

Nota van inlichtingen selectiefase

Betreft	Nota van Inlichtingen	Datum	4 februari 2022
Van	Provincie Zeeland	Ref.	10095/bv
Project	'Realisatie, beheer en uitbreiden van schoolmobiliteitshubs Zeeland'		

Deze nota van inlichtingen wordt hiermee integraal onderdeel van de selectieleidraad. De vragen van een voorgaande nota van inlichtingen worden steeds herhaald. Nieuwe vragen en antwoorden worden onder aan de lijst toegevoegd. Daar waar de antwoorden strijdig zouden zijn, geldt voor dat deel het antwoord met het hoogste nummer.

Nr.	betreft	Vraag
1.	Selectieleidraad	Artikel 1.3.3, bladzijde 8
Vraag	Wordt de verwachte som 665K ineens uitgekeerd of wordt dit bedrag in fases uitgekeerd?	
Antwoord	Nee, de initiële opdracht is opgedeeld in twee fases. Een betalingsschema zal mede hierop worden afgestemd. Een definitief betalingsschema zal in de volgende fase beschikbaar worden gesteld en opgenomen worden in de te verstrekken concept overeenkomst. Te denken valt aan een betaalschema dat gelijk is voor de twee fases: • 15% van de opdrachtsom fase bij aanvang betreffende fase; • 80% van de opdrachtsom fase, evenredig verdeeld in twee maandelijkse termijnen achteraf. • 5% restant, na volledige oplevering en acceptatie van de resultaten van de diensten door opdrachtgever.	

Nr.	betreft	Vraag
2.	Selectieleidraad	Artikel 1.3.3, bladzijde 8
Vraag	Betekent dit dat verlenging optioneel is en ter beoordeling door aanbieder?	
Antwoord	Ja, verlenging is optioneel. Opdrachtgever gaat hierover met opdrachtnemer aan het einde van de looptijd van initiële contracttermijn, in overleg. Verlenging zal voornamelijk afhangen van het succes in het geheel van de exploitatie van het deelmobiliteitsysteem. Indien opdrachtgever niet besluit tot het verlengen van de overeenkomst dan kan opdrachtnemer de opdracht eventueel zonder bijdrage vanuit opdrachtgever voorzetten.	

Nr.	betreft	Vraag
3.	Selectieleidraad	Artikel 3.2.2, bladzijde 18
Vraag	Veel hubs op jongerenlocaties doet inschrijver op eigen initiatief en ondernemersrisico; dat wil zeggen er is geen formele opdrachtgever. Volstaat deze dan wel als competentie?	
Antwoord	Ja, echter in dat geval dient gegadigde de mate van tevredenheid over de betreffende hub te overleggen door middel van een representatief en onafhankelijk tevredenheidsonderzoek van gebruikers of, één van een gemeente waarin deelmobiliteit op eigen initiatief en ondernemersrisico is geplaatst.	

Nr.	betreft	Vraag
4.	Selectieleidraad	Artikel 3.2.2, bladzijde 18
Vraag	Kerncompetentie 1: Zijn een fiets en een e-bike twee verschillende modaliteiten? Met andere woorden, kunt u voor ons modaliteit definiëren?	
Antwoord	Ja, dit zijn verschillende modaliteiten. Bij modaliteiten valt te denken aan (niet uitputtend) deelfiets, e-bike, elektrische deelauto, elektrische deelscooter, etc.	

Nr.	betreft	Vraag
5.	Selectieleidraad	Artikel 3.2.2, bladzijde 18
Vraag	Kerncompetentie 4: wat verstaat u onder jongeren?	
Antwoord	Onder jongeren wordt een persoon verstaan in de leeftijd tussen circa 12 tot 27 jaar.	

Nr.	betreft	Vraag
6.	Selectieleidraad	Artikel 1.3, bladzijde 7
Vraag	Vallen de gebruikers onder de 18 jaar onder de WA-verzekering van de ouders?	
Antwoord	Ja, indien ouders deze hebben afgesloten. Dit is echter niet wettelijk verplicht dus gegadigde kan hier niet zonder meer vanuit gaan. Daarnaast kan en zal opdrachtgever niet instaan voor de gevolgen veroorzaakt door individuen. Gegadigde dient daarom zelf afdoende verzekerd te zijn.	

Nr.	betreft	Vraag
7.	Opdrachtomschrijving	Artikel 1.3, bladzijde 4
Vraag	Gezien exploitatie-risico bij mobiliteitsaanbieder, mag er in # voertuigen op-afgeschaald worden tijdens eerste 26 maanden c.q. verlenging van 24 maanden?	
Antwoord	Als op- en afschalen gezien wordt als het verplaatsen van modaliteiten over de verschillende locaties (herverdelen) dan is dit akkoord. Als afschalen gezien wordt als het totaal aantal modaliteiten terugbrengen dan is dit niet toegestaan. Opschalen mag altijd. Op- en afschalen (herverdelen) is toegestaan in overleg en na akkoord van opdrachtgever, voorafgaand aan de herverdeling.	

Nr.	betreft	Vraag
8.	Opdrachtschrijving	Artikel 1.3, bladzijde 5
Vraag	Er wordt gesproken over 'het gebruik van een deelfiets vanaf een treinstation of bushalte'. Kunnen deze locaties gespecificeerd worden?	
Antwoord	Dit betreffen in ieder geval de treinstations in Goes, Middelburg en Vlissingen en busstations in Zierikzee en Terneuzen. Eventuele uitbreiding en aanpassing van locaties moet altijd mogelijk zijn. Het is de intentie om een deelmobiliteitsnetwerk rondom school en praktijklocaties te realiseren in aansluiting op het openbaar vervoer.	

Nr.	betreft	Vraag
9.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 6
Vraag	Het is ons niet geheel duidelijk welk deelsysteem u voor ogen heeft. Er wordt gesproken over uitgifte en terugleverlocaties, maandabonnementen en locatiespecifieke fietsen. Hierbij combineert u meerdere verschillende vormen van mobiliteitshubs. Gaat er in de gunningsfase gekozen worden voor één van deze deelsystemen of moet opdrachtnemer alles combineren?	
Antwoord	Nee, er zal sprake zijn van verschillende vormen van mobiliteitsaanbod. Dat wil zeggen dat fietsen en e-bikes verdeeld zijn over verschillende in- en uitgiftelocaties en dat er de mogelijkheid is om voor een e-bike een maandabonnement af te sluiten (deze blijft gedurende deze periode in gebruik bij de abonnementshouder). Daarnaast zijn de elektrische deelauto's locatie specifiek. Deze dienen altijd op de vertreklocatie weer te worden ingeleverd.	

Nr.	betreft	Vraag
10.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 6
Vraag	Kan opdrachtgever in meer detail delen welk beeld zij hebben wie de fietsen gebruikt en wat de verwachte gebruikerstarieven zijn?	
Antwoord	Fietsen worden gebruikt door de jongeren, ofwel scholieren en studenten van voortgezet, middelbaar en hoger beroepsonderwijs en personeel van de onderwijsinstellingen. Voor de doelgroep wordt gegadigde verplicht een korting te hanteren op de reguliere gebruikstarieven. Dit om het gebruik onder jongeren te stimuleren. Gebruikers die niet tot de doelgroep behoren kunnen eveneens gebruik maken van de deelmobiliteit tegen het reguliere tarief wat aanbieder hanteert en onderdeel uitmaakt van de inschrijving. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar paragraaf 3.6 op pagina 11 van de opdrachtschrijving.	

Nr.	betreft	Vraag
11.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 6
Vraag	U geeft aan dat in Vlissingen en Middelburg reeds een deelfietsennetwerk aanwezig is. De nieuw te realiseren hubs dienen hierop aangesloten te worden. Kunt u nader toelichten hoe u dit voor zich ziet? Voornamelijk met betrekking tot IT-B-technische integratie, dus het aansturen (openen, sluiten en betalen) van digitale fietssloten van deze aanbieder(s)?	
Antwoord	Momenteel zijn in ieder geval al GoAbout en Promobikey actief in het gebied en daarnaast GoodMoovs voor e-deelauto's. Integratie kan via Tomp-api koppelingen of via MaaS-app van één van de landelijke pilots. Een eventueel ander voorstel is ook toegestaan mits aansluiting op het landelijke netwerk wordt gerealiseerd.	

Nr.	betreft	Vraag
12.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 6-7
Vraag	Wij lezen dat u Back2Many wenst in dezelfde stad, dus je kunt een fiets meenemen van Goes/Bergweg en inleveren bij Goes/Zwembadweg? Zierikzee heeft maar 1 locatie, dus dienen wij dit te interpreteren als back-to-one? Kunt u nader toelichten hoe dit werkt in Zeeuw-Vlaanderen (Terneuzen/Oostburg/Hulst)?	
Antwoord	Voor alle locaties geldt back2many, wel stationsbased met verschillende inlever- en opstaplocaties. In Zierikzee is één onderwijslocatie, maar er dient wel een netwerk te ontstaan door inleverlocaties op het busstation en een andere locatie die het onderwijs/jongeren regelmatig gebruiken. Dit geldt ook voor Zeeuws-Vlaanderen.	

Nr.	betreft	Vraag
13.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 7
Vraag	Leverancier dient zorg te dragen voor de realisatie van oplaadpunten en waar nodig standards: wat is er nodig aan aantal standards en aantal oplaadpunten voor eBikes op alle locaties? Is dit op private of publieke grond? Zijn er eisen aan deze oplaadpunten?	
Antwoord	Naar verwachting zullen niet alle onderwijslocaties e-bikes gebruiken. In dat geval hoeft hier dus geen oplaadvoorziening aanwezig te zijn. Oplaadpunten en standards zullen deels op private en deels op publieke grond moeten worden geplaatst. Het oplaadpunt is altijd afgestemd op de door gegadigde in te zetten e-bikes en elektrische deelauto's.	

Nr.	betreft	Vraag
14.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 7
Vraag	24h is heel erg kort dag. Mogen we deze eis interpreteren als 24h na melding van schade of mankement?	
Antwoord	Ja, akkoord.	

Nr.	betreft	Vraag
15.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 7
Vraag	Zichtbaarheid in maas-apps veronderstelt dat de modaliteiten open dienen te zijn voor iedereen. Mag iedere klant uit de MaaS-apps de vloot in Zeeland gebruiken?	
Antwoord	Ja, wat opdrachtgever betreft wel.	

Nr.	betreft	Vraag
16.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 8
Vraag	Prive en zakelijk gebruik; welke functionaliteit wordt hier minimaal gevraagd? Het zijn toch scholieren die gebruik maken van de hubs?	
Antwoord	Bedoeld wordt dat ook scholieren zakelijk gebruik kunnen maken van de faciliteiten. Bijvoorbeeld voor of tijdens stage. Maar ook medewerkers uit het onderwijs. Bij het gebruik mag het niet uitmaken of het zakelijk of privé is. Zakelijk gebruik kan ook worden gezien als gebruik door niet tot de doelgroep behorende gebruikers. Overigens voor scholieren en studenten geldt dat een groot deel van de kosten wordt vergoed, zowel zakelijk als privé. Voor andere gebruikers geldt dat ze daarvoor afspraken moeten maken met hun werkgever indien het zakelijk gebruik betreft. Het onderscheid maken in de digitale ritregistratie is belangrijk zodat declaratie makkelijk wordt gemaakt.	

Nr.	betreft	Vraag
17.	Opdrachtschrijving	Artikel 3.11, bladzijde 11
Vraag	Geldt paragraaf 3.11 alleen voor auto's?	
Antwoord	Ja, deze eis geldt enkel voor auto's.	

Nr.	betreft	Vraag
18.	Opdrachtschrijving	Artikel 3.12, bladzijde 12
Vraag	Geldt artikel 3.12 alleen voor auto's? Waarom is het voor de opdrachtgever belangrijk om afspraken te maken over de garantietermijn, de deelauto's zijn toch eigendom van de leverancier?	
Antwoord	Ja, deze eis geldt enkel voor auto's. Voor opdrachtgever is het belangrijk dat gegadigde een gegarandeerde minimale kwaliteit aanbiedt, ook voor wat betreft milieutechnische criteria en niet enkel uit is op het drukken van de kosten en daarmee het leveren van kwaliteit dat mogelijk te wensen overlaat.	

Nr.	betreft	Vraag
19.	Opdrachtschrijving	Artikel 3.14, bladzijde 12
Vraag	Welke rol wil opdrachtgever spelen in het schadeherstel van de deelvoertuigen? Wij nemen aan dat dit volledig verantwoordelijkheid is van de opdrachtnemer, immers zijn de deelvoertuigen in eigendom van de leverancier. Klopt onze aanname?	
Antwoord	Opdrachtgever speelt geen rol in het schadeherstel van de deelvoertuigen. Echter, voor opdrachtgever is het belangrijk dat gegadigde een gegarandeerde minimale kwaliteit aanbiedt, ook voor wat betreft milieutechnische criteria en niet enkel uit is op het drukken van de kosten en daarmee het leveren van kwaliteit dat mogelijk te wensen overlaat. Criterium 3.14 zal derhalve als volgt worden aangepast: <i>Als bij (schade)herstelwerkzaamheden zichtdelen vervangen worden maakt opdrachtnemer waar mogelijk, vanuit milieuoverwegingen gebruik van onderdelen van gedemonteerde auto's (hergebruikte onderdelen). De opdrachtnemer brengt op een in overleg vast te stellen wijze aan opdrachtgever rapport uit van eventuele schades aan voertuigen en de daarbij gebruikte onderdelen van gedemonteerde auto's bij reparatie- en schadeherstelwerkzaamheden. Indien dit niet mogelijk is gebleken dan wordt dit ook gerapporteerd.</i>	

Nr.	betreft	Vraag
20.	Opdrachtschrijving	Artikel 3.13, bladzijde 12
Vraag	Kunt u nader toelichten waarom u eisen heeft op de rolweerstand van de banden?	
Antwoord	Opdrachtgever wil graag Maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI) wat betekent dat inkoop wordt benut voor het realiseren van meer duurzaamheid en het voorkomen van negatieve effecten op milieu en sociale aspecten. Om die reden zijn de MVI criteria van de Rijksoverheid, daar waar mogelijk, van toepassing verklaard op deze opdracht.	

Nr.	betreft	Vraag
21.	Opdrachtschrijving	Artikel 2, bladzijde 6
Vraag	Er wordt gesproken over aantal gebruikers (studenten, leerlingen en onderwijzers); Hoeveel leerlingen/studenten krijgen toegang tot de hubs? Wat is een realistische verwachtingen van actieve deelname? Hoe groot is de groep die het probleem hebben van de last mile zoals beschreven op pagina 1 van de opdrachtbeschrijving?	
Antwoord	Het potentiële aantal gebruikers is niet bij opdrachtgever bekend. Wel bekend is dat er ongeveer 19.000 leerlingen in het voortgezet onderwijs, 10.000 mbo-studenten, 6.000 hbo-studenten en 600 wo-studenten in Zeeland zijn. Het aantal medewerkers wordt ingeschat op circa 10% van het aantal studenten. Gebruik van het mobiliteitsnetwerk hangt onder andere af van de opzet van het netwerk, de geboden faciliteiten en promotie van het geheel door gegadigde. Ervaring bij deelfietsenprojecten in Vlissingen en Middelburg leert dat er op een 70 abonnementen ruim 300 extra unieke gebruikers	

	zijn van het huidige systeem. Dit kan ook incidenteel gebruik zijn, zeker op de locaties waar veel toeristen komen.
--	---

Nr.	betreft	Vraag
22.	Opdrachtingschrijving	Artikel 2.2, bladzijde 9
Vraag	In geval van stilstand > twee weken: is uitvoerder gerechtigd af te schalen?	
Antwoord	Nee, een periode van twee weken wordt als te kort gezien. Als op- en afschalen gezien wordt als het verplaatsen van modaliteiten over de verschillende locaties dan is dit akkoord (herverdelen). Als afschalen gezien wordt als het totaal aantal modaliteiten terugbrengen dan is dit niet toegestaan. Opschalen mag altijd. Op- en afschalen (herverdelen) is toegestaan in overleg en na akkoord van opdrachtgever, voorafgaand aan de herverdeling.	

Nr.	betreft	Vraag
23.	Opdrachtingschrijving	Artikel 2
Vraag	Worden de (fietsen)stallingen allemaal door de locatie-partners gerealiseerd op aangeven van uitvoerder?	
Antwoord	Op de schoollocaties zijn in principe stallingvoorzieningen aanwezig. De signing en wayfinding maakt onderdeel uit van de opdracht, dit geldt ook voor alle overige fietsenstallingen en andere hardware onderdelen. De ruimte voor het stallen van de deelmobiliteit op publiek of private grond wordt in overleg met de gemeenten, schoollocaties en opdrachtgever beschikbaar gesteld. Ook is aansluiting mogelijk op de door de gemeenten te ontwikkelen hub locaties.	