

Informatiebijeenkomst

Concessie deeltweewielers

14 augustus 2025



EINDHOVEN



Eindhoven groeit

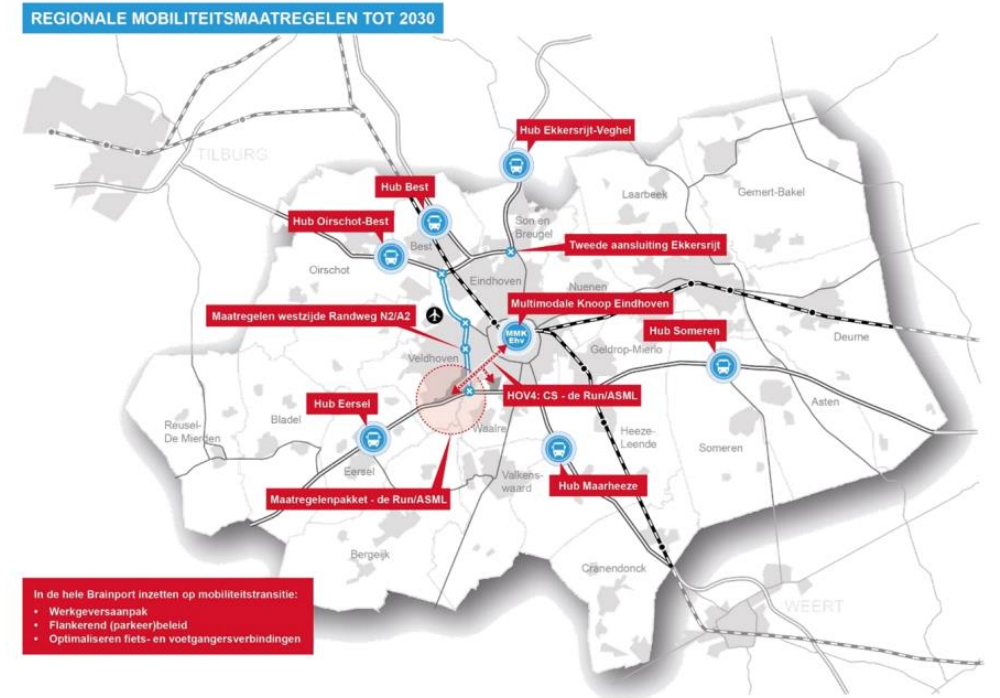
- Schaalsprong Brainport
- Verdichting en Knoop XL
- Ruimtevragestuk



+ 40.000



+ 36.000



Mobiliteitstransitie

- Masterplan Mobiliteit 2050
- Stad bereikbaar en leefbaar houden
- Belangrijke rol deelmobiliteit
- Deelmobiliteit maakt ruimte
- En we geven deelmobiliteit de ruimte



Ambitie deelmobiliteit

- Deelmobiliteit als een serieus onderdeel van het mobiliteitssysteem
- We streven naar een betrouwbaar en stadsbreed beschikbaar netwerk van betaalbare deelmobiliteit met uitbreiding naar de regio
- Beschikbaar, Betaalbaar, Betrouwbaar

Samen ontwikkelen en groeien naar



Volledig stadsbreed aanbod en inspelen op schaalsprong.
Doorgroeien naar een aanbod in de stad en regio, in de hubs



Gunstige en transparante tarieven waarmee het voor meer
inwoners en bezoekers een betaalbare reisoptie wordt



Een model dat garanties biedt op lange termijn aanbod
van hoogwaardig deelvervoer, herkenbaar sterk merk



Eindhoven

Concessie deeltweewielers

Aanleiding

- Het aanbestedingstraject daarnaartoe
- Statement ontvangen vanuit de markt
- Selectiefase verlengd voor verduidelijking opzet en ambities
- Extra informatiebijeenkomst en mogelijkheid tot stellen van vragen
- Heikel punt in deze fase: keuze voor één concessiehouder

Doel bijeenkomst

- Selectiefase 'wat' en Inschrijffase 'hoe'
- Doel: opheldering bieden over het 'wat' en ingaan op onze wens voor één concessiehouder

Vraag en antwoord infobijeenkomst

- Gestelde vragen en antwoorden zijn hier toegevoegd
 - Deze worden overgenomen in de volgende nota van inlichtingen, tenzij tijdens deze bijeenkomst of in vragenronde 2 nog aanpassingen nodig blijken
- Nog behoefte aan verduidelijking op een antwoord, of een nieuwe vraag? Dien ze in via Vraag en antwoordmodule vóór

Donderdag 21 augustus 10:00 uur

- Stel concreet de vraag, zodat wij zonder ruimte voor interpretatie kunnen antwoorden:
 - Vermelden van vraagnummer, indien het een toevoeging/verduidelijking is op een al ingediende vraag
 - Benoem niet meerdere verschillende onderwerpen of vragen in één vraag
 - Geef context waar nodig, of specificeer het pijnpunt
 - Stel zelf een verbetering voor of benoem specifiek wat aangepast zou moeten worden, bij voorkeur met onderbouwing.

Aanbestedingsproces in twee fasen

- Europese niet-openbare procedure via concurrentiegericht dialog met Selectiefase en Inschrijffase
- Verschil in informatieverstrekking per fase
- Selectiefase:
 - Selectieleidraad bevat globale opdrachtomschrijving
 - Eerste stap in het traject, verdere invulling volgt
 - Uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen zo gekozen dat alle potentieel geschikte partijen hieraan kunnen voldoen
- Inschrijffase:
 - Met de vier meest geschikte partijen
 - Uitgebreide opdrachtomschrijving, contractvoorwaarden, subgunningscriteria etc.
 - Dialoog rondes om opdracht te optimaliseren

Vraag & Antwoord proces

Nr.	Vraag	Antwoord
2	Selectiefase versus inschrijffase: Kunt u verduidelijken welke informatie tijdens de inschrijffase niet meer ter discussie staat? Zijn er bijvoorbeeld elementen uit het groeimodel of de tariefstructuur die als vast worden beschouwd zodra de inschrijffase begint?	De hoofdlijnen staan niet meer ter discussie, zoals het feit dat we willen werken met een groeimodel, met bepaalde tariefstructuren, en een app met gebruiksvriendelijk overzicht. Het 'wat' staat dus vrijwel niet ter discussie. Over de invulling hiervan, de 'hoe', kunnen we in discussie gaan. Uitzondering hierop is de hubstrategie, deze staat vast. Afhankelijk van welk discussiepunt wordt aangedragen, door hoeveel partijen dit genoemd wordt, hoe belangrijk dit voor de partij is, en hoe belangrijk wij dit zelf achten, kunnen we aanpassingen doen. Kortom, dit is een goede, maar op dit moment lastig te beantwoorden vraag, omdat er veel afhankelijkheden zijn. Laten we het zo zeggen: de structuren staan, maar ruimte om te tweaken is er volop.
3	Concurrentiegericht dialogoog: Wordt er na de dialoogrondes nog gelegenheid geboden om op elkaars inzichten of voorstellen te reageren, of zijn deze gesprekken strikt individueel?	De gesprekken zijn individueel. Wel publiceren we na dialoogronde 1 en na dialoogronde 2 een NvI met de aanpassingen op basis van inzichten uit de gesprekken. In dialoogronde 2 kan gereageerd worden op de aanpassing naar aanleiding van dialoogronde 1. In de schriftelijke vragenronde kan vervolgens nog gereageerd worden op de aanpassingen naar aanleiding van dialoogronde 2. Indien er behoefte is voor een algemeen mondeling terugkoppelmoment kan dat ook worden ingelast.
15	Tijdens de marktonderzoeksfase kwamen twee belangrijke en breed gedeelde zorgen naar voren: de strakke planning en de keuze om slechts één opdrachtnemer aan te wijzen voor het volledige aanbod van gedeelde tweewielers. Wij delen de zorg dat de krappe implementatieplanning een aanzienlijk risico vormt — een punt dat ook door andere marktpartijen is benadrukt.	We begrijpen de zorg en hebben hier al op ingespeeld door het proces wat te verruimen en een overdrachts- en implementatiefase in te bouwen. Tijdens de dialoogrondes in de Inschrijffase is de exacte invulling bespreekbaar.
29	Kunt u aangeven welke aanpassingen zijn gedaan na het uitstellen van de publicatiedatum van de concessie?	De planning is aangepast. Tot nu toe hebben we geen inhoudelijke aanpassingen gedaan, enkel een extra toelichting welke is gepubliceerd op 2 juli.
30	Wat is de (nieuwe) beoogde datum waarop de concessie operationeel zou moeten zijn? Met hoeveel voertuigen zouden de aanbieders dan op straat moeten staan?	De nieuwe beoogde startdatum is 20 februari, zie Selectieleidraad. In de toelichting van 2 juli staat omschreven welke eisen aan het aantal voertuigen worden gesteld in de overdracht en implementatiefase. In deze fase wordt toegewerkt naar een startaanbod van minimaal 1700 elektrische fietsen en minimaal 200 elektrische scooters.
31	Zijn er belangrijke wijzigingen tussen de oorspronkelijke aanbestedingsstructuur en -ambities en de herziene versie? Zo ja, kunt u aangeven wat volgens u de belangrijkste verschillen zijn?	Zie antwoord vraag 29.

Keuze voor één concessiehouder

Redenen

- ✓ Eén aanspreekpunt voor ons als gemeente en goede basis voor open partnership
- ✓ Schaalvoordelen voor concessiehouder. Integrale afweging mogelijk in efficiënte inzet van voertuigen, uitwisselbaarheid van kosten en baten tussen voertuigcategorieën en locaties
- ✓ Herkenbaarheid en uniformiteit voor gebruikers

De mogelijkheden

1. Eén partij. De partij gaat haar eigen aanbod uitbreiden met andere type deeltweewielers.
2. Als combinatie. Meerdere partijen vormen samen één combinatie.
3. Als hoofdaannemer met onderaannemer(s). Een partij schakelt anderen in voor onderdelen in de opdracht.

Wat zien jullie hierin als de (on)mogelijkheden?

Vraag & Antwoord één concessiehouder

Nr.	Vraag	Antwoord
20	Kan de gemeente aangeven welke samenwerkings- of organisatie modellen zij het meest wenselijk acht voor inschrijvende partijen, om optimaal aan te sluiten bij de toekomstige mobiliteitsvisie van de gemeente? Kan hierbij specifiek worden ingegaan op de rol van MaaS-platformen, bijvoorbeeld door het vergelijken van: - een samenwerkingsmodel tussen voertuigoperators en een MaaS-partij, - één enkele operator die alle modaliteiten aanbiedt, - een samenwerking uitsluitend tussen voertuigoperators - een andere setup?	Wij zien drie mogelijkheden waarop een partij zich kan organiseren, hierin hebben we geen specifieke voorkeur. De mogelijkheden zijn: 1. Eén partij. De partij gaat haar eigen aanbod uitbreiden met andere type deeltweewielers. 2. Als combinatie. Meerdere partijen vormen samen een combinatie, zie Deel B Voorwaarden en informatie par. 2.3.1. 3. Als hoofdaannemer met onderaannemer(s). Een partij schakelt anderen in voor onderdelen in de opdracht, zie Deel B Voorwaarden en informatie par. 2.3.2. We hebben dus ook geen voorkeur in organisatie modellen voor eventuele samenwerking met een MaaS-platform. Het is voor ons belangrijk dat aan de gestelde eisen en wensen kan worden voldaan, maar de manier waarop is vrij in te vullen.
21	Is de gemeente zich bewust van de juridische uitdagingen die kunnen ontstaan bij een consortium of bij de inzet van onderaannemers, met name met betrekking tot de verdeling van verantwoordelijkheden? Hierbij kan de situatie ontstaan dat één partij volledig verantwoordelijk wordt gesteld voor onderdelen waarvoor de expertise bij een andere partij ligt. Het brengt behoorlijk wat risico's en juridisch werk met zich mee om dit goed in te regelen zonder dat er op dit moment duidelijk is wat de exacte voordelen zijn voor ieder	Wij zien 3 mogelijkheden voor partijen om zich te organiseren, zie antwoord vraag 20. Iedere vorm heeft voor- en nadelen. Het is aan de partij(en) om hierin de juiste afweging te maken. Het werken in een combinatie of met hoofd- en onderaannemers is voor overheden een gebruikelijke methodiek. We zijn ons ervan bewust dat dit voor deze markt nieuw is. We denken nog steeds dat er voldoende mogelijkheden zijn en bespreken dit graag tijdens de infobijeenkomst.
22	Indien uit de beoordeling blijkt dat een samenwerking tussen verschillende aanbieders van diverse modaliteiten de voorkeur heeft, kan de gemeente toelichten welke concrete meerwaarde zij hierin ziet ten opzichte van de huidige situatie?	Uit de vraag is niet duidelijk op welke beoordeling de vraagsteller doelt. De beoordeling in de selectiefase is omschreven in de selectieleidraad. De beoordeling in de inschrijffase wordt omschreven in de inschrijfleidraad. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 20, heeft opdrachtgever op dit moment geen voorkeur in de wijze waarop een partij invulling geeft aan het aanbieden van de diverse voertuigtypes.

Vraag & Antwoord één concessiehouder

Nr.	Vraag	Antwoord
23	Kan een consortium afspraken maken over het verdelen van voertuigen? Dus dat er bijvoorbeeld niet 1 aanbieder maar 2 zijn voor het aantal deelfietsen?	Een combinatie is zelf verantwoordelijk voor de exploitatie. Ter toelichting: voor ons is een combinatie gelijk aan een consortium, omdat we in Deel B Voorwaarden en informatie par. 2.3.1. spreken over een combinatie hanteren wij deze term.
32	Bevestigt u dat de aanbesteding nog steeds fietsen, e-bikes, e-scooters en elektrische bakfietsen in één geïntegreerde aanbesteding zal omvatten, in plaats van een aanbesteding per modaliteit?	Ja, indien met 'aanbesteding' de concessie bedoeld wordt.
33	Overweegt u een competitiever model met meerdere licenties (één per voertuigtype)? Aangezien niet alle aanbieders alle modaliteiten kunnen aanbieden, willen wij hierbij aangeven dat velen in dat geval mogelijk geen bod kunnen uitbrengen.	Nee, op dit moment overwegen we dat niet. Ter verduidelijking: in deze selectiefase moet een partij ten eerste aantonen geschikt te zijn, middels het voldoen aan de uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen. Kerncompetentie B is één van de geschiktheidseisen waarin o.a. om ervaring met minimaal twee type deeltweewielers wordt gevraagd. Zie hiervoor selectieleidraad hoofdstuk 5 en de aanvullingen hierop in de nota van inlichtingen.
34	Indien sprake is van een geïntegreerde aanbesteding (één voor alle voertuigtypes), zal er dan onderscheid worden gemaakt tussen voertuigtypes in de gunningscriteria of wegingsfactoren?	Dat is op dit moment nog niet duidelijk, maar ligt niet in lijn der verwachting.
35	Indien sprake is van een geïntegreerde aanbesteding (één voor alle voertuigtypes), mogen aanbieders samenwerken via consortia of onderaannemers om verschillende voertuigtypes te leveren? Zo ja, hoe zullen verantwoordelijkheden en risico's worden beoordeeld?	Ja dat mag. Zie meer informatie in deel B paragraaf 2.3.

Beschikbaarheid: Groeimodel met hubstrategie

- Fase 1 – Overdracht en implementatiefase
 - Groei aanbod deeltweewielers tot huidig niveau: minimaal 1.700 e-fietsen, minimaal 200 e-scooters, bij voorkeur ook zo snel mogelijk aanbod van spiergedreven fietsen en elektrische bakfietsen, uitrol in 80 hubs + digitaal free-floating servicegebied
- Fase 2 – Opschaling en uitbreiding van het aantal hubs en deeltweewielers binnen de gemeente Eindhoven
 - Uitbreiding van het aantal hubs en subnetwerken met een gegarandeerd minimaal aantal deelfietsen (elektrisch en spiergedreven) per subnetwerk.
 - Uitbreiding van aantal deelfietsen op basis van beschikbaarheid. Voor scooters en bakfietsen gelden geen eisen op basis van beschikbaarheid.
 - Ontwikkeling hubnetwerk en digitaal free-floating servicegebied
 - Uitbreiding semi-publieke en private hubs en netwerken
- Fase 3 – Opschaling naar de regio
 - Alle 20 regiogemeenten verbonden aan uitvraag. Concessiehouder start opschalingstraject naar regio. Verkenning afgerond binnen 24 maanden.

Vraag & Antwoord groeimodel

Nr.	Vraag	Antwoord
13	Gedeelde voertuigen dienen zich binnen een loopafstand van maximaal 150 meter te bevinden. Is het verwachte aantal voertuigen toereikend om een dergelijk fijnmazig netwerk te kunnen realiseren?	Kleine correctie, dit moet maximaal 200 meter loopafstand zijn, waarbij de hubs op een afstand van ca. 300m van elkaar liggen. Het genoemde aantal voertuigen betreft het aanbod bij de start. Dit aanbod wordt daarna uitgebreid op basis van beschikbaarheid. Het hubnetwerk wordt op deze fijnmazige manier gerealiseerd. Door te sturen op een minimaal aanbod van deelfietsen per subnetwerk van hubs en op beschikbaarheid van de deelfietsen is het aantal voertuigen toereikend voor het fijnmazige netwerk.
27	Ter verduidelijking, dit gaat om het startaanbod, dus het minimale aanbod bij aanvang van de concessie. Daarnaast willen we vooral actieve mobiliteit stimuleren.	Ter verduidelijking, dit gaat om het startaanbod, dus het minimale aanbod bij aanvang van de concessie. Daarnaast willen we vooral actieve mobiliteit stimuleren.
36	Wanneer de operatie wordt opgeschaald naar de Brainport-regio, hoe zal dan het minimum/maximum aantal voertuigen per gemeente worden berekend?	Dat is nog niet bekend. Dit is onderdeel van de verkenning naar het opschalingstraject naar de regio die de concessiehouder uitvoert gedurende de eerste 24 maanden.
37	Zullen er verplichte servicezones zijn met specifieke quota, bijvoorbeeld in wijken met lagere inkomens, industrieterreinen of universiteitscampussen?	Ja, het streven is een stadsbreed aanbod, dus servicegebieden in alle wijken. Voor private terreinen, zoals universiteitscampussen, stellen we geen eisen, maar het heeft wel onze voorkeur dat concessiehouder hier ook aanbod realiseert in overleg met de grondeigenaar.
38	Zou u overwegen het model van vrij parkeren of virtuele parkeerhubs opnieuw te openen of te behouden, indien de huidige problemen met deze zones verdwijnen bij de nieuwe concessiehouder?	Nee, de hubstrategie en het toewerken naar een dekkend hubnetwerk staat vast. Zolang er nog geen volledig dekkend netwerk van hubs is, bestaan er nog wel digitale free-floating service gebieden.

Betaalbaarheid: Tariefstructuur

- Tarief per tijdsblok van 20 min, niet per minuut
 - Vanaf 60 minuten kan er wel een minuteprijs gerekend worden
 - Voor deelbakfietsen geldt een afwijkende tariefstructuur
- Gegadigde geeft basistarief op voor de verschillende deeltweewielers en tijdsblokken, zonder financiële bijdrage
- Gewenste maximale tarieven per deeltweewieler en per tijdsblok door gemeente vastgesteld.
 - Gemeente stelt bijdrage beschikbaar: feb. 2026 – dec. 2028
 - Gegadigde geeft benodigde bijdrage aan om gewenste tarieven te bieden
- Minimaal 1 abonnementsvorm verplicht met korting.
 - Vrijheid voor extra abonnementsvormen, flexibele tarieven en overige kortingen

Vraag & Antwoord tarieven (1/2)

Nr.	Vraag	Antwoord
1	Wij hebben meer verduidelijking nodig over de financiële bijdrage voor specifiek deelbakfietsen, aangezien deze modaliteit in Eindhoven niet commercieel kan worden aangeboden.	De inschrijver wordt gevraagd om per type deeltweewieler en per tijdsblok een basistarief op te geven. Dit is het tarief waarvoor inschrijver aan de gestelde ambities met betrekking tot beschikbaarheid, betaalbaarheid, en betrouwbaarheid kan voldoen en de dienst aanbiedt zonder enige financiële bijdrage. De gemeente geeft per type deeltweewieler en per tijdsblok haar gewenste maximale tarieven aan. De gemeente stelt een bijdrage beschikbaar om het verschil in het opgegeven tarief en gewenste tarief te overbruggen. Het is aan de inschrijver zelf om een goede inschatting te maken en de kosten en baten tussen verschillende deervoertuigen uit te wisselen. Het staat inschrijver bijvoorbeeld vrij om de volledige bijdrage te benutten voor deelbakfietsen, zolang inschrijver maar aan de andere gewenste tarieven kan voldoen.
5	Subsidiebijdrage gemeente (2026–2028): Kunt u toelichten op welke wijze de gemeentelijke bijdrage zal worden toegekend? Wordt dit een vaste bijdrage per rit, per tijdsblok, vast bedrag per jaar? Incl. of excl. btw?	De inschrijver wordt gevraagd om per type deeltweewieler en per tijdsblok een basistarief op te geven. Dit is het tarief waarvoor inschrijver aan de gestelde ambities met betrekking tot beschikbaarheid, betaalbaarheid, en betrouwbaarheid kan voldoen en de dienst aanbiedt zonder enige financiële bijdrage. De gemeente geeft per type deeltweewieler en per tijdsblok haar gewenste maximale tarieven aan. De gemeente geeft daarnaast een inschatting van het gemaakte aantal ritten per type deeltweewieler en tijdsblok. De gemeente stelt een bijdrage beschikbaar om het verschil in het opgegeven tarief en gewenste tarief te overbruggen. Het is aan de inschrijver zelf om een goede inschatting te maken van eventuele groei en de kosten en baten tussen verschillende deervoertuigen uit te wisselen. Indien inschrijver minder bijdrage nodig heeft om aan de gewenste tarieven te voldoen, scoort de inschrijving gunstiger.
6	Worden de gewenste maximale tarieven voor gebruikers als harde grens beschouwd, of is er ruimte om onderbouwd een afwijkend tarief voor te stellen?	Uitgangspunt is: De gewenste maximale tarieven zijn een harde grens. In het opgegeven basistarief heeft de inschrijver de vrijheid om zelf tarieven voor te stellen. Lagere tarieven mogen altijd. In de dialoogrondes horen we graag de onderbouwing voor afwijkende tarieven.
7	Kunt u verduidelijken binnen welke financiële of beleidsmatige bandbreedte de gemeente bereid is om bij te dragen aan de opstart en verdere ontwikkeling? Wordt hierbij gedacht aan eenmalige investeringssteun, structurele bijdragen of incidentele compensaties? En welke mate van risicoafdekking acht de gemeente nog in lijn met het concessiemodel?	Zie antwoord vraag 5.

Vraag & Antwoord tarieven (2/2)

Nr.	Vraag	Antwoord
8	In de toelichting geeft de opdrachtgever aan zich bewust te zijn van de noodzaak om bij te dragen aan de ondersteuning van de opstart en doorgroei, en dat hierover binnen de concurrentiegerichtte dialoog afspraken kunnen worden gemaakt (bijvoorbeeld via bijdragen per rit, voor onrendabele locaties of specifieke doelgroepen). Tegelijkertijd benadrukt u dat sprake is van een concessie waarbij het exploitatierisico primair bij de exploitant ligt. Daarnaast: aangezien de financiële middelen zijn gereserveerd onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad, kunt u toelichten op welk moment in het proces (en onder welke voorwaarden) die middelen definitief beschikbaar komen?	Zodra de begroting is behandeld door de gemeenteraad in november 2025 kan zekerheid gegeven worden over de financiële middelen. De middelen zijn wel al meegenomen in de Kadernota 2025 ter voorbereiding op de begroting.
10	De autoriteit heeft aangegeven dat zij een concessiedienst beoogt waarbij de gebruikstarieven door de autoriteit worden vastgesteld. Wanneer binnen een concessiedienst de gebruikstarieven worden voorgeschreven, sluit dit doorgaans meer aan bij de kenmerken van een managed service-contract. Bij een echte concessie draagt de exploitant het volledige exploitatierisico en verwacht deze de flexibiliteit om de tarieven aan te passen ter beheersing van dat risico.	Concessiehouder is verantwoordelijk voor de exploitatie en draagt ook het risico. Wij stellen enkel een maximum aan het gebruikstarief. Een concessieovereenkomst is passend. Indien een managed service-contract volgens u beter past, ontvangen wij graag een onderbouwing.
11	Gezien uw ambities met betrekking tot de stedelijke dekking, is de dienstverlening momenteel niet, of onvoldoende, gegarandeerd in de gehele stad. Een gegarandeerd serviceniveau in alle stadsdelen kan voornamelijk worden gerealiseerd door de toepassing van KPI's of SLA's — wat wederom kenmerkend is voor een managed service-constructie in plaats van een zuivere concessie.	Zie antwoord vraag 10.
18	CQ-reactie: “De opdrachtgever ... de gemeenteraad.” Op basis van dit antwoord gaan wij ervan uit dat de overheid geen financiële steun zal verlenen, maar uitsluitend ondersteuning in natura (bijvoorbeeld faciliterend of logistiek). Kunt u bevestigen of deze interpretatie juist is?	Deze interpretatie is onjuist. De gemeente stelt ook een financiële bijdrage beschikbaar. Zie antwoord vraag 5.
24	Kunt u concreet aangeven hoeveel financiële ondersteuning beschikbaar is en hoe dit precies wordt toegekend? Moet het consortium hier onderlinge afspraken over maken?	Zie antwoord vraag 5. De combinatie maakt hier zelf onderlinge afspraken over.
28	Kunt u heel specifiek aangeven welke eisen worden gesteld aan het te handhaven tarief voor de voertuigen.	Zie antwoord vraag 5.
39	Wat betreft de subsidies die u voorstelt binnen het programma: heeft u de voorkeur dat deze worden gericht op operationele kosten, kapitaalinvesteringen (zoals bakfietsen) of infrastructuurontwikkeling? Of is dit nog niet gedefinieerd en staat het open voor suggesties van aanbieders?	Zie antwoord vraag 5.
40	Zijn er minimum- of maximumtarieven voor gebruikers, zowel voor het basistarief per blok van 20 minuten als voor het aanvullende tarief per minuut vanaf 60 minuten?	Zie antwoord vraag 5.

Betrouwbaarheid: App

- Eén app voor alle deeltweewielers in Eindhoven
 - Doel: maximale gebruiksvriendelijkheid
 - Overzicht locaties van alle beschikbare voertuigen, gemakkelijke filter optie, eenvoudige registratie voor meerdere diensten tegelijk, etc.
- Geen verplichte ontwikkeling van nieuwe app
 - Integratie met bestaande MaaS-apps toegestaan
 - Gebruik eigen app toegestaan
- Ruimte voor verschillende technische uitwerkingen om aan wensen te voldoen

Vraag & Antwoord app

Nr.	Vraag	Antwoord
9	Gebruik van bestaande apps: Indien er gekozen wordt voor integratie in een bestaande MaaS-app, zijn er eisen t.a.v. open API's of standaardkoppelingen (bijv. TOMP-API)? Wordt dit verder gespecificeerd in de inschrijffase?	We bieden ruimte voor verschillende technische uitwerkingen om aan de wensen te voldoen. Het heeft de voorkeur zoveel mogelijk te voldoen aan gebruikelijk standaarden.
26	Is het mogelijk om de voertuigen van andere aanbieders met een deeplink weer te geven?	We zoeken naar een app met totaaloverzicht van het aanbod deeltweewielers en eenvoudige registratie. We bieden ruimte voor verschillende technische uitwerkingen om aan de wensen te voldoen. Als een deep-link hierin volstaat dan is het toegestaan.
41	Met betrekking tot de MaaS-criteria, waarin staat dat alle modaliteiten geïntegreerd moeten worden in één gebruiksvriendelijk platform/app: kunt u specificeren of u één specifieke MaaS-app wenst waarin alle modaliteiten worden samengebracht, of dat dit open staat voor meerdere opties?	We staan open voor verschillende opties. We bieden ruimte voor verschillende technische uitwerkingen om aan de wensen te voldoen.

Vraag & Antwoord overig (1/2)

Nr.	Vraag	Antwoord
4	ISO-certificering: Is het verplicht om als organisatie bij aanvang van de concessie over een specifieke ISO-certificering (bijvoorbeeld ISO 9001 of ISO 14001) te beschikken? Of volstaat het om aantoonbaar te werken volgens vergelijkbare kwaliteits- en milieunormen?	De selectieleidraad beschrijft twee certificeringen, namelijk ISO-9001 en ISO-27001. Zoals reeds beschreven in de selectieleidraad: Indien u op moment van aanmelding niet beschikt over één of beide certificaten, dan volstaat een gelijkwaardige maatregel zoals een beschrijving op hoofdlijnen. Daarbij doet u middels het indienen van een aanmelding de belofte het ontbrekende certificaat(en) te behalen binnen 1,5 na ingangsdatum overeenkomst.
12	Gezien uw ambities met betrekking tot de kwaliteit van de voertuigen en het systeem, blijkt uit de praktijk dat de kwaliteit regelmatig onder de maat is. Ook dit duidt eerder op een managed service-contract dan op een echte concessie.	Zie antwoord vraag 10.
14	Een concessie biedt de exploitant een langetermijnperspectief. Heeft de autoriteit rekening gehouden met het risico dat de haalbaarheid van de regeling, gecombineerd met het extra risico dat bij de exploitant wordt gelegd, de regeling onhoudbaar kan maken? Dit zou ertoe kunnen leiden dat de exploitant zich genoodzaakt ziet het contract te beëindigen, waardoor het beoogde langetermijnperspectief teniet wordt gedaan.	De vraag is ons niet geheel duidelijk. Gedurende de concessieperiode proberen we in een partnership door o.a. een open boekhouding en goede afstemming een gezonde exploitatie te faciliteren.
16	Social Return on Investment (SROI) – Voor deze opdracht is, gelet op de waarde, de looptijd en het karakter van de opdracht, een SROI-verplichting opgenomen van 5% van het totale uiteindelijke opdrachtbedrag (excl. btw). Wat is de geraamde opdrachtwaarde, zodat wij kunnen berekenen welk bedrag overeenkomt met deze 5%?	De SROI prestatie-eis is minimaal 5% van de opdrachtsom. In deze selectiefase is nog niet duidelijk wat de opdrachtsom is.
17	In de nieuwe aanbestedingsplanning staat dat de concessieovereenkomst ingaat op donderdag 20 februari 2026. Kunt u bevestigen of alle verwijzingen naar januari 2026 in de CQ's moeten worden geactualiseerd naar februari/maart 2026, in overeenstemming met de nieuwe ingangsdatum van de concessie?	De ingangsdatum is inderdaad uitgesteld naar donderdag 20 februari. Alle vermeldingen van een ingangsdatum in januari 2026 moet worden aangepast naar de nieuwe ingangsdatum. Echter, het is ons niet duidelijk wat met CQ's bedoeld wordt, dus mocht uw vraag nog onvoldoende beantwoord zijn, dan ontvangen wij graag hierop uw verduidelijking in

Vraag & Antwoord overig (2/2)

Nr.	Vraag	Antwoord
19	We gaan ervan uit dat de informatiesessie van 14 augustus online en in het Nederlands zal plaatsvinden. Kunt u dit bevestigen?	Ja, de informatiesessie vindt online plaats in het Nederlands.
25	Kan de gemeente toelichten waarom het beschikken over specifieke certificeringen zoals ISO 27001 (en vergelijkbare certificeringen zoals ISO 9001 en ISO 14001) als harde geschiktheidseis is opgenomen, in plaats van als gunningscriterium of wenselijke eis? In de markt zijn er aanbieders die wel aantoonbaar voldoen aan de onderliggende kwaliteits-, veiligheids- en milieustandaarden, maar die dit hebben geborgd via gelijkwaardige interne processen of alternatieve certificeringen. Door deze eis als knock-out criterium te hanteren, die financiële behoorlijke impact kunnen hebben, worden dergelijke partijen uitgesloten, terwijl zij inhoudelijk gelijkwaardige of zelfs betere prestaties kunnen leveren. Zou de gemeente bereid zijn deze eis te versoepelen, bijvoorbeeld door ook gelijkwaardige aantoonbare maatregelen of andere erkende certificeringen te accepteren als alternatief, om zo de concurrentie en innovatie te bevorderen?	Hiermee toont de partij op het gebied van kwaliteitsmanagement- en borging en informatiebeveiliging aan dat haar organisatie op deze onderwerpen voldoet aan het minimale niveau welke nodig wordt geacht om de opdracht uit te kunnen voeren. In de beschrijving in Selectieleidraad par. 5.2.2.2.1 en 5.2.2.2.2 is al een gelijkwaardige maatregel opgenomen, in geval een partij op moment van aanmelden niet beschikt over een geldig certificaat.

Belangrijk

- Aanmelden vóór 5 September 10:00 (harde deadline)

Sluitingsdatum vragenronde 2: indienen vragen en opmerkingen	Vóór donderdag 21 augustus 10:00
Antwoorden gepubliceerd in Nota van Inlichtingen vragenronde 2	Donderdag 28 augustus
Sluitingsdatum indienen aanmelding (fatale termijn)	Vrijdag 5 september vóór 10:00
Bekendmaking selectiebeslissing	Vrijdag 12 september

- Daarna start vanaf vrijdag 26 September de inschrijffase met de vier geselecteerde partijen.