mobiliteitsaanbieder €595.851 beschikbaar komt om te voorzien in alle mobiliteit die buiten de uitzonderingsgevallen valt? Dit betekent dus alle ov-kosten, alle zakelijke kilometers met deelauto's en alle inzet van fietsen en e-bikes? Hier bovenop komen nog kosten omtrent implementatie en project management. Dit betekent dus dat het volledige risico bij de mobiliteitsaanbieder komt te liggen omdat in principe alle mobiliteit van tevoren door de gemeentes 'afgekocht' wordt waardoor er onbeperkt gebruik gemaakt kan worden van alle mobiliteit zonder dat dit tot meerkosten leidt. In de inschrijvingsleidraad staat namelijk dat meer- of minderkilometers bij gelijkblijvend aantal fte's niet wordt verrekend, maar in de overeenkomst staat dat er €0,37 per kilometer in rekening wordt gebracht met een bepaald maximum. Over ov-kosten wordt niet gesproken in de overeenkomst.	De aanname is juist. De OV-kosten zijn opgenomen in tabel in paragraaf 2.1.3. Dit is een gemiddelde van de jaren: 2016, 2017 en 2018. Hierbij merken we op dat, zoals nadrukkelijk in de aanbestedingsleidraad beschreven, de opdrachtnemer ook uitgegaan wordt met slimme oplossingen te komen om tot een goede businesscase te komen.
47	Inhoud	Kosten van (e-)bikes	Er moeten fietsen en e-bikes geleverd worden maar hiervoor is niks opgenomen in het beschikbare budget. Betekent dit dat ov-budget of declaratie-budget gebruikt moeten worden om de fietsen en e-bikes te financieren? Op dit moment worden er ook al e-bikes ingezet. Waarom komen de kosten hiervan niet beschikbaar in het budget?	Dat klopt. Met het vaste budget dient een totaalconcept geleverd te worden, waaronder de inzet van duurzaam deelfietsen. Het is aan de mobiliteitspartner een rendabale businesscase te realiseren.
48	Inhoud	Kosten deelauto's pilot	Werden de deelauto's in de pilot door de medewerkers zelf betaald en gedeclareerd? Met andere woorden: zit het gebruik van de deelauto's in het aantal gedeclareerde zakelijke kilometers en dus in het beschikbare budget?	Het budget dat beschikbaar komt is op basis van het gemiddelde van de jaren 2016, 2017 en 2018. Het aandeel van de deelauto's eind 2018 is verwaarloosbaar.
49	Inhoud	Fietsen en e-bikes	Hoeveel e-bikes en fietsen moeten er geleverd worden of geldt hierbij ook de mobiliteitsgarantie? Dat betekent dan dat er fietsen bijgeplaatst moeten worden indien een gebruiker >48 uur van tevoren heeft gereserveerd. Het bij moeten plaatsen van fietsen op piekmomenten levert waarschijnlijk meer CO2-uitstoot op dan dat het gebruik van die (e-)bike bespaart.	Het is aan de opdrachtnemer hoeveel voertuigen ingezet worden. Dit kan tijdens de opdracht veranderen gelang de vraag. Onder mobiliteitsgarantie wordt ook verstaan: het aanbieden van alternatieven.
50	Inhoud	Budget neutrale financiering	Waarom worden alleen de directe kosten beschikbaar gesteld als budget? Het uitgangspunt van de gemeente is budget neutrale financiering dus dan moeten ook de indirecte kosten meegenomen worden. Denk hierbij aan kosten om declaraties in te dienen, te controleren en te verwerken in de salarisadministratie. Het niet meer hoeven indienen en verwerken van 80% van de declaraties bespaart alle gemeentes ontzettend veel geld.	Het klopt dat gemeenten inderdaad minder kosten hebben van declaratiegedrag, daar staat tegenover dat er andere kosten worden gemaakt bijvoorbeeld t.a.v. contractmanagement, communicatie en gedragsverandering waaraan opdrachtgever aan meewerkt. Dit strepen we tegen elkaar weg en daarom stelt de opdrachtgever alleen directe kosten beschikbaar als budget.
51	Inhoud	Ontsluiting openbaar vervoer	Moet ov ontsloten worden middels een kaart of een app? Indien een kaart, moeten alle medewerkers dan in het bezit worden gesteld van een kaart of kunnen zij deze ook ophalen bij een receptie indien nodig?	Het is aan de opdrachtnemer een oplossing aan te bieden. Het is dus geen verplichting dat alle medewerkers een eigen kaart hebben. Gebruiksgemak is van belang.
52	Inhoud	2.2.1 Scope van de opdracht	U geeft aan "samenwerking aan te gaan met (lokale) andere partijen" in hoeverre is het belang van een lokale partij voor u terug te vinden in de aanbesteding? Aangezien u daarmee lokale economie ondersteunt en er door kortere lijnen sneller en beter geschakeld kan worden?	Het heeft de voorkeur voor lokale partijen.
53	Inhoud	2.2.1 Scope van de opdracht	U geeft aan "De mobiliteitspartner krijgt gedurende de contractperiode jaarlijks een budget ter beschikking" kunt u aangeven hoe groot, hoe en op welke wijze dit budget ter beschikking komt? Wordt dit ineens uitgekeerd, per maand, per Gemeente, per factuur? Om de kansrijkheid van het aantal inschrijvingen voor de aanbestedende partij te vergroten zou het de voorkeur genieten dit budget in zijn geheel vooraf vrij te geven. Hoe staat u hier tegenover?	Het budget wordt vooraf per kwartaal per gemeente beschikbaar gesteld.
54	Inhoud	2.2.1 Scope van de opdracht	U geeft aan "Met de mobiliteitspartner worden prestatieafspraken gemaakt" Kunt u aangeven wat u hiermee bedoelt en wat deze zouden kunnen zijn?	De prestaties vloeien voort uit het programma van eisen en het ingediende plan van aanpak bij de gunning.
55	Inhoud	2.2.2 Raming	U geeft aan "Wanneer de mobiliteitspartner er (aantoonbaar) in slaagt om meer dan 80% van de zakelijke autokilometers duurzaam uit te voeren én de gemeenten het resterende budget van 20% inderdaad niet volledig hebben uitgekeerd, dan komt dit restbudget alsnog aan de mobiliteitspartner ten goede." Het zakelijke gebruik is voor een groot gedeelte ook afhankelijk van de stimuleringsmaatregelen vanuit de aanbestedende partijen in hun organisaties, hoe is dit voor de mobiliteitspartner te controleren?	Opdrachtgever en opdrachtnemer gaan een partnerschap aan waarin beide partijen met regelmaat en transparant communiceren, overleggen en acteren. Daarbij dienen in de rapportage indicatoren vastgesteld te worden om de werking van het mobiliteitsconcept te toetsen. De registratie van het aantal declaraties van kilometers voor uitzonderingsgevallen (20% van het budget) is daar onderdeel van en overigens een verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer.
56	Inhoud	2.2.2 Raming	U geeft aan "Aantal gebruikers Indien het aantal fte's van een of meerdere gemeente met meer dan 10% toeneemt/afneemt, dan gaat de mobiliteitspartner met de desbetreffende gemeente(n) per gemeente in overleg om tot een redelijke oplossing te komen over de inzet van voertuigen versus de beschikbare financiële middelen." Indien de aanbestedende partij binnen de looptijd het Duurzaam Deelvervoer voor meer partijen dan alleen zakelijk deelvervoer zoals omschreven voor de langere termijn, heeft de mobiliteitsaanbieder dan zelfstandig de vrijheid de tarieven aan te tassen aan deze veranderingen?	Het budget/tarief voor Duurzaam Deelvervoer staat vast, er is geen relatie tussen de tarieven met derden en die van deze dienstverlening.
57	Inhoud	2.2.2 Raming	Onder het "Aantal gebruikers" geeft u een opsomming van het aantal FTE per Gemeente. Kunt u aangeven per gemeente hoeveel auto's / fietsen er op dit in gebruik zijn voor zakelijk gebruik?	Voor het zakelijk verkeer (niet zijnde het gebruik van het huidige wagenpark) heeft iedere gemeente 2 elektrische fietsen en 1 elektrische auto (muv Venray, 2 auto's) ter beschikking. De gemeente Venlo, Peel&Maas en Horst hebben daarnaast nog een speedpedelec.
58	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	In de opdracht voor het organiseren van deelmobiliteit en duurzaam vervoer wordt uitgegaan van de out-of-pocket kosten van de gemeente, via declaraties of OV-chipkaart. In de praktijk zullen ook medewerkers van de betrokken gemeenten ook tijd besparen in het afhandelen van de declaraties, tot een aanzienlijke hoeveelheid uren. De aanbieder wordt ook verwacht voor de 20% regeling de declaraties te verwerken, waardoor gemeenten ook daar tijd besparen. Deze besparingen zijn niet verwerkt in het mogelijke budget van de opdrachtnemer. Kunt u aangeven welke besparingen u verwacht in het proces en hoe deze ingezet kunnen worden voor de operatie van de opdrachtnemer?	Zie vraag 50.

59	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Het aanbieden van duurzame deelmobiliteit vanuit de betrokken gemeenten voor zakelijk vervoer is zeer begrijpelijk, met de gedachte dat medewerkers starten en eindigen bij de eigen hub. Bij gebruik van OV is het ook goed mogelijk dat een medewerker in een stad op de bestemming gebruik wil maken van lokaal beschikbaar deelvervoer (deelfiets, deelscooter of anders). Hoe ziet opdrachtgever het gebruik van deze deelmobiliteit en de gemaakte kosten door medewerkers?	Opdrachtnemer dient een mobiliteitsgarantie te bieden. Wanneer bijvoorbeeld een medewerker gestimuleerd wordt om met de trein naar Utrecht te gaan en hij moet daar vervolgens een deelauto pakken, dan zijn deze kosten voor de opdrachtnemer. Het alternatief is dat er met een deelauto gereisd gaat worden. Het is aan opdrachtnemer om hierop te sturen.
60	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	In hoeverre is het opdrachtnemer toegestaan om naast mobiliteitsdiensten en het optimaal ondersteunen van een medewerker voor/tijdens/na een reis, ook diensten aan te bieden die reizen voorkomen?	Zoals aangegeven in de inschrijvingsleidraad volgen we hierin de trias mobilica. Geen verplaatsing is nog steeds de meest duurzame mobiliteit. U kunt in uw plan van aanpak aangeven hoe u hieraan invulling wilt geven.
61	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Voor de opdrachtnemer geldt dat deze met een voorstel moet komen voor gebruiksvoorwaarden en spelregels t.a.v. het gebruik. Dit moet gebaseerd zijn op o.a. CAO, arbeidsvoorwaarden, redelijkheid en billijkheid voor gebruikers en zijn/haar functie, en sturing geven aan keuzes voor meest duurzame vervoermiddelen. Kunt u aangeven welke prioriteiten u toe kent aan deze onderwerpen voor spelregels? Kunt u aangeven wat de afspraken zijn in CAO en arbeidsvoorwaarden die van toepassing zijn?	Als je voor het werk moet reizen, dan heb je recht op een op vergoeding voor reis- en verblijfkosten. Wanneer dit mag en voor welke vergoedingen je in aanmerking komt, bepaalt jouw werkgever. Dit staat vaak in een lokale regeling. In de cao staat wel dat jouw werkgever aan jou, wanneer je reist met het openbaar vervoer, alleen een vergoeding op basis van het tarief voor de tweede klasse mag vergoeden. Reactie A: we moeten niet gaan spreken over verblijfkosten, die vallen buiten de aanbesteding. Het betreft alleen het recht op vergoeding van het gebruik van je eigen vervoersmiddel (fiets of auto).
62	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Bij de start van de uitvoering en zeker bij opschaling zal extra communicatie en training nodig zijn, om alle medewerkers kennis te laten maken met duurzame mobiliteit en de eerste stappen op gebied van gedragsverandering te laten zetten. Dit is een eenmalige start voor alle medewerkers en vraagt een grote inspanning om alle gemeenten in korte tijd te laten starten. Vanwege het eenmalige karakter stellen we voor hier een apart projectbudget voor te reserveren door opdrachtgever. Bent u hiermee akkoord? Zo nee, hoe denkt u dan dat vanuit alleen gebruikskosten voor vervoer deze communicatie en transitie kan worden betaald?	Nee, dit is niet akkoord. Wij hebben bewust voor een vast bedrag gekozen, om aanbieder maximale zekerheid en garanties te kunnen geven. Wij zoeken een aanbieder die voor dit bedrag de beste garanties en services verleend. Het is aan de opdrachtnemer om een rendabele businesscase te realiseren.
63	Inhoud	Programma van eisen	U vraagt " Alle deelauto's kunnen snelladen " Wat verstaat u onder snelladen? Bedoelt u het versneld laden met 11 KW, 22KW, 1 of 3 fase? Of snelladen via een DC lader (denk aan Fastned langs de snelweg) Gezien de omschreven kilometrages, zou sneller laden via 11 of 22 KW voldoende zijn. Daarnaast zijn de kosten voor een DC snellader aanzienlijk hoger. Graag verneem ik wat u hiermee bedoelt.	De elektrische deelauto's dienen snel te kunnen laden (>49kW). Dit betreft het (incidenteel) bij laden wanneer de actieradius onvoldoende is, bijvoorbeeld langs snelwegen. Opdrachtnemer dient er dus voor te zorgen dat de deervoertuigen bij de beschikbare openbare snelladers bijgeladen kunnen worden.
64	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	In de leidraad wordt verwacht dat inschrijver binnen 2,5 maand na gunning aansluit bij MaaS platformen middels de TOMP-API. Op dit moment is er geen volledig werkende TOMP-API implementatie bij ons bekend, noch een test omgeving waarin een aanbieder aan TO of MP zijde dit kan ontwikkelen. De praktijk leert dat elke API vanwege implementatie en met name testen een langere periode nodig heeft om volledig uitvoerbaar te zijn. Bent u bereid om de periode voor het aansluiten op MaaS platformen te vergroten tot 4-6 maanden?	Zie antwoord vraag 15.
65	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	De TOMP-API moet worden gebruikt om op MaaS platformen aan te sluiten. De TOMP-API beschrijft echter geen enkele zakelijke afspraak over hoe diverse marktpartijen met elkaar samenwerken, maar alleen de technische integraties. Kunt u aangeven hoe deze aansluiting voor ziet voor inschrijver in relatie tot deze zakelijke afspraken over bv. fraude, schade, tarieven, identificatie, etc.?	Niet, deze afspraken moeten bilateraal of per sector worden gemaakt. De TOMP API voorziet in de dialoog tussen MaaS dienstverleners en vervoeraanbieder van plannen tot einde reis. De commerciële en juridische afspraken hierover worden niet in de TOMP geregeld.
66	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	In de Inschrijvingsleidraad wordt van inschrijver verwacht dat deze onbekende zaken rondom een MaaS keurmerk accepteert en onderschrijft. Kunt u aangeven welke afspraken onderdeel zijn van dit MaaS keurmerk?	Zoals aangegeven in de Inschrijvingsleidraad is het keurmerk nog in ontwikkeling en zal dit met de markt en overheden worden vormgegeven. Dit keurmerk zal meerdere afspraken bevatten tussen mobiliteitsaanbieders en MaaS-dienstverleners. Hierbij wordt gedacht aan standaardisatie, non-discriminatoire toegang tot de assets/tickets, het aansluiten op een MaaS-ecosysteem, het borgen van privacy en security van reizigers en het op uniforme wijze delen van (reis/rit)data met de overheden.
67	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	1.2.1.3: Kunnen we een overzicht krijgen van alle declaraties die leiden tot de 1,7 mio aan zakelijke km's? a.Hierin willen we graag terugzien hoeveel ritten dit zijn geweest b.De km's per rit c.De samenhang tussen de ritten, dwz of het heen en retour ritten zijn geweest, eventueel driehoekcombinatie etc. d.De tijdstippen en data van de ritten e.De herkomst en bestemming per rit (bijv voorkeur op basis van postcodes)	Alle beschikbare informatie is opgenomen in Tendermed.
68	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	2.2.1.4: Wat is het huidige beleid rond de huidige Mobie-deelauto's? Voor wie zijn deze beschikbaar en wanneer mogen ze wel of niet gebruik maken van deze auto's a.Bijv. mag de auto de avond alvast mee als je 's ochtends vroeg weg moet? Hoe zit dit in het weekend? b.Is er een beleid dat zegt wanneer OV, wanneer auto en wanneer fiets gebruikt moet worden?	A: Voor eigen personeel van de gemeente. B: In Beesel mag dit. Weekend niet. C. In eigen gemeente verplicht (bij normale omstandigheden) fiets te gebruiken. Er is geen beleid op gebruik van vervoersmiddel, wel wordt er gestimuleerd door goed na te denken wat een logisch vervoersmiddel is. (Overzicht reisduren naar diverse gemeenten per vervoersmiddel)-> Reactie A: we zullen een algemeen antwoord moeten geven waarmee de gebruiksvoorwaarden door iedere inschrijver vanuit hetzelfde kader opgesteld kan worden, dus alle medewerkers onder kantoor tijden (wat zijn die nu we steeds meer tijd- en plaatsafhankelijk werken), startpunt gebruik duurzaam deelvervoer is altijd het eigen gemeentekantoor en gebruik fiets is uitgangspunt voor reizen binnen eigen gemeente tenzij er geen sprake is van een passende wijze (redelijk en billijk): bijvoorbeeld type bijeenkomst/overleg, meer bagage dan op fiets meekan, fietsen 40% langer duurt dan auto.
69	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	3.2.2.1: Welke stimulering is er afgelopen periode gedaan om meer OV te gebruiken en meer fiets te gebruiken bij zakelijke reizen? Wat is het resultaat van deze programma's of campagnes?	Beesel: Dienstreizen in eigen gemeente verplicht met fiets. Fiets/auto mag mee naar huis worden genomen indien dit gewenst is voor een afspraak ,waarbij het niet logisch is om eerst naar kantoor te reizen of bij afloop van een afspraak nog terug te reizen naar kantoor. Er is een overzicht gemaakt wat de duur is van een dienstreis per fiets/auto/ov en ov&fiets combinatie. Dit overzicht zorgt voor meer gebruik van ov/fiets. <Venlo: Geen Stimulering afgelopen jaren. Reactie A: geen stimulatie->
70	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	4.2.2.2: Risico van FTE stijging tot 10% ligt bij de mobiliteitsaanbieder. Boven de 10% moet de mobiliteitsaanbieder een passende oplossing vinden per gemeente. Daarnaast kunnen er ook wijzigingen in de dienstverlening van de gemeenten optreden waardoor km's en kosten voor de inschrijver flink kunnen stijgen. Gaat u er mee akkoord dat deze kosten voor alle gemeente dan alsnog gecompenseerd gaan worden?	Wanneer dat het geval is, dan treden opdrachtnemer en opdrachtgever in overleg

71	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	5.2.2.2: Op pagina 11 staat zowel: a. "Meer- of minderkilometers bij een gelijkblijvend aantal fte's wordt niet verrekend." b. "Aanbieder kan voor de gemeente Venlo uitgaan van 568.700 km per jaar. Mocht het aantal kilometers in Venlo dit aantal overschrijden, dan kan de mobiliteitspartner hiervoor aanvullende kosten van € 0,37 per kilometer in rekening brengen bij de gemeente Venlo. Dit geldt niet voor de overige deelnemende gemeenten." c. Door deze (tegenstrijdige) uitgangspunten kunnen de kosten voor inschrijver significant stijgen, terwijl de opbrengsten gelijk blijven. Hierdoor bestaat de kans op een negatief resultaat voor inschrijver. Gaat u akkoord met ons voorstel om voor alle gemeenten alle km's in rekening te mogen brengen, zonder maximum?	Nee, dat is niet akkoord.
72	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	6.2.2.3: "Het beschikbaar stellen van de voertuigen aan derden (buiten kantoor tijden) dient uiterlijk binnen 1,5 jaar na gunning gerealiseerd te worden toegepast." a. Is de Opdrachtgever bereid de parkeerplaatsen en infrastructuur direct bij aanvang - met oog op bovenstaande - buiten de 'slagbomen' te plaatsen?	Het is aan de inschrijver om voor de stallingslocaties een aanpak in te dienen. Daarbij is dit bij 6 van de 8 gemeenten al het geval.
73	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	7.2.2.3: "De mobiliteitspartner heeft geen exclusief recht om duurzame mobiliteit in de openbare ruimte aan te bieden en uit te rollen in de regio Noord-Limburg." a. Wat zijn de plannen van de Opdrachtgever op gebied van deelauto's in de openbare ruimte voor de komende 5-10 jaar?	Zie bijlage 13 van de inschrijvingsleidraad
74	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	8.2.3.2: "Daarnaast zal de mobiliteitspartner de piekmomenten moeten opvangen en eventueel extra voertuigen beschikbaar moeten stellen. Dat vraagt om ruime flexibiliteit van de mobiliteitspartner."	Zou u uw vraag willen verduidelijken in de 2e nota van inlichtingen?
75	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	8.2.3.2: "Daarnaast zal de mobiliteitspartner de piekmomenten moeten opvangen en eventueel extra voertuigen beschikbaar moeten stellen. Dat vraagt om ruime flexibiliteit van de mobiliteitspartner." a. Mogen deze ritten eventueel ook worden ingevuld met huurauto- en/of taxiriten?	Het is aan de inschrijver hier een aanbod voor te doen. Dit kan inderdaad met huurauto's of taxiriten. Binnen het beschikbaar gestelde budget.
76	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	9.2.2.2: De uitvragende gemeenten zoeken een partner die deelmobiliteit moet invullen. Hierbij stelt u 80% van het budget beschikbaar, en wellicht kan dit 100% worden. Lastig voor inschrijver is het gegeven dat u weinig stuurmiddelen toe lijkt te staan om werknemers zoveel mogelijk uit de auto naar het OV of de Fiets te bewegen. Hierdoor is de business case negatief. U vraagt immers een onbeperkt aantal auto's (in theorie) zonder stuurmiddelen te geven om het gebruik economisch verantwoord te krijgen. Kunt u hier een reactie op geven?	We begrijpen dat duidelijke 'gebruikersvoorwaarden' nodig zijn voor het slagen van dit concept. Het is aan de mobiliteitsaanbieder om met een eerste voorstel te komen voor deze spelregels om deze vervolgens samen met de gemeenten verder uit te werken. Daarnaast wijzen wij op de mogelijkheid van uitbreiding en opschaling van het concept. Opdrachtnemer wordt nadrukkelijk uitgedaagd om deze kansen mee te nemen/wegen in het voorstel
77	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	10.2.2.2: Een tweede negatief punt m.b.t. de business case betreft het gegeven dat u er voor lijkt te kiezen dat gedurende de implementatiefase inschrijver voor fietsritten onder de 10km geen vergoeding krijgt. Met andere woorden: de inschrijver die als spelregel wenst te hanteren dat gebruikers voor korte ritten de fiets moeten gebruiken zou dan blijkbaar kosteloos de deelfietsen moeten inzetten? Lezen/begrijpen wij dit correct? Gaat u akkoord met ons voorstel om alle fietskm's a € 0,37 vergoed te krijgen?	Opdrachtgever beseft dat de inzet van fietsen zonder vergoeding niet reeel is. Opdrachtgever past dit als volgt aan: tijdens de implementatiefase kan opdrachtnemer alle fietskilometers vergoed krijgen a € 0,18 per kilometer, dat betreft zowel de inzet van reguliere fietsen als e-bikes. Opdrachtgever gaat daarbij uit van deels verschuiving van autokilometers naar fietskilometers.
78	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	11.2.2.2: Een derde negatief punt m.b.t. de business case betreft het gegeven dat de winnaar de uitbesteding ook nog zelf de laadinfrastructuur moet inrichten en de stroom moet betalen aan de gemeenten. Kunt u toelichten waarom u van mening bent dat dit economisch verantwoord is? Gaat u akkoord met ons voorstel om de laadkosten niet ten laste van de inschrijver te laten vallen?	Nee, dat is niet akkoord. Met het vaste budget dient een totaalconcept geleverd te worden, waaronder de realisatie van laadinfra. Het is aan de mobiliteitspartner een rendabale businesscase te realiseren. We verwijzen u hierbij wel nadrukkelijk naar de mogelijkheden van de Tender Publieke Laadinfrastructuur waar opdrachtnemer mogelijk gebruik van kan maken. Zie ook vraag 35.
79	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	12.2.2.2: Een vierde negatief punt m.b.t. de business case betreft het gegeven dat het aantal in te zetten deelauto's géén maximum kent. U eist mobiliteitsgarantie maar heeft geen maximum voor het aantal benodigde auto's opgenomen. Hierdoor loopt inschrijver het risico met bijvoorbeeld 80 auto's aan uw vraag te moeten voldoen. Zou u overwegen om dit aan te passen in uw uitvraag?	Dat is niet akkoord. Opdrachtgever stelt geen minimum of maximum aan het aantal deelvoertuigen. Ook niet voor piekmomenten. Wij dagen de aanbieder uit hier slim mee om te gaan en een voorstel te doen in het plan van aanpak.
80	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	13.2.2.2: Een vijfde negatief punt m.b.t. de business case betreft het gegeven dat alle auto's elektrisch dienen te zijn. Wij snappen dit vanuit duurzaamheidsdoelstellingen, maar willen u vragen of u zich bewust bent van de meerkosten ten opzichte van auto's op andere brandstoffen?	Wij zijn ons daarvan bewust. Zowel deelmobiliteit als verduurzaming wordt beoogd in deze tender. Het is aan de mobiliteitspartner een rendabale businesscase te realiseren.
81	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	14.2.2.2: Een zesde negatief punt m.b.t. de business case betreft de maximale opbrengst per auto vs de kosten van de auto. Als we uitgaan van een gemiddeld jaarkilometrage van 15.000 per auto is de opbrengst voor inschrijver € 462,50 per maand per auto (15.000/12*0,37). Deze opbrengst is lager dan de werkelijke inkoopkosten van een elektrische auto, nog los van de overige overheadkosten. Hierdoor ontstaat er per definitie een negatieve exploitatie voor inschrijver. Bent u zich hiervan bewust? Bent u bereid om de prijsstelling aan te passen waardoor er wel een positieve business case voor inschrijver kan ontstaan?	Nee. Het is aan de mobiliteitspartner een rendabale businesscase te realiseren. In de inschrijvingsleidraad staat de context van de opdracht beschreven en hierin worden ook richtingen of suggesties gegeven die positief kunnen bijdragen aan de businesscase. Het is aan de opdrachtnemer om deze mogelijkheden te benutten.
82	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	15.2.3.6: Tijdens de presentatie van 31 maart jl. gaf u aan dat er ook een losse aanbesteding loopt voor de inrichting van de laadinfrastructuur. Het is ons niet geheel duidelijk hoe zich dit nu precies verhoudt t.o.v. aanbesteding Duurzaam Deelvervoer. Kunt u dit verder toelichten?	Zie vraag 35.
83	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	16.2.3.6: Gaat u akkoord met ons voorstel om – vanwege de helderheid – de inrichting van de laadinfrastructuur uit de aanbesteding Duurzaam Deelvervoer te halen?	Nee. Het is aan de mobiliteitspartner een plan van aanpak op te stellen voor de publieke en private laadinfrastructuur.

84	Inhoud	00 Inschrijvingsleidraad Duurzaam De	<p>17. Algemeen: Hiervoor hebben wij enkele "deelonderwerpen" aangegeven met betrekking tot de business case. U stelt een vraag aan de markt waarbij u:</p> <p>a. Geen stuurmiddelen wenst te geven om het gedrag van gebruikers "hard" te sturen. Hierdoor kunnen gebruikers altijd een auto reserveren voor een rit van 3 km die de hele dag gaat duren (ambtenaar die sociale controle moet doen). Of een auto reserveren voor een korte rit in Venlo die ook op de fiets kon. Etc.</p> <p>b. Slechts 80% van de bestaande kosten wenst in te zetten met veel risico's voor de winnaar rond extra kilometers</p> <p>c. Van de winnaar eist dat hij een onbeperkte garantie geeft op mobiliteit; waardoor het aantal in te zetten auto's in theorie onbeperkt is</p> <p>d. Van de winnaar eist dat alle auto's elektrisch zijn waardoor de maandelijkse kosten per auto aanzienlijk hoger zijn</p> <p>e. Van de winnaar eist dat ze auto's inzetten waarvan de directe kosten hoger zijn dan de opbrengst</p> <p>f. Van de winnaar eist dat deze alle laadinfrastructuur plaatst alsmede de kosten voor elektrisch laden zal voldoen</p> <p>Naar onze mening is uw uitvraag voor geen enkele inschrijver economisch verantwoord te krijgen. Dit omdat de hierboven genoemde factoren te negatief op elkaar inwerken. Wij zouden u willen vragen om aan "de knoppen te draaien" om de uitvraag alsnog minimaal break even te krijgen. Onze suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maak duidelijk dat inschrijver duidelijke spelregels mag introduceren voor gebruikers (bv. Alle ritten <10km worden altijd op een fiets gedaan + ritten boven de 20km worden altijd met het OV gedaan + alleen als ritten boven de 20km met het OV 1,5 x zolang duren als de auto mag de gebruiker een auto reserveren) • Neem een acceptabel aantal auto's op als maximum per standplaats 	<p>Dat is niet akkoord. Opdrachtgever stelt geen minimum of maximum aan het aantal deelvoertuigen. Ook niet voor piekmomenten. Wij dagen de aanbieder uit hier slim mee om te gaan en een voorstel te doen in het plan van aanpak. Ook begrijpen wij dat duidelijke 'gebruikersvoorwaarden' nodig zijn voor het slagen van dit concept. Het is aan de inschrijver om met een eerste voorstel te komen voor deze spelregels om deze vervolgens samen met de gemeenten verder uit te werken.</p> <p>De budgetten zijn gebaseerd op de huidige kosten. Wij hebben bewust voor een vast bedrag gekozen, om aanbieder maximale zekerheid en garanties te kunnen geven. Wij zoeken een aanbieder die voor dit bedrag de beste garanties en services verleend. Laadinfra is daar onderdeel van.</p>
85	Inhoud	Inschrijvingleidraad - Paragraaf: 2.2.2	In paragraaf 2.3.6 en paragraaf 2.3.8 beschrijft u dienstverlening die u verwacht van de toekomstige opdrachtnemer, die echter verder gaat dan het verzorgen van ritten met deelauto's. De kosten die u vergoed aan de opdrachtnemer zijn volledig gebaseerd op het huidige budget aan ritten, gebaseerd op werkelijk gedrag en geaggregeerd over alle betrokken gemeentes. Aangezien een gedeelte van het budget anders besteed zal moeten worden, is er minder beschikbaar voor het uitvoeren van ritten. Bent u zich daarvan bewust en heeft u hierover een zienswijze?	De budgetten zijn gebaseerd op de huidige kosten. Wij hebben bewust voor een vast bedrag gekozen, om aanbieder maximale zekerheid en garanties te kunnen geven. Wij zoeken een aanbieder die voor dit bedrag de beste garanties en services verleend.
86	Inhoud	Vervanging accu elektrische fiets	In het geval van elektrische fietsen eist opdrachtgever eist dat accu's worden vervangen of andere fietsen worden ingezet als de capaciteit van de batterij onder de 80% komt. Gaat opdrachtgever akkoord als er fietsen worden ingezet met een accu capaciteit hoger dan 350kwh en daarbij de standaarden van de leveranciers worden aangehouden? Zo is opdrachtgever / afnemer verzekerd van een kwalitatief goede accu/fiets.	Nee, dat is niet akkoord. Wij gaan er vanuit dat de praktische actieradius minimaal 80% is van de 350kWh. Hoe u invulling hieraan geeft beschrijft u in uw plan van aanpak.
87	Inhoud	Laadinfra	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de realisatie van laadvoorzieningen waaronder het (tijdig) aanvragen van een netaansluiting. Wat is tijdig in dit geval? Wat gebeurt er bij een niet tijdige aansluiting? En hoe kan er invloed uitgeoefend worden op netbeheerders?	Onder tijdig wordt verstaan: alvorens de start van de structurele fase (1 april 2021). En zodanig dat rekening wordt gehouden met de wettelijke termijnen van de netbeheerder en dat de laadinfrastructuur tijdig is gerealiseerd.
88	Inhoud	Publieke- en private laadinfra	Kunt opdrachtgever verder toelichten waarom er is gekozen voor een constructie waarbij opdrachtnemer eigenaar blijft van de laadinfra voor zowel publieke- als private ruimte?	Opdrachtgever heeft gekozen voor een totale mobiliteitservice. Laadinfra is daar onderdeel van.
89	Inhoud	Inbouw deel-hardware privé auto's	De mogelijkheid om (onder nader uit te werken voorwaarden) elektrische privéauto's van medewerkers op te nemen in de beschikbare pool. Mogen deze ook de deel-hardware ingebouwd krijgen?	Mits er toestemming is van de betreffende privégebruiker.
90	Inhoud	Privégebruik deelauto's	Privégebruik van deelauto's is fiscaal nog niet heel aantrekkelijk qua tarifiering. In hoeverre is hier al naar gekeken? En zijn alternatieven mogelijk om privévervoer mogelijk te maken?	Het is aan de inschrijver hier een aanbod voor te doen.
91	Inhoud	Free floating	In hoeverre is "free floating" een wens rondom deelmobiliteit?	Hieraan mag u zelf invulling geven in uw mobiliteitsoplossing. Op voorhand sluiten wij niets uit. In uw plan van aanpak kunt u hier nader op ingaan. Gebruiksgemak en draagvlak zijn onderdelen die in de beoordeling worden meegenomen.
92	Inhoud	Digitale sleutel	(EIS: Alle deelauto's kunnen geopend en gesloten worden middels een digitale sleutel. Voor medewerkers zonder smartphone dient een alternatief beschikbaar te zijn.). Met het wegvallen van de digitale ondersteuning via de smartphone vallen zekerheden weg, waar onder het vaststellen van de staat van de auto ter plekke, hulp bij het correct afsluiten van de auto / aansluiten aan de laadpaal en het traceren van de auto indien de parkeerplek vol is en het voor- en tijdens de reis aanpassen van de reservering indien nodig. Kunt u deze eis converteren naar een wens waarbij opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk een meest geschikte oplossing verder afstemmen?	Nee, dat is niet akkoord. Wij dagen de inschrijvers uit hier oplossingen voor aan te dragen.
93	Inhoud	Risico ontbreken sturingsmogelijkheid	Opdrachtgever ziet dat het aantal voertuigen niet gemaximaliseerd is en dat er geen mogelijkheden zijn voor opdrachtnemer om sturing aan te brengen op het gebruik van de auto ten opzichte van het OV of de fiets. Hiermee zit er disproportioneel risico voor de opdrachtnemer in deze aanbesteding zonder risico mitigerende mogelijkheden. Opdrachtgever ziet dit als een obstakel tot inschrijving en vraagt opdrachtgever dit aan te passen.	Dat is niet akkoord. Opdrachtgever stelt geen minimum of maximum aan het aantal deelvoertuigen. Ook niet voor piekmomenten. Wij dagen de aanbieder uit hier slim mee om te gaan en een voorstel te doen in het plan van aanpak. Ook begrijpen wij dat duidelijke 'gebruikersvoorwaarden' nodig zijn voor het slagen van dit concept. Het is aan de inschrijver om met een eerste voorstel te komen voor deze spelregels om deze vervolgens samen met de gemeenten verder uit te werken.
94	Inhoud	Maximalisatie voertuigen en ontbreken	Opdrachtgever ziet dat het aantal voertuigen niet gemaximaliseerd is en er geen mogelijkheden zijn voor opdrachtnemer om sturing aan te brengen op het gebruik van de auto ten opzichte van het OV of de fiets. De autoritten zijn het meest vervuulend en hebben daardoor een lagere bijdrage aan het verduurzamen van de mobiliteit binnen uw gemeenten. Kunt u toelichten waarom er geen sturingsmogelijkheden zijn en waarom er geen gemaximaliseerd aantal is voor de deelauto's (inclusief opvang tijdens piekmomenten)?	Opdrachtgever stelt geen minimum of maximum aan het aantal deelvoertuigen. Ook niet voor piekmomenten. Wij dagen de aanbieder uit hier slim mee om te gaan en een voorstel te doen in het plan van aanpak. Ook begrijpen wij dat duidelijke 'gebruikersvoorwaarden' nodig zijn voor het slagen van dit concept. Het is aan de inschrijver om met een eerste voorstel te komen voor deze spelregels om deze vervolgens samen met de gemeenten verder uit te werken.
95	Inhoud	Kilometers per fiets tijdens implementa	Gedurende de implementatiefase worden fietsritten onder de 10 kilometer niet vergoed. Betekent dit dat de aanbieder deze fietsen gedeeltelijk gratis moet aanbieden? Kan opdrachtgever inzicht geven in de hoeveelheid fietsritten onder de 10 kilometer zodat opdrachtnemer een gedegen risico inschatting kan maken?	Zie vraag 77.

96	Inhoud	Conversie kilometers naar OV	Opdrachtnemer ziet het converteren van auto kilometers naar OV kilometers als een belangrijk onderdeel van het behalen van de kosten- en duurzaamheidsdoelstellingen van de opdrachtgever. Uit een eerste analyse blijkt deze conversie moeilijk haalbaar door de geografische ligging van de gemeentes. Kunt u hier een reactie op geven?	Wij beseffen dat de geografische liggingen uitdagingen met zich meebrengt. Om die reden werken de gemeenten ook samen zodat er mogelijke oplossingen ontstaan die voor gemeenten individueel niet haalbaar zouden zijn. Zo is de inzet van meer deelauto's bij een landelijke locatie mogelijk, waar juist in stedelijk gebied meer aandeel (e-)fiets mogelijk is. Ook ontstaan er meer mogelijkheden wanneer niet alleen wordt uitgegaan van startplaats gemeentekantoor, maar bijvoorbeeld ook woonplaats, het dichtstbijzijnde treinstation of gemeentekantoor eigen woongemeente. Wij dagen de inschrijvers uit hier creatief mee om te gaan.
97	Inhoud	Uitgebreide analyse bestaande kilometers	Opdrachtnemer mist een uitgebreide analyse van de bestaande kilometers. Een uitvoerige analyse van de bestaande kilometers is essentieel voor het opmaken van de business case van de opdrachtgever. Aangezien het risico van de exploitatie na deze aanbesteding bij opdrachtnemer komt te liggen is het essentieel om deze informatie te hebben. Kunt u deze nog toevoegen aan de documenten?	Alle beschikbare informatie is opgenomen in Tenderdend.
98	Inhoud	Opschaling mobiliteit	Opdrachtgever stelt dat het risico rondom het meer rijden en het opschalen van de mobiliteit grotendeels bij opdrachtnemer komt te liggen. Enkel de meer kilometers bij de gemeente Venlo mogen worden doorbelast tegen € 0,37. Voor de andere gemeenten geldt dat er een aanpassing van het budget wordt doorgevoerd nadat er afwijking is van >10% in het aantal FTE's. Opdrachtnemer is van mening dat dit een disproportioneel risico is ten opzichte van de mogelijke opbrengsten van deze aanbesteding. Opdrachtnemer vraagt u met klem deze bepalingen te heroverwegen en de samenwerking met een mogelijke aanbieder aan te gaan op basis van een partnerschap waarbij eventuele risico's evenredig en eerlijk worden verdeeld.	De budgetten zijn gebaseerd op de huidige kosten. Wij hebben bewust voor een vast bedrag gekozen, om aanbieder maximale zekerheid en garanties te kunnen geven. Wij zoeken een aanbieder die voor dit bedrag de beste garanties en services verleend.
99	Inhoud	Business case	Opdrachtgever is bovenmatig geïnteresseerd in de door u gepubliceerde aanbesteding. De manier waarop u naar mobiliteit kijkt is zeer interessant. U vraagt echter om een duurzame, maar duurder, vorm van mobiliteit te leveren tegen een budget van 80% (tot 100%) van de huidige kosten. Bij het doornemen van de financiële onderbouwing komt opdrachtnemer tot de conclusie dat u iets onmogelijks vraagt. Namelijk onder andere; <ul style="list-style-type: none"> oTen opzichte van de huidige voertuigen waarmee gereden wordt wilt u de transitie maken naar nieuwe elektrische voertuigen inclusief deelauto technologie en ondersteuning. oNaast investering in diverse vormen van mobiliteit zelf, maken de kosten voor de investering-, installatie, service en onderhoud van de laadinfrastructuur en de bijbehorende stroomkosten onderdeel uit van het totale budget. oVia een app dient toegang verleend te worden aan diverse vormen van mobiliteit van de gemeenten. En in de nabije toekomst ook tot andere vormen van mobiliteit (voorbeeld privé auto's). oLiggen alle risico's rondom de exploitatie bij de opdrachtnemer. Wij steunen het feit dat de opdrachtgever wil innoveren, echter vraagt u de opdrachtnemer alle risico's te nemen hier omtrent. De kosten van de door u gevraagde dienstverlening zijn naar verwachting dan ook veel hoger dan het budget dat u ter beschikking stelt. Opdrachtnemer vraagt u met klem de constructie rondom het gestelde budget te heroverwegen.	Dat is niet akkoord. Wij zoeken een aanbieder die slimmer en duurzamer de beste mobiliteitsgaranties en services verleend. Het is aan u om met een rendabele businesscase te komen met het oog op opschaling in de regio. Deze aanbesteding geeft u mogelijk een geschikt platform.
100	Inhoud	Eigenaarschap laadvoorziening	Hoelang blijft de opdrachtgever verantwoordelijk en eigenaar van de laadvoorzieningen? Wat is de situatie bij het aflopen van dit contract en indien de eventueel daar op volgende opdracht gegund wordt aan een andere opdrachtgever?	Daarvoor verwijzen we u naar de contractovereenkomst artikel 5.9 en 5.10. Tevens verwijzen we u naar de inschrijvingsleidraad paragrafen 2.3.6. en 2.7.
101	Inhoud	Gebruik laadvoorzieningen	Worden de laadvoorzieningen ook gebruikt door andere elektrisch vervoer anders dan de deelauto's en deelfietsen?	Opdrachtgever stelt omniet dedicated laadplaatsen beschikbaar. Ander gebruik van de laadinfrastructuur is niet aan de orde.
102	Inhoud	Programma van Eisen	U noemt bij de voertuigen dat snelladen vereist is. Wat betekent snelladen? Is dat 3 fase AC op 11kW of 22kW? Of gaat het hier om DC snelladen? AC laden op 22kW past goed bij car sharing concepten en is economisch gezien gunstiger qua investeren. DC snelladers vergen een hoge investering en hebben hoge exploitatiekosten	Zie antwoord 63.
103	Inhoud	KwH tarief	Wat is het kWh tarief bij gemeentelijke locaties? Kan de gemeente de kosten van 20 cent per kWh garanderen?	Achter de meter is het tarief voor opdrachtnemer € 0,20 per kWh ex BTW. Bij publieke laadpalen kan de gemeente geen garanties geven op de tarieven.
104	Inhoud	Programma van Eisen - Laadinfrastructuur	Wat zijn de minimale eisen aan de laadinfrastructuur qua netvoeding, aantal kW per socket / laadaansluiting, wel / niet load balancing?	De minimale eisen staan opgenomen op pag. 3 van het PVE.
105	Inhoud	Programma van Eisen - Laadinfrastructuur	U geeft aan dat na 2 jaar de deelvoertuigen ook voor derden beschikbaar moeten zijn. Geldt dit ook voor de laadinfrastructuur en stelt de opdrachtgever deze laadinfra dus ook ter beschikking aan derden?	Opdrachtgever stelt omniet dedicated parkeervakken beschikbaar. Ander gebruik van de laadinfrastructuur is niet aan de orde.
106	Inhoud	Programma van Eisen - Software	De TOMP API speelt een rol bij MaaS platformen. Tot op welk niveau verwacht de opdrachtgever integratie met de TOMP API en wie zal een toekomstig MaaS platform exploiteren, de overheid of de markt?	Het aangeboden vervoer dient middels de TOMP API ontsloten te kunnen worden door MaaS dienstverleners (zie antwoord vraag 15). Van de opdrachtnemer wordt verwacht deze TOMP API volledig te integreren voor zijn aangeboden vervoer en deze API aan te bieden aan MaaS dienstverleners. Onduidelijk is welk MaaS platformen hier bedoeld worden. In het algemeen kan gesteld worden dat de markt MaaS platformen exploiteert.
107	Inhoud	Overeenkomst Duurzaam Deelvervoer	U geeft aan in artikel 5.2 aan dat aanvragen en verkrijgen van vergunningen voor laadinfra bij bevoegd gezag bij de opdrachtnemer ligt. Krijgt de opdrachtnemer voorrang in het besluitproces om laadpaal locaties aan te vragen bij het bevoegd gezag en de netbeheerder(s)? De ervaring leert dat netverzwaringen e.d. zeer lange doorlooptijden hebben	Lokale gemeenten werken zo goed als mogelijk mee bij de realisatie van voldoende laadinfra. Van voorrangsregelingen is geen sprake. Wanneer netverzwaringen nodig zijn, dan gaan opdrachtnemer en opdrachtgever in overleg. Zie ook vraag 21.
108	Inhoud	Inschrijvingsleidraad - 2.2.1.	In hoeverre geeft de opdrachtgever voorrang aan samenwerkende lokale partijen? Renault vindt het belangrijk dat met name de lokale Renault dealer ondersteuning biedt in het gebied waar het initiatief actief is, zodat de service optimaal is, calamiteiten snel opgepakt kunnen worden en voertuigen bijv. voor onderhoud niet op transport gaan naar de centraal leverende dealer van een mobiliteitspartner	Opdrachtgever hecht waarde aan services en dienstverlening. Het is aan de inschrijver om aan te geven hoe dat het beste wordt geborgd.

109	Inhoud	Inschrijvingsleidraad - 2.2.2	In 2.2.2 noemt u een minimaal beschikbaar budget van €595.851,- per jaar. Wanneer komt dit budget beschikbaar? Vooraf of verrekent de opdrachtgever ieder jaar de daadwerkelijke kosten met de debudgetteerde kosten met de opdrachtnemer? Ofwel: moet de opdrachtnemer alles voor financieren of niet?	Zie vraag 53.
110	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	Voor hoeveel medewerkers is ontsluiting met het openbaar vervoer gewenst?	Voor alle medewerkers.
111	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	Is er data beschikbaar van alle afgelegde kilometers incl. begin- en eindpunt van de reis (en wat het vervoersmiddel was) met daarin onderscheid tussen woon-werkverkeer en zakelijke reizen van alle medewerkers die binnen de scope van deze uitvraag vallen?	Alle beschikbare informatie is opgenomen in Tenderd. Er zijn geen gegevens beschikbaar van woon-werkverkeer. Reactie A: zie ook antwoord vraag 27.
112	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	Zijn de onderzoeksresultaten / statistieken beschikbaar die de basis geweest zijn voor deze concrete uitvraag?	Nee.
113	Inhoud	Inschrijvingsleidraad - 2.2.3	U noemt op te willen schalen naar een volledige MaaS oplossing. Een MaaS platform en haar klanten zijn gebaat bij onafhankelijkheid. Wie exploiteert uiteindelijk het platform, de overheid of de markt? En waarom kiest u voor deze aanpak?	Zie antwoord vraag 106, hier wordt voor gekozen om optimaal gebruik te maken van de innovatiekracht van de markt.
114	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	Is er gelegenheid om na opdrachtverstrekking de beschikbare data te analyseren en op basis daarvan de concrete mobiliteitsbehoefte te formuleren alvorens de daadwerkelijke implementatie start?	Alle beschikbare informatie is opgenomen in Tenderd.
115	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	Welke tijdspanne is er beschikbaar voor onderzoek na opdrachtverstrekking en voordat de daadwerkelijke implementatie start?	De verschillende fases die deze opdracht kent staat beschreven op pag 18 van de inschrijvingsleidraad.
116	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	De intentie is om na een periode van 1,5 jaar ook te gaan opschalen en burgers en organisaties deel te gaan laten nemen aan deze mobiliteitsoplossing. Is er aanvullend budget gereserveerd voor het opschalen van dit project?	Nee, er is geen aanvullend budget. De opdrachtnemer dient hier een eigen businesscase te realiseren. De gemeenten zorgen als launching customer voor een kritische massa.
117	Inhoud	Aanbestedingsleidraad	De ritten starten en eindigen op een vaste standplaats/hub. Zijn deze plaatsen al vastgesteld of wordt van de mobiliteitspartner verwacht dat deze advies geeft over de ideale locatie van deze hubs?	Zie bijlage 14. De gemeenten hebben locaties voorzien.
118	Inhoud	Inschrijvingsleidraad - 2.3.6.	In 2.3.6. geeft u aan dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor alle kosten / investeringen t.a.v. de laadinfra vanaf de meterkast. Betekent dit dat de investeringen in laadpalen uit het totale jaarlijkse budget komen van €595.851,-?	Dat klopt. Met het vaste budget dient een totaalconcept geleverd te worden. We willen u nav deze vraag ook verwijzen naar de aanbesteding publieke laadinfrastructuur.
119	Inhoud	IL par. 2.1.3 pagina 7	U geeft aan dat annulering van de gereserveerde ritten altijd tot 24h van tevoren zonder consequenties mogelijk moet zijn. Geldt dit ook voor (internationaal) OV? Hier bestaat uiteraard een afhankelijkheid van de voorwaarden van externe (internationale) mobiliteitsproviders.	Wanneer de reis niet te annuleren is bij de vervoerder, dan is het niet reeel dat opdrachtnemer deze kosten draagt.
120	Inhoud	IL par. 2.1.4 pagina 8	U geeft aan dat als er voor Mobie als merknaam wordt gekozen deze naam en het logo eigendom blijft van de aanbestedende partij/opdrachtgever. U geeft ook aan dat de aanbieder een eigen branding kan toepassen. Is deze dan wel volledig eigendom van de mobiliteitsaanbieder of moeten rechten aan dit branding/huisstijl/logo worden gedeeld met de aanbestedende partij/opdrachtgever?	Dit blijft eigendom van opdrachtnemer.
121	Inhoud	IL par. 2.3.2 pagina 13	U eist dat de ritten altijd beginnen/eindigen op de standplaats/hub van de deellovertuigen. Is daarmee bedoeld dat het om dezelfde standplaats/hub per gemeente gaat? En zo ja, geldt dit dan voor zowel de zakelijke reizen van de medewerkers in de opschalphase als voor bedrijven en burgers in de uitrolphase?	Ja, beide beweringen kloppen.
122	Inhoud	IL par. 2.3.4 pagina 14	U geeft aan dat er voor medewerkers die niet beschikken over een zakelijke smartphone en/of de eigen smartphone niet willen/kunnen inzetten of hier niet over beschikken een alternatief voor het reserveren (2.3.4 ALD) en openen/starten van de deelauto's (pag. 1 PvE) aangeboden dient te worden. Kunt u bij benadering aangeven hoe groot het aantal medewerkers is dat onder deze groep valt?	Nee. Het gaat echter om een klein deel van de medewerkers. Reactie A: in Gennep niemand, allemaal smartphone van werkgever.
123	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Er wordt op meerdere plekken aangegeven dat er een stimulering van het OV-gebruik gewenst is en dus kennelijk ook reserveren/boeken/betalen van en (nationaal en internationaal) reizen met het OV binnen de mobiliteitsgarantie mogelijk moet zijn? Dit is in de stukken niet nader gespecificeerd. Zijn er specifieke wensen of minimumeisen op dat gebied?	OV dient in het aanbod te zitten voor alle medewerkers. De inschrijver dient hiervoor een aanbod te doen.
124	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Is de mobiliteitsaanbieder volledig vrij in het aanbieden van proposities/vastleggen van prijzen voor de zakelijke en particuliere markt na de uitrol in deze markten?	Ja. Aanbieder is daar vrij in en opdrachtgever laat dit over aan de marktwerking.
125	Inhoud	IL par. 3.3.1 pagina 22	Uit het eerste gedeelte van paragraaf 3.3.1 begrijpen wij dat de inschrijver slechts éénmaal mag inschrijven (cq slechts bij één inschrijving betrokken mag zijn), in welke rol dan ook. In het tweede gedeelte van deze paragraaf wordt echter een voorbeeld gegeven van een inschrijver die kennelijk meerdere malen inschrijft. Kunt u verduidelijken of het is toegestaan meerdere malen in te schrijven, en als dat zo is, welke beperkingen daarbij gelden?	Het is niet mogelijk dat een onderneming meerdere malen (al dan niet met telkens andere onderaannemers) bij deze aanbestedingsprocedure inschrijft. Dit zou in strijd zijn met het level playing field en oneerlijke concurrentie veroorzaken. Het is bijvoorbeeld wel mogelijk dat meerdere inschrijvers elk apart een beroep doen op dezelfde onderaannemer als derde. Dat is toegestaan. Een onderneming met een bepaalde expertise kan dus als onderaannemer meerdere keren deel uitmaken van een inschrijving met verschillende inschrijvers die interesse hebben in de opdracht. Mocht een inschrijver met een onderaannemer als ongeldig worden gekwalificeerd dan betekent dit niet dat van rechtswege dat de onderaannemer die eventueel ook bij de overige inschrijvingen betrokken is, ook als ongeldig wordt gekwalificeerd. Dit wordt per inschrijving getoetst.
126	Proces	IL par. 3.3.3 pagina 23	Begrijpen wij goed dat een onderaannemer op wie geen beroep wordt gedaan om te voldoen aan geschiktheidseisen slechts vermeld hoeft te worden in onderdeel II D van de UEA van de hoofdinstituut/combinant, en dat deze geen eigen UEA hoeft in te dienen?	Dat is een juiste interpretatie.
127	Proces	IL par. 6.3 pagina 33	Het beoordelingsteam komt tot een unaniem oordeel over de score per kwaliteitscriterium. Is dit oordeel altijd een van de genoemde oordelen (uitstekend, goed, voldoende of onvoldoende) of kan ook een tussenliggend oordeel worden gegeven?	Er worden geen tussenliggende scores toegekend.
128	Inhoud	PvE Deelfietsen pagina 2	Wat verwacht u precies van een 'pech onderweg' service voor de deelfietsen?	Het bieden van reparatieservices ten behoeve van de voortgang van de reis of vervangend vervoer.
129	Contract	art. 3.3 pagina 3	Betaling zal plaatsvinden door opdrachtgever binnen 30 dagen nadat de factuur bij Opdrachtgever is ontvangen en goedgekeurd. Wij gaan er vanuit dat u erop doelt dat de factuur binnen 30 dagen na dagtekening zal worden goedgekeurd en bij goedkeuring betaald. Wilt u de toevoeging 'en goedgekeurd' derhalve verwijderen?	Nee. Artikel 3.3 van de overeenkomst blijft ongewijzigd.

130	Inhoud	IL Deelfietsen pagina 2 kettingslot	Is het mogelijk om de fietsen op een afgesloten locatie te plaatsen? Het slot van de fiets werkt met een App/digitale sleutel, maar dit geldt mogelijk niet voor een kettingslot (incl. sleutel)	Alle fietsen moeten voorzien zijn van bluetooth slot (denk aan batterijen tijdig vervangen). Daarnaast dient iedere fiets voorzien te worden met een kettingslot (en sleutel in de fietsentas) ivm veilig afsluiten in de openbare ruimte bij afspraken e.d.
131	Inhoud	IL Reservering- en gebruiksoftware pagina 3	Ije dient nzicht in hebben in de laadmogelijkheden op locatie. Het doel van deze eis wordt ingevuld door de eisen aan het voertuig. Deze moet de mogelijkheid hebben laadlocaties te tonen. Kan deze eis voor de reserverings-gebruiksoftware komen te vervallen?	Dat is akkoord, op voorwaarde dat op een andere manier aan deze eis wordt voldaan.
132	Inhoud	IL 5.2.2. pagina 29 kerncompetentie 1	Wordt er voldaan aan de eis wanneer er fietsen bij een organisatie worden aangeboden en auto's bij een andere organisatie, of moet dit een combinatie zijn bij dezelfde organisatie?	U kunt volstaan met het aantonen van de kerncompetentie door een combinatie van 2 referenties aan te bieden.
133	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Hoeveel deelfietsen worden er totaal geleverd binnen deze aanbesteding?	Het is aan de opdrachtnemer een mobiliteitsoplossing te leveren. Opdrachtgever wenst geen aantallen voertuigen.
134	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Hoeveel deelauto's worden er totaal geleverd binnen deze aanbesteding?	Het is aan de opdrachtnemer een mobiliteitsoplossing te leveren. Opdrachtgever wenst geen aantallen voertuigen.
135	Proces	Inschrijvingsleidraad	Moet elke bedrijf individueel het document van de aanbesteding opstellen en inleveren of gebeurt dit gezamenlijk zodra er een samenwerking is tussen meerdere partijen?	Nee. Als u inschrijft als consortium of als combinatie is er sprake van een inschrijving. Dit geldt ook bij hoofdaannemerschap met onderaanneming.
136	Inhoud	Inschrijvingsleidraad	Na het zien van het nieuws en de persconferentie van het RIVM kwamen er een aantal vragen bij mij op welke van zeer grote impact zijn voor de aanbesteding en met name voor de gevolgen m.b.t. de handling en kosten bouw. Het RIVM gaf aan dat de 1.5 meter afstand nog wel 1 tot 2 jaar kunnen aanhouden tot er een vaccin of iets dergelijks is. Daarnaast zag ik beelden van een bouwbedrijf welke een plexiglas tussenschot heeft geplaatst in de auto zodat er toch 2 personen binnen 1.5 meter van elkaar in hetzelfde voertuig kunnen zitten. Verder moeten wij als autobedrijven auto's van klanten volgens RIVM regels op onderstaande richtlijnen behandelen. Richtlijnen zijn o.a.: - We ontsmetten voor gebruik uw vervangend vervoer; - We ontsmetten uw auto voor en na de onderhoudsbeurt en/of reartie; - We ontsmetten uw auto voor aflevering. Hoe gaat de aanbestedende partij om met deelauto's waarbij meer dan 2 personen in de auto zitten binnen 1.5 meter van elkaar zitten ? Wat dienen hier voor maatregelen tegen genomen te worden? Denk aan het voorbeeld met de plexiglas scheidingswand? Hoe en door wie dient het ontsmetten voor en na uitgifte te gebeuren? (reinigen stuur, pook, navigatiescherm, deurgrepen, spiegel instellingsknoppen, enz.)	Daarvoor verwijzen we u naar het antwoord op vraag 1 uit deze nota van inlichtingen.
137	Proces	Inschrijvingsleidraad	Wachtkamerregeling	Toelichting wachtkamerregeling: Indien binnen 6 maanden na definitieve gunning van de opdracht blijkt dat inschrijver aan wie de opdracht definitief is gegund niet (meer) aan zijn (contractuele) verplichtingen kan voldoen is de gemeente Venlo gerechtigd (het restant van) de opdracht uit te laten voeren door de rechtmatig opvolgende inschrijver van de oorspronkelijke aanbestedingsprocedure tegen door die inschrijver bij de oorspronkelijke aanbestedingsprocedure geoffreerde voorwaarden indien het verzoek na definitieve gunning wordt gedaan, zonder dat voorafgaand aan die opdrachtverstrekking een (her)aanbestedingsprocedure noodzakelijk is.
138	Proces	Inschrijvingsleidraad	Besluitvormingsproces	Verder bestaat de mogelijkheid dat een nieuwe gemeente zal toetreden of een deelnemende gemeente zal terugtreden bij deze aanbestedingsprocedure. Vooralnog zijn hier geen indicaties voor aanwezig en is de verwachting dat dit niet zal gaan plaatsvinden.