

Nota van Inlichtingen selectiefase aanbesteding pilot regionaal deelfietsensysteem MRDH

Vragen en antwoorden selectiefase

Datum: 25 juni 2026, v1.0

Antwoorden zijn gepresenteerd in [blauwe tekst](#).

Indien een wijziging of aanvulling in de Aankondiging, de Selectieleidraad of in andere bijgevoegde stukken wordt doorgevoerd, dan wordt dat in deze Nota van Inlichtingen gemeld [in rode tekst](#).

Hoofddijn beantwoording vragen:

- A. Relatie van het project met MaaS. Worden er eisen gesteld ten aanzien van de integratie van het deelfietsensysteem met MaaS-platforms?

[De MRDH stelt geen 'MaaS-eisen' in deze aanbesteding. De integratie van deelmobiliteit met MaaS-platforms beschouwt de MRDH als een keuze van marktpartijen onderling en van marktpartijen in relatie tot het aanbieden van diensten aan consumenten.](#)

- B. Toepassing geschiktheidseisen en selectiecriteria?

[De geschiktheidseisen en selectiecriteria gelden ten aanzien van de aanmelding als geheel. Bij een aanmelding mag een beroep worden gedaan op de geschiktheid of een ervaring of referentieproject van een onderaannemer, mits ook in de uitvoering een beroep wordt gedaan op die geschiktheid of ervaring.](#)

[In de geschiktheidseisen noch in de selectiecriteria wordt gevraagd om bewezen ervaring met zowel elektrische als met niet-elektrische deelfietsen. Wel wordt gevraagd om ervaring met ten minste twee verschillende modaliteiten deelmobiliteit.](#)

- C. Inschrijvingsfase: toepassing gunningscriteria?

[MRDH kan nog niet of nauwelijks vooruitlopen op de uitwerking van de gunningscriteria in de inschrijvingsfase. MRDH heeft goede nota genomen van de gestelde vragen ten aanzien van de subgunningscriteria zoals deze nu zijn benoemd in de selectieleidraad. De MRDH zal waar mogelijk verduidelijkingen bieden in de inschrijvingsleidraad.](#)

- D. Implementatieperiode na sluiting concessieovereenkomst?

[Er wordt rekening gehouden met een reële implementatieperiode van zes maanden vanaf het moment van het sluiten van de concessieovereenkomst.](#)

2. Kan MRDH bevestigen dat het niet de bedoeling is dat MaaS-aanbieders feitelijk worden uitgesloten van toegang tot het regionale deelfietsstelsel?
Indien MRDH dit kan bevestigen, op welke wijze wordt dit juridisch en technisch geborgd in de concessievoorwaarden?

Het is de bedoeling van de MRDH om geschikte aanbieders van deelfietsen te selecteren en om daarna de beste aanbieder voor een concessie voor een regionaal deelfietsstelsel uit te kiezen. En vervolgens aan deze deelfietsenaanbieder de concessieopdracht te verlenen. MRDH borgt in haar uitvraag dat er op voorhand geen beperkingen zijn voor samenwerkingen zodat de aanbieder alle ruimte heeft om te komen met een meest optimale aanpak. Dat geldt ook voor de eventuele samenwerking van een aanbieder met een MaaS-aanbieder.

De MRDH heeft niet het voornemen om in het PvE voor de concessieopdracht de eis te stellen voor toegang van MaaS-aanbieders tot het regionale deelfietsstelsel.

3. Binnen OV-concessies zijn interoperabiliteit, open distributie en MaaS-waardigheid de afgelopen jaren nadrukkelijk beleidsdoelen geweest. Waarom kiest MRDH binnen deze concessie wel of niet voor vergelijkbare uitgangspunten?

Voor de onderhavige concessieopdracht zijn interoperabiliteit, open distributie en MaaS-waardigheid geen beleidsdoelen. MRDH wacht op ontwikkeling van beleid en regelgeving ten aanzien van interoperabiliteit, open distributie en MaaS van de rijksoverheid respectievelijk van de Europese Commissie (denkt u aan MMTIS) en loopt daar niet op vooruit.

4. Kan MRDH verduidelijken: welke API's beschikbaar moeten worden gesteld, onder welke commerciële voorwaarden, binnen welke SLA's, en of deze voorwaarden openbaar en gelijk voor alle marktpartijen zullen zijn?

De MRDH stelt over deze onderwerpen geen voorwaarden in de aanbesteding. Wel zullen eisen worden gesteld over het leveren van data aan de MRDH voor controle op naleving voorschriften en voor monitoring en evaluatie.

5. De MRDH noemt gebruiksgemak en lage drempels als belangrijke uitgangspunten. Deelt MRDH de opvatting dat reizigersvrijheid en keuze van mobiliteitsplatform hier onderdeel van uitmaken?
Zo ja, hoe wordt dit concreet geborgd binnen de concessie?

Het is aan de aanbieders om dit in te vullen. Vanuit de MRDH wordt er op voorhand niets uitgesloten.

6. Kan MRDH bevestigen dat de concessiehouder geen exclusieve distributieafspraken mag maken die leiden tot uitsluiting van andere MaaS-aanbieders of mobiliteitsplatformen? Wordt hiervoor een expliciete non-discriminatiebepaling opgenomen in de concessievoorwaarden?

De MRDH stelt geen eisen op dit punt.

7. In de marktconsultatie noemt MRDH expliciet werkgevers en mobiliteitsplatformen als relevant distributiekanaal. Hoe ziet MRDH dit voor zich indien de concessiehouder geen verplichting krijgt om MaaS-dienstverleners toegang te geven tot het stelsel?

Kan MRDH bevestigen dat zakelijke mobiliteitsaanbieders het regionale deelfietssysteem volledig geïntegreerd moeten kunnen aanbieden aan werkgevers en werknemers?

Werkgevers en mobiliteitsplatforms zijn relevant voor het regionale deelfietssysteem. Het is aan de aanbieder zelf te bepalen hoe tot een optimale distributie wordt gekomen. MRDH schrijft in de concessie niet voor hoe de concessiehouder zijn distributiekanaal organiseert, tenzij hier expliciet iets over wordt bepaald in het PvE.

8. MRDH noemt publieke toegankelijkheid en ketenintegratie als belangrijke beleidsdoelen. Hoe verhoudt zich dit tot een situatie waarin reizigers verplicht zouden zijn een afzonderlijke app/account van de concessiehouder te gebruiken? Wordt overwogen om in de concessie expliciet op te nemen dat toegang tot het systeem ook via externe MaaS-platformen mogelijk moet zijn?

Deze eis wordt niet overwogen.

9. Hoe borgt MRDH dat de concessie niet leidt tot vendor lock-in of exclusieve distributie via één platform of applicatie? Is MRDH het ermee eens dat een publiek regionaal deelfietssysteem onderdeel zou moeten kunnen zijn van meerdere mobiliteitsplatformen en werkgeversproposities tegelijkertijd?

Dit beleidsdoel wordt niet geborgd in deze aanbesteding.

10. Is MRDH voornemens om het gebruik van open interoperabiliteitsstandaarden, zoals GBFS en TOMP-API, contractueel verplicht te stellen? Kan MRDH daarbij verduidelijken: welke functionaliteiten minimaal ondersteund moeten worden, en of dit ook transactiestromen omvat zoals reserveren, boeken, starten en beëindigen van ritten?

De MRDH heeft niet het voornemen om een interoperabiliteitsstandaard, zoals GBFS of TOMP-API verplicht te stellen.

11. In de stukken wordt gesproken over zichtbaarheid in reisapps en MaaS-platformen, terwijl tevens wordt vermeld dat “volledige integratie met MaaS-diensten niet nodig” zou zijn. Kan MRDH verduidelijken of de concessiehouder verplicht zal worden om derde MaaS-dienstverleners tegen redelijke, objectieve en non-discriminatoire voorwaarden toegang te geven tot: realtime beschikbaarheidsdata, reserveringsfunctionaliteit, ontgrendeling, tariefinformatie, en betalingsfunctionaliteit?

De MRDH zal op deze onderwerpen geen verplichtingen opnemen in de concessieopdracht. Het is aan de aanbieder zelf om samenwerkingen aan te gaan gericht op het maximaliseren van de beleidsdoelen. Dit zien wij als onderdeel van de kennis en kunde van marktpartijen. Er is vanuit de MRDH geen sprake van verplichte samenwerking, maar wel is geborgd dat hier alle ruimte voor wordt geboden door geen beperkingen in de uitvraag op te nemen.

Indien dit niet verplicht wordt gesteld, hoe voorkomt MRDH dat feitelijk een gesloten distributiemodel ontstaat waarbij reizigers uitsluitend via de app van de concessiehouder toegang krijgen tot het systeem?

De MRDH stuurt nadrukkelijk op output. Van de aanbieder wordt verwacht dat er een aanpak wordt gekozen die leidt tot het optimaliseren van de beleidsdoelen. Dit is ook in het belang van de aanbieder en daarom wordt van de aanbieder verwacht dat zij alle beschikbare kennis en kunde inzetten om te komen tot een succesvol regionaal deelfietssysteem. Het borgen dat reizigers gemakkelijk gebruik kunnen maken van deelfietsen is hierbij een essentieel onderdeel.

12. Wij begrijpen dat gedetailleerde eisen pas later in de inschrijfleidraad zullen worden gepubliceerd. Om te kunnen beoordelen of een deelname aan de aanbesteding wel of niet interessant is, is het echter wel nodig om nu al over meer details te kunnen beschikken dan er in de selectieleidraad zijn opgenomen, bv. het aantal fietsen, minimum aantallen van elektrische fietsen en pedaalfietsen, het bedrag van de subsidie en de verwachte prijzen voor de gebruiker. Kan opdrachtgever bevestigen dat de informatie zoals beschreven in de conclusies van de marktconsultatie en in het rapport "Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH" van Rebel in principe overeenkomen met de eisen die in de inschrijfleidraad zullen worden opgenomen?

De conclusies van de marktconsultatie en de inhoud van het rapport "Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH" van Rebel dienen als werkhypothese te worden gezien ter voorbereiding van uw beslissing om deel te nemen aan de aanbesteding. De MRDH behoudt zich overigens alle rechten voor ten aanzien van de inhoud van het PvE.

13. Selectieleidraad, sectie 5.7. Is er een specifiek format dat gevolgd moet worden bij het opstellen van de referenties?

Er is geen specifiek format voor het maken van een beschrijving van een referentieproject. De eisen ten aanzien van deze beschrijvingen staan in paragraaf 7.1. U dient de beschrijving zo op te stellen dat de beoordelingscommissie optimaal kan beoordelen of en in welke mate de referentie voldoet aan het selectie criterium en de daarbij genoemde aspecten. Let u erop dat u, als u een referentieproject inzet voor meerdere selectiecriteria, dat u per selectie criterium een daarop toegesneden separate beschrijving van het referentieproject maakt.

14. Selectieleidraad, Sectie 3.2.5- subsidie. Kunt u aangeven of, indien de MRDH gebruik maakt van de optie om het contract te verlengen, aanvullende subsidie wordt verstrekt?

Als de MRDH gebruik maakt van de optie om het contract te verlengen zal aanvullende subsidie worden verstrekt. Echter, de middelen daarvoor zijn naar verwachting beperkt. Er zal juridisch de ruimte worden gemaakt voor nader overeen te komen aanvullende subsidie bovenop de reeds verleende opdrachtsom voor beide opties tezamen met een maximum van 40% ten opzichte van de geraamde waarde van de opdracht van 1.500.000 en eveneens van

40% ten opzichte van de geraamde waarde van demonstratieprojecten van 1.200.000. Het invoeren van de optie tot verlenging door de MRDH geldt niet als een verplichting bij voorbaat. De concessiehouder zal het recht hebben om de aangeboden verlenging van de opdracht niet te aanvaarden. Zie voorts de aanvulling op de Aankondiging en de aanvullende passage in paragrafen 4.3 en 3.1 van de Selectieleidraad.

15. Selectieleidraad, Sectie 3.2.5-exclusiviteit. U geeft aan dat er geen juridische exclusiviteit bestaat voor het aanbieden van deelfietsen in de regio. Begrijpen wij goed dat dit voornamelijk geldt voor fietsen zonder trapondersteuning, omdat aanbieders deze zonder vergunning kunnen aanbieden in verschillende steden binnen het concessiegebied? Kunt u bevestigen dat er in het concessiegebied wel exclusiviteit geldt voor het aanbieden van elektrische fietsen? Indien er een vergunning van toepassing is op het aanbieden van fietsen zonder trapondersteuning, de voorwaarden in die gemeente hetzelfde zijn als voor de concessiehouder (bv. wat betreft parkeerlocaties etc.)?

Ten aanzien van de beantwoording van de vragen over juridische exclusiviteit is door de MRDH geen zekerheid te bieden ten aanzien van de regelgeving in alle gemeenten. In de gemeente Den Haag zal juridische exclusiviteit gelden ten aanzien van het aanbieden van elektrische deelfietsen. Delft is voornemens om dat ook te doen. In Den Haag en Delft dient de concessiehouder wel rekening te houden met de aanwezigheid van andere typen deeltweewielers en ook deelauto's. In de andere gemeenten is naar verwachting geen vergunningplicht, dus ook geen mogelijkheid voor juridische exclusiviteit. Nota bene: er geldt wel exclusiviteit t.a.v. het verlenen van subsidie door de MRDH. Op het punt van subsidie van de MRDH voor de exploitatie van deeltweewielers geldt exclusiviteit gedurende de looptijd van de concessie.

16. Kunt U bevestigen dat de opdracht een deelfietsensysteem met minstens 2.400 fietsen betreft?

Dat kunnen wij bevestigen. Na een implementatieperiode van zes maanden dienen ten minste 2.400 deelfietsen in de regio te worden aangeboden, waarvan ten minste 1.200 elektrische deelfietsen en ten minste 1.200 deelfietsen zonder trapondersteuning. Nota bene: het betreft minimumaantallen. De MRDH legt geen maximum op. Mogelijk wordt dit minimum aantal iets verhoogd als Delft, zoals verwacht, kiest voor exclusiviteit van de concessiehouder en in verband daarmee het momenteel aangegeven minimum aantal in Delft iets wordt verhoogd. Verder zal duidelijkheid hierover worden geboden in de inschrijvingsfase.

17. Selectieleidraad, Sectie 5.1-scoring. Zal bij de publicatie van de inschrijvingsleidraad en bijbehorende documenten ook een duidelijk overzicht worden toegevoegd waarin wordt aangegeven op basis waarvan de elektrische en niet-elektrische deelfiets worden beoordeeld bij het interview?

Ja.

18. Selectieleidraad, SC1. Kunt u aangeven hoe u, indien de casus een buitenlandse casus betreft, deze casus gaat beoordelen op de drie aspecten die u aangeduid heeft? Het is immers niet evident om voor buitenlandse casussen in dezelfde mate informatie ter beschikking te hebben over bijvoorbeeld gemeentegrenzen en mate van stedelijkheid.

De indiener dient overtuigende informatie met bronvermelding te bieden. Informatie over verschillende lokale besturen is naar onze overtuiging beschikbaar. Het wordt de indiener niet tegengeworpen als de aard van de informatie niet exact gelijkwaardig is aan de informatie over stedelijkheid die bij het Nederlandse CBS beschikbaar is. Het volstaat als kaartjes worden aangeleverd met oppervlaktes en met aantallen inwoners.

19. Referentieprojecten, SC2. Wat wordt precies bedoeld met 'de mate waarin de betreffende overheidsopdracht vergelijkbaar is met de onderhavige concessie voor Haaglanden'? Op basis van welke objectieve criteria zal de concessieverlener dit aspect beoordelen of afvinken?

De criteria voor de beoordeling van het aspect 'vergelijkbaarheid met de onderhavige concessie voor Haaglanden' van criterium SC 2 (Ervaring met de exploitatie van een deelfoertuigen systeem op grond van een overheidsopdracht) zijn onder meer:

- aanwezigheid fietscultuur
- relatie met sterk ov-systeem
- grootte van het concessiegebied
- looptijd van de concessieopdracht
- rapportageplicht aan opdrachtgever
- prestatie-eisen en contractmanagement van opdrachtgever
- bijzondere geografische kenmerken, zoals: ligging aan de kust, poly-centrisch

20. Paragraaf 5.2 Planning. De definitieve gunningsbeslissing is gepland in december en de operationele live datum is al in januari. De levertijden van e-bikes zijn ongeveer 6 maanden. Het is dus niet mogelijk om in januari met een aanzienlijk percentage van de vloot operationeel te zijn zonder een groot bedrijfsrisico te lopen. Kan hier coulant rekening mee worden gehouden door de verplichting pas binnen 6 maanden in te laten gaan?

De implementatieperiode die de MRDH voor ogen heeft zal bestaan uit:

- een zichtbare start begin januari
- na drie maanden een serieuze opschaling
- na zes maanden een volledige vloot

21. Kunt u bevestigen dat, indien er met een onderaannemer wordt gewerkt, de selectiecriteria in dezelfde mate gelden voor de onderaannemer als voor de hoofdaannemer?

De gegadigde wordt gezien als één aanmelder. De ervaring van een onderaannemer mag worden ingebracht bij de selectiecriteria.

Op de onderaannemer mogen geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn.

De onderaannemer moet een UEA indienen.

22. Selectieleidraad 5.7. U geeft aan dat het UEA niet ondertekend hoeft te worden. Kunt u bevestigen dat dit wel juridisch mag?

Dit bevestigen wij.

Het is in het aanbestedingsrecht toegestaan het UEA niet separaat hoeft te worden ondertekend als het UEA onderdeel is van meerdere documenten die samen ondertekend worden. Zie de toelichting van Pianoo hieronder. Dat is in deze aanbesteding het geval. Alle leden van de combinatie en alle onderaannemers dienen de aanbestedingsbrief te ondertekenen.

Nota bene: in de aanbestedingsbrief dient te worden aangegeven dat de handtekeningen die zijn opgenomen in de aanbestedingsbrief ook gelden als ondertekening van de UEA. De 'nota bene' in de vorige zin is opgenomen in de Selectieleidraad in paragraaf 5.7 en in paragraaf 6.1.

Toelichting Deel VI – Ondertekening / Slotopmerkingen

- Het UEA kan digitaal worden ondertekend. Lees voor meer informatie over het ondertekenen van de UEA het Stappenplan aanbesteding aanmaken in TenderNed (stap 4)
- Ondertekening van het UEA is niet verplicht als het onderdeel is van meerdere documenten die samen ondertekend worden.
- Advies: vermeld in de aanbestedingsstukken dat ondertekening van de inschrijving ook geldt als ondertekening van het UEA.

23. Selectieleidraad 7.1. Kunt u verduidelijken hoe de puntentelling wordt gehanteerd bij SC1 indien gegadigde niet alle vormen van stedelijkheid heeft bedient?

Deze vraag is niet met precisie te beantwoorden. Dat zou ontaarden in casuïstiek. De maximum score voor dit aspect wordt gegeven als de referentie 'geheel en boven verwachting' voldoet aan dit aspect. Zie verder de toelichting op de beoordeling en score opgenomen in paragraaf 7.3.1.

24. Selectieleidraad 7.1. Kunt u bevestigen dat het opereren van tweewielers in een breder gebied tussen verschillende gemeente vergelijkbaar is aan de onderhavige concessie, zoals gevraagd wordt bij het eerste punt van de eisen onder SC2?

Zie de beantwoording van vraag 19.

25. Het is wenselijk dat de selectiecriteria zoals gesteld in de leidraad in totaliteit gelden voor zowel hoofdaannemer als onderaannemer. Kunt u dat uitgangspunt bevestigen?

Het gaat om het totaal van de aanmelding, waarbij referenties van verschillende leden van de combinatie of van een onderaannemer kunnen worden opgevoerd.

26. Selectie criterium SC2 – ervaring met publieke opdrachtgevers. Bij selectie criterium SC2 wordt ervaring gevraagd met opdrachten voor publieke opdrachtgevers. Kan de aanbestedende dienst nader toelichten welke aspecten bepalend zijn voor de beoordeling van dit criterium? Meer specifiek vernemen wij graag welke kenmerken van een referentie voor de aanbestedende dienst van belang zijn, bijvoorbeeld de aard van de samenwerking met de publieke partij, de contractvorm, de omvang van de opdracht, de operationele verantwoordelijkheden van de opdrachtnemer, de mate van publieke regie of andere relevante factoren. Met deze verduidelijking kunnen gegadigden beter beoordelen welke referenties het meest representatief zijn voor de ervaring die de aanbestedende dienst met dit selectie criterium beoogt uit te vragen.

[Zie de beantwoording van vraag 19.](#)

27. Selectie criterium SC4 – OV-integratie. Bij SC4 wordt verwezen naar zichtbaarheid van het deelfietssysteem in de applicatie van een OV-dienstverlener. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken welke vormen van integratie hieronder worden verstaan? Tellen bijvoorbeeld MaaS-integraties, reisplannerintegraties, GBFS-koppelingen of andere digitale OV-integraties eveneens mee, of wordt uitsluitend bedoeld op een directe integratie binnen een applicatie van een OV-vervoerder?

[MRDH zoekt in SC4 primair naar voorbeelden van directe integratie met een OV vervoerder, waarbij de reiziger overstapt vanuit dat OV op de deeltweewieler. Maar ook andere vormen van integratie van het deeltweewielersysteem van gegadigde in de mobiliteitsketen worden gewaardeerd.](#)

28. Selectie criterium SC4 – geïntegreerde prijspropositie. Bij SC4 wordt tevens verwezen naar een geïntegreerde prijspropositie met het openbaar vervoer. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken welke vormen van prijsintegratie hieronder worden verstaan? Tellen bijvoorbeeld gecombineerde abonnementen, mobiliteitsbudgetten, MaaS-oplossingen, werkgeversarrangementen of kortingsstructuren gekoppeld aan OV-gebruik eveneens mee?

[Ja.](#)

29. In paragraaf 6.2.2.2 wordt verwezen naar ISO 27001 of een gelijkwaardig certificaat als bewijs voor informatiebeveiliging. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken op welk organisatieniveau deze certificering aanwezig dient te zijn? Voor internationaal opererende ondernemingen is informatiebeveiliging veelal centraal georganiseerd over meerdere landen, juridische entiteiten en operationele organisaties heen. Een ISO 27001-certificering ziet daarbij doorgaans niet uitsluitend op één lokale entiteit, maar op een bredere organisatorische scope waarin governance, systemen, processen, leveranciersbeheer en technische maatregelen gezamenlijk zijn ondergebracht. De impact van een vereiste certificering verschilt hierdoor aanzienlijk afhankelijk van het organisatieniveau waarop deze wordt verlangd. Indien certificering uitsluitend op het niveau van de inschrijvende entiteit wordt geaccepteerd, kan dit voor internationaal opererende organisaties leiden tot een wezenlijk andere inspanning dan wanneer certificering op groepsniveau of binnen een

breder organisatorische scope wordt geaccepteerd. Kan de aanbestedende dienst daarom verduidelijken of certificering op groepsniveau, of een certificering waarvan de scope de activiteiten van de inschrijvende entiteit omvat, eveneens als passend bewijs wordt beschouwd?

Het gaat de MRDH om de informatiebeveiliging respectievelijk het kwaliteitsmanagement op het niveau van de inschrijvende entiteit. Immers, de klant heeft te maken met de inschrijvende entiteit en niet met de moedermaatschappij. Het werk wordt ook gedaan door de inschrijvende entiteit en niet op groepsniveau. Een certificaat op groepsniveau voldoet als zodanig niet. Een certificaat op groepsniveau voldoet alleen indien uitdrukkelijk wordt gesteld in het certificaat dat deze ook geldt voor de betreffende inschrijvende entiteit. Een certificaat op groepsniveau is overigens wel een relevant element om op te nemen in de notitie van 2 A4 waarin de wijze van en de mate van informatiebeveiliging respectievelijk van kwaliteitsmanagement wordt aangetoond.

30. Voor de selectiecriteria dienen referentieprojecten en toelichtingen te worden aangeleverd. Om uniformiteit, vergelijkbaarheid en transparantie van de beoordeling te bevorderen, verzoeken wij de aanbestedende dienst te overwegen een standaardformat of invuljabloon beschikbaar te stellen voor de beschrijving van de referenties en selectiecriteria. Is de aanbestedende dienst bereid een dergelijk format beschikbaar te stellen?

De aanbestedende dienst stelt geen format beschikbaar. De beschrijving van de aanbestedende dienst in paragraaf 7.1 van de in te dienen notities van 2 A4 over de referentieprojecten betreffende de praktijkervaringen van de gegadigde is voldoende duidelijk. U dient in de notities in te gaan op het betreffende referentieproject in relatie tot het selectiecriterium en de daarbij genoemde aspecten.

31. Kan de aanbestedende dienst bevestigen of de in paragraaf 6.2.1 genoemde informatie omtrent solvabiliteit en liquiditeit reeds bij aanmelding moet worden ingediend, dan wel uitsluitend op verzoek van de aanbestedende dienst hoeft te worden overgelegd? Indien deze stukken reeds bij aanmelding vereist zijn, verzoeken wij tevens te verduidelijken welke documenten als voldoende worden beschouwd.

- De informatie over de bedrijfs- en beroepsaansprakelijkheid is **op verzoek** van de aanbestedende dienst.
- De verklaring betalingsgedrag van de belastingdienst is **op verzoek** van de aanbestedende dienst.
- Schriftelijke informatie (vormvrij) over solvabiliteit en liquiditeit over het jaar 2025 is **bij aanmelding**.

32. De concessie is mede afhankelijk van vergunningen en lokale regelgeving binnen deelnemende gemeenten. Kan de aanbestedende dienst aangeven wanneer de meest actuele vergunningseisen en beleidskaders van onder andere Den Haag, Delft en Zoetermeer beschikbaar worden gesteld? Vroegtijdige beschikbaarheid hiervan draagt bij aan een realistische beoordeling van uitvoerbaarheid, risico's en kosten.

Bij de inschrijvingsleidraad zal de informatie over de actuele en de voorgenomen juridische regulering van deeltweewielers in alle acht deelnemende gemeenten worden gegeven. Zie de toelichting in paragraaf 3.2.5 van de Selectieleidraad.

De gemeente Den Haag heeft deze informatie reeds beschikbaar gesteld. Zie Regeling Deeltweewielers Den Haag 2026. De gemeente Delft heeft aangekondigd dit nog te doen.

33. In de aanbestedingsstukken wordt waarde gehecht aan ervaring met multimodale deelmobiliteitssystemen. Tegelijkertijd betreft de voorliggende concessie specifiek de exploitatie van zowel elektrische deelfietsen als reguliere deelfietsen. Kan de aanbestedende dienst verduidelijken hoe ervaring met de exploitatie van beide gevraagde modaliteiten (e-bikes én reguliere deelfietsen) wordt gewaardeerd binnen de selectiecriteria? Heeft de aanbestedende dienst overwogen om aanvullende waardering toe te kennen aan gegadigden die aantoonbare operationele ervaring hebben met de exploitatie van zowel elektrische als niet-elektrische deelfietsen (niet zijnde elektrische fietsen waarvan de trapondersteuning is uitgeschakeld), aangezien deze ervaring direct aansluit bij de scope en uitvoeringsuitdagingen van de beoogde concessie? Wij kunnen ons voorstellen dat ervaring met beide voertuigcategorieën relevante inzichten biedt ten aanzien van vlootbeheer, herverdeling, onderhoud, gebruikersgedrag, prijsstelling en de integratie van het systeem binnen ketenmobiliteit en first- en last-mile verplaatsingen.

De MRDH heeft in de geschiktheidseisen noch in de selectiecriteria gevraagd om aantoonbare ervaring met de exploitatie van zowel elektrische als niet-elektrische deelfietsen. In de geschiktheidseisen wordt ervaring met één deeltweewielersysteem gevraagd. Zie paragraaf 6.2.1.1. Bij de selectiecriteria wordt in SC3 gevraagd om ervaring met twee verschillende modaliteiten in één systeem gevraagd. Hier wordt niet specifiek gevraagd om ervaring met elektrische deelfietsen en deelfietsen zonder trapondersteuning tegelijkertijd. In de selectiefase speelt dit onderscheid dus geen rol. Hierin kan een gegadigde zich in de selectiefase niet mee onderscheiden.

In de inschrijvingsfase zal in de onderbouwing van K1 en K2 dit vraagstuk een rol spelen.

34. Is de verhouding tussen elektrische en niet-elektrische fietsen reeds vastgesteld op 50/50, of beschouwt de aanbestedende dienst dit nog als onderdeel van de verdere uitwerking van de concessie? Indien deze verhouding nog niet definitief is vastgesteld, in hoeverre verwacht de aanbestedende dienst dat gegadigden of inschrijvers zelf onderbouwen welke verdeling tussen elektrische en niet-elektrische fietsen het beste aansluit bij de doelstellingen van de concessie ten aanzien van gebruik, betaalbaarheid, bereikbaarheid en exploitatie?

De verhouding van 50/50 is bij start van de aanbesteding het uitgangspunt. Hier zal in de inschrijvingsfase nader op worden ingegaan. Nota bene: die verhouding geldt tot en met het minimum van 2.400 deelfietsen. Op daarenboven geplaatste deelfietsen zal deze verhouding niet van toepassing zijn en zal de concessiehouder vrijheid hebben.

Voorts zal gedurende de looptijd van de concessie een nader overeen te komen flexibiliteit gelden ten aanzien van de aantallen en de locaties.

35. Is MRDH bereid om bij de beoordeling expliciet waarde toe te kennen aan bestaande gebruikersgroepen, bestaande mobiliteitsplatformen en bestaande zakelijke relaties die direct kunnen bijdragen aan versnelling van gebruik en adoptie van het regionale deelfietssysteem?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. De MRDH staat in de inschrijvingsfase open voor reacties van inschrijvers op de opgenomen subgunningscriteria.

36. In hoeverre worden bestaande integraties met openbaar vervoer, taxi en andere mobiliteitsdiensten meegewogen bij de beoordeling van gebruiksgemak, toegankelijkheid en ketenmobiliteit?

De beantwoording van deze vraag komt aan de orde in de inschrijvingsleidraad. Een bestaande integratie met openbaar vervoer speelt in de selectiefase een rol in SC4.

37. Staat MRDH open voor het inzetten van digitale mobiliteitsbudgetten waarmee gemeenten, werkgevers en projectorganisaties reizigers kunnen stimuleren om gebruik te maken van het regionale deelfietssysteem?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. De MRDH staat in de inschrijvingsfase en na gunning open voor deze suggesties en wacht voorstellen met belangstelling af.

38. Overweegt MRDH om als prestatie-eis op te nemen dat deelfietsen zichtbaar en boekbaar moeten zijn via meerdere reis- en mobiliteitsplatformen om maximale bereikbaarheid en bekendheid van het systeem te realiseren?

MRDH overweegt niet om een prestatie-eis op dit punt op te nemen. De MRDH biedt wel de ruimte aan inschrijvers om in hun aanbieding met voorstellen te komen om bereikbaarheid en bekendheid van het systeem te vergroten.

39. Kan MRDH bevestigen dat de exploitatie-ervaring niet uitsluitend bij de hoofdaannemer moet liggen?

MRDH bevestigt dit. De exploitatie-ervaring dient aanwezig te zijn in de combinatie of bij een onderaannemer. De ervaringsdeskundige dient in de toekomst deze ervaring ook in te zetten in de uitvoering van de concessie.

40. SC1 t/m SC4. Kan MRDH bevestigen dat hoofdaannemer zich mag beroepen op referentieprojecten van onderaannemer(s)?

MRDH bevestigt dit.

41. Kan MRDH bevestigen dat exploitatie niet expliciet vanuit één exploitant dient te komen?
M.a.w.: De wens voor één contractpartner dient niet per definitie te bevestigen dat de services van één exploitant dienen te komen.

MRDH bevestigt dit. Hierbij wijst MRDH erop dat, indien er sprake is van meerdere services van meerdere exploitanten, de bewijslast zal rusten op de inschrijvende combinatie dat voor de klanten en voor de opdrachtgever zoveel mogelijk sprake is van één deeltweewielersysteem.

42. SC4 OV-integratie. Wordt bij de beoordeling van SC4 meerwaarde toegekend aan integratie deelfietsen in combinatie met een platform dat reisplanning, ticketing en boeking van OV reeds geïntegreerd heeft?

Ja.

43. Indien een inschrijver gebruik maakt van onderaannemers of gespecialiseerde partners, dienen deze partijen dan reeds volledig bekend en contractueel vastgelegd te zijn tijdens de selectiefase en inschrijffase, of biedt MRDH ruimte om gedurende de implementatiefase aanvullende partners en onderaannemers te selecteren en contracteren wanneer dit aantoonbaar leidt tot een betere prijs-kwaliteitverhouding, innovatiekracht of dienstverlening?

Er is ruimte om gedurende de implementatiefase aanvullende partners en onderaannemers te selecteren en contracteren. Echter let op: reeds in de selectiefase en daarna in de inschrijvingsfase dient gegadigde / inschrijver geheel te voldoen aan de eisen die worden gesteld in de selectieleidraad respectievelijk in de inschrijvingsleidraad. De gegadigde / inschrijver kan in zijn aanmelding / inschrijving niet 'verwijzen naar de toekomst'.

44. In hoeverre ziet MRDH meerwaarde in dashboards waarmee gemeenten niet alleen kunnen monitoren, maar ook actief kunnen sturen op beschikbaarheid, spreiding, doelgroepen, bereikbaarheid en beleidsdoelstellingen gedurende de looptijd van de concessie?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. Houdt u er rekening mee dat een dashboard waarmee actief kan worden gestuurd dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld in en op grond van de AVG.

45. De markt ontwikkelt zich snel en gemeenten hebben steeds meer behoefte aan stuurinformatie. Is MRDH bereid extra waardering toe te kennen aan proposities die verder gaan dan de minimale CROW-dataset en aanvullende inzichten bieden, zoals beschikbaarheid per hub, bezettingsgraad per hub, realtime spreiding van voertuigen, responstijden bij incidenten, oplostermijnen van meldingen, prestaties per gemeente, gebruik per doelgroep, KPI's rondom first- en last-mile gebruik, CO₂-impact, gebruik van mobiliteitsbudgetten en gebruik tijdens evenementen, werkzaamheden en pilotprojecten?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. Houdt u er rekening mee dat het leveren van deze stuurinformatie dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld in en op grond van de AVG.

46. Is MRDH bereid extra waardering toe te kennen aan oplossingen waarbij naast deelfietsen ook andere vervoersmiddelen, zoals openbaar vervoer, deelauto's, taxi's en andere vormen van deelmobiliteit, via hetzelfde platform beschikbaar zijn voor de reiziger?

Deze vraag speelt in de selectiefase alleen een rol bij de beoordeling van de referentie in SC4. Zie hierover het antwoord op vraag 27. Verder komt dit thema aan de orde in de inschrijvingsfase en zal dit worden uitgewerkt in de subgunningscriteria. Voor de volledigheid: integratie van het deeltweewielersysteem in de mobiliteitsketen wordt niet geëist, maar wordt gewaardeerd

47. Is MRDH bereid extra waardering toe te kennen aan proposities waarbij reizigers gebruik kunnen maken van dagpassen, zodat incidentele gebruikers eenvoudig en laagdrempelig toegang krijgen tot het regionale deelfietssysteem?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

48. Is MRDH bereid extra waardering toe te kennen aan proposities die verschillende abonnementsvormen aanbieden voor frequente gebruikers, forenzen, studenten en werknemers, zodat structureel gebruik van duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. MRDH wijst hierbij op het plan om doelgroep gericht onderzoek te doen gedurende de concessie.

49. Indien gedurende de looptijd aanvullende deelfietsaanbieders of andere mobiliteitsdiensten actief worden binnen de regio, hoe kijkt MRDH aan tegen integratie van deze diensten binnen hetzelfde reizigersplatform?

Dit ligt buiten de invloedssfeer van de MRDH en buiten de scope van de onderhavige concessie. Aanbieders kunnen actief worden in deze markt, voor zover dit past binnen de vergunningstelsels van gemeenten.

50. Overweegt MRDH om naast operationele KPI's ook KPI's op gebruik, activatie en conversie van nieuwe gebruikers op te nemen?

Deze vraag speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

51. Welke weging krijgt aantoonbare reizigersgroei ten opzichte van operationele KPI's zoals beschikbaarheid, spreiding en voertuigkwaliteit?

Deze vraag speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

52. In hoeverre ziet MRDH werkgevers als belangrijke doelgroep binnen de pilot en hoe wordt een plan voor werkgeversadoptie beoordeeld?

Deze vraag speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

53. Is MRDH bereid extra waardering toe te kennen aan oplossingen die direct inzetbaar zijn voor wegwerkzaamheden, evenementen, mobiliteitshubs, P+R-oplossingen en tijdelijke mobiliteitsprojecten binnen de regio?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase en kan tevens een rol spelen in een deelonderzoek.

54. In hoeverre ziet MRDH meerwaarde in het aanbieden van gecombineerde mobiliteitsproducten waarbij bijvoorbeeld openbaar vervoer, deelfietsen en andere mobiliteitsdiensten binnen één boeking, abonnement of ticket gecombineerd kunnen worden ten behoeve van de volledige ketenreis?

Deze suggestie speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

55. Transparantie over de inzet van publieke middelen is voor zowel overheden als marktpartijen van belang. Staat MRDH open voor het meewegen van proposities waarbij inschrijvers inzichtelijk maken hoe subsidiegelden, reizigersopbrengsten en operationele kosten bijdragen aan de publieke doelstellingen van de concessie, bijvoorbeeld door middel van een transparant exploitatie- of businessmodel?

MRDH vindt dit een interessante suggestie. Deze suggestie speelt echter in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. MRDH zal hierover een rapportage verplichting opnemen in het PvE.

56. Selectieleidraad, 3.1.4 (p. 8); 3.2.1 (p. 8). De Selectieleidraad stelt dat de concessieovereenkomst op 4 januari 2027 in werking treedt en dat de concessiehouder mag starten met een basisaanbod en gedurende het eerste jaar kan opschalen. Gaat de driejarige concessietermijn in op 4 januari 2027, of pas op een later moment zodra volledige of overeengekomen minimale exploitatie is bereikt?

De concessietermijn gaat in op de dag van contractering. Vanaf de start geldt een implementatieperiode van zes maanden, die zodoende binnen de concessietermijn valt.

57. Selectieleidraad, 3.2.1 (p. 8); 5.2 (p. 12). De Selectieleidraad stelt dat de concessieovereenkomst op 4 januari 2027 in werking treedt en dat de concessiehouder mag starten met een basisaanbod en gedurende het eerste jaar kan opschalen. Gezien de standstillperiode eindigt op 29 december 2026 en de concessieovereenkomst op 4 januari 2027 in werking treedt: wat is het minimaal vereiste basisaanbod aan fietsen bij aanvang van het contract — qua aantal fietsen en geografische dekking — en op welke datum verwacht MRDH dat dit minimum operationeel en beschikbaar is voor gebruikers?

Deze exacte vraag kan de MRDH nu nog niet beantwoorden. MRDH wenst geen onrealistische eis te stellen. MRDH zal deze vraag beantwoorden in de inschrijvingsleidraad. Vooralsnog gaat MRDH uit van de volgende implementatie (zie ook de beantwoording van vraag 20):

- een zichtbare start begin januari
- na drie maanden een serieuze opschaling
- na zes maanden een volledige vloot

58. Selectieleidraad, 3.2.1 (p. 8). Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie 3De Selectieleidraad stelt dat de concessiehouder mag starten met een basisaanbod en gedurende het eerste jaar mag opschalen (paragraaf 3.2.1). Is er een vastgesteld mijlpaal of deadline waarbinnen de volledige doelvloot van circa 2.400 fietsen operationeel moet zijn, of laat MRDH het tempo van opschaling gedurende jaar één over aan het oordeel van de exploitant?

Zie de beantwoording van vraag 57.

59. Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie betreffend hubs; Selectieleidraad, para.3.2.2 (p. 8). Het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH vermeldt dat MRDH en de deelnemende gemeenten hebben besloten het beschikbare concessiebudget niet te gebruiken voor investeringen in fysieke hubs, terwijl tegelijkertijd fysieke hubs bij OV-knooppunten, P+R-locaties en grote voorzieningen worden aanbevolen. Verwacht MRDH dat de concessiehouder de financiering van fysieke hub-infrastructuur (zoals fietsrekken, vloerafzettingen of bewegwijzering) voor zijn rekening neemt, of ligt de verantwoordelijkheid voor alle fysieke hub-investeringen volledig bij de afzonderlijke gemeenten?

Dit is een punt van nadere uitwerking. In de inschrijvingsleidraad wordt dit verduidelijkt. Uitgangspunt is dat fysieke infrastructuur een overheidsverantwoordelijkheid is. Dat is in dit kader de gemeente in zijn rol van wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte. Hier is dus niet bedoeld de MRDH.

60. Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), section 5; Marktconsultatie (bijlage 4), sectie 3.3; Selectieleidraad, para. 5.5 (p. 14). Het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH stelt een startvlootsamenstelling vast van 50% elektrische en 50% niet-elektrische fietsen, terwijl het marktconsultatiedocument eerder een bandbreedte van 33–50% elektrisch in overweging nam. Is de 50/50-verdeling elektrisch/niet-elektrisch een bindende

eis, of kunnen exploitanten een alternatieve vlootsamenstelling voorstellen — en indien alternatieven zijn toegestaan, hoe wordt de resulterende impact op het subsidie- en tarievenniveau in rekening genomen in de P1- en P2-beoordeling?

Deze vraag speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. Zie ook de beantwoording van vraag 34.

61. Selectieleidraad, para. 5.1 (p. 12). De Selectieleidraad vermeldt dat inschrijvers tijdens het inschrijvingsinterview ten minste één elektrische deelfiets en één niet-elektrische deelfiets dienen mee te brengen ten behoeve van een technische beoordeling en testritten door leden van de beoordelingscommissie. Wordt de technische beoordeling en het testrijden van fietsen meegewogen als onderdeel van één of meer gunningscriteria (K1–K4, P1, P2), beoordeeld op basis van voldoen/niet voldoen, of op een andere wijze gebruikt — en kan MRDH de te beoordelen aspecten toelichten?

Inderdaad zal de technische beoordeling van de deelfietsen worden meegewogen in de beoordeling van de inschrijvingen. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase. De fietsen worden beoordeeld in het kader van het subgunningscriterium K2.

62. Selectieleidraad, para. 6.2.2.2 and 7.2 (pp. 16 en 19). De Selectieleidraad stelt dat een geldig ISO 9001-certificaat voldoet aan de kwaliteitsmanagementeis (SC5) en een geldig ISO 27001-certificaat voldoet aan de informatiebeveiligingseis (SC6), waarbij bij indiening hiervan automatisch de maximale puntenscore wordt toegekend. Wordt een geldig ISO 9001- of ISO 27001-certificaat dat gehouden wordt door de moedermaatschappij of groepsentiteit van de aanvrager geaccepteerd voor SC5 en SC6, mits de aanvragende entiteit valt binnen de scope van dat certificaat, of is er aanvullende documentatie vereist bovenop het certificaat zelf?

Zie de beantwoording van vraag 29. Er zijn zodoende in deze casus twee notities van 2 A4 vereist waarin de gegadigde aantoont dat en hoe hij kwaliteitsmanagement toepast en waarin hij aantoont dat en hoe hij informatiebeveiliging toepast.

63. Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie 3; Selectieleidraad, paragraaf 3.2.1 (p. 8). Het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH vermeldt dat de concessieovereenkomst een bepaling kan bevatten voor uitbreiding van het aantal fietsen wanneer het gebruik structureel hoger is dan verwacht. Welke gebruiksmetriek en drempelwaarde zouden een vlootuitbreiding onder de concessieovereenkomst activeren — bijvoorbeeld een specifiek aantal ritten per fiets per dag gedurende een bepaalde periode?

Deze vraag speelt in de selectiefase nog geen rol. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

Uitgangspunt is dat voor een in deze vraag bedoelde uitbreiding geen extra subsidiemiddelen vanuit MRDH zullen worden toegekend.

64. Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie 3; Selectieleidraad, para. 3.2.1 (p. 8). Het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH vermeldt dat de concessieovereenkomst een bepaling kan bevatten voor uitbreiding van het aantal fietsen wanneer het gebruik structureel hoger is dan verwacht. Zou een vlootuitbreiding boven de initiële circa 2.400 fietsen een recht of een verplichting voor de concessiehouder zijn?

Dit zou een recht van de concessiehouder zijn. Met dien verstande dat de spreidingsverplichtingen van de concessiehouder in acht moeten worden gehouden. Als het gebruik structureel hoger blijkt dan verwacht, dan is het mogelijk dat dit komt door hoger gebruik in bepaalde gebieden. Dit mag niet ten koste gaan van beschikbaarheid in andere gebieden. MRDH gaat ervan uit dat de concessiehouder dan zelf zijn vloot vergroot, zonder dat daar een verplichting van de MRDH voor nodig is.

65. Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie 3.2 en 6. Het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH gaat uit van een vraagontwikkeling van 70% in jaar 1, 85% in jaar 2 en 100% in jaar 3, en het financieel model toont dat een $\pm 10\%$ verandering in gebruik het benodigde subsidie met circa € 600.000 doet verschuiven — waardoor de 100%-vraagbaseline een cruciale aanname is voor inschrijvers. Wat is het absolute gebruiksniveau dat 100% vraag vertegenwoordigt in het financieel model, en op welke gegevens of benchmarks is dit gebaseerd?

De berekeningen uit het financiële model zijn gebaseerd op een aantal uitgangspunten en aannames die inmiddels zijn bijgesteld. De absolute vraag- en opbrengstcijfers uit het model geven daardoor inmiddels een vertekend beeld en worden niet als actuele referentie voor de aanbesteding beschouwd.

Voor de opbrengsten- en vraagzijde van het model is destijds gebruikgemaakt van:

- gebruikscijfers van elektrische en niet-elektrische deelfietsen binnen de MRDH, waaronder Den Haag, Rotterdam, Delft en Rijswijk;
- gebruikscijfers uit de regio Utrecht en de Gooi en Vechtstreek, zowel van vóór als na de start van de regionale concessie.

Op basis hiervan zijn aannames opgesteld voor het aantal ritten per fiets per dag, waarbij onderscheid is gemaakt naar fietstype en stedelijkheidsgraad. De gehanteerde bandbreedte lag daarbij grofweg tussen 1 en 3 ritten per fiets per dag.

Sinds het opstellen van het rapport zijn aanvullende praktijkresultaten beschikbaar gekomen. De recente resultaten uit onder meer de regio Utrecht en de Gooi en Vechtstreek laten zien dat het gebruik van deelfietsen, onder andere uitgedrukt in ritten per fiets per dag, na invoering van een regionale concessie meer dan dubbel zo hoog ligt als vóór invoering van de concessie.

Voor de gemiddelde opbrengst per rit is eveneens aangesloten bij de ervaringen uit Utrecht en de Gooi en Vechtstreek, aangezien daar ook sprake is van een regionaal concessiemodel waarbij reizigerstarieven mede worden beïnvloed door een publieke exploitatiebijdrage.

Verder geldt dat het in het Rebel-rapport gehanteerde aantal van circa 2.400 deelfietsen een minimale vlootomvang betrof ten behoeve van de businesscase. Daarbij was de verwachting, en die verwachting bestaat nog steeds, dat het daadwerkelijk aantal geëxploiteerde deelfietsen hoger zal liggen.

66. Samenwerkingsovereenkomst (bijlage 1), art. 3.2. Selectieleidraad, para. 3.2.5 (p. 9). De Samenwerkingsovereenkomst stelt dat de gemeenten Den Haag en Delft ervoor zullen zorgen dat hun vergunningsvoorwaarden bekend zijn bij de start van de aanbesteding, maar de specifieke vergunningsvoorwaarden zijn nog niet gepubliceerd naast de Selectieleidraad van 21 mei 2026. Wanneer worden de vergunningsvoorwaarden voor Den Haag en Delft precies gepubliceerd, en worden deze opgenomen in de Inschrijvingsleidraad op 2 september 2026?

De vergunningsvoorschriften worden inderdaad gepubliceerd bij de inschrijvingsleidraad. De regels van de gemeente Den Haag zijn overigens reeds bekend en zijn gepubliceerd, Regeling Deeltweewielers Den Haag 2026. Zie ook de beantwoording van vraag op vraag 32.

67. Samenwerkingsovereenkomst (bijlage 1), art. 3.2; Marktconsultatie (bijlage 4), section 3.1. De concessiehouder is verplicht een gemeentelijke vergunning te verkrijgen van Den Haag en Delft, bovenop het winnen van de concessie, waarbij het vergunningsproces zelfstandig wordt beheerd door elke gemeente. Wordt van een inschrijver verwacht dat hij de gemeentelijke vergunning voor Den Haag en Delft heeft verkregen vóór het indienen van zijn inschrijving, of wordt de vergunning verkregen na gunning van de concessie — en zo ja na gunning, wat is dan de verwachte doorlooptijd tussen concessiegunning (8 december 2026) en vergunningverlening?

De vergunningen dienen na gunning te worden aangevraagd. Immers, de vergunning zal alleen worden verleend aan de winnaar van de aanbesteding. De doorlooptijd van een vergunningsaanvraag in Den Haag en in Delft moet geacht worden 8 weken te zijn. Dit is inderdaad een aandachtspunt bij de start van de implementatie. Dit punt zal nader worden uitgewerkt door MRDH in overleg met de betrokken gemeenten. Het resultaat wordt gepubliceerd bij de inschrijvingsleidraad.

Overigens kan een aanbieder zijn benodigde vergunning in Den Haag voor fietsen zonder trapondersteuning al eerder aanvragen, want voor deze fietsen geldt geen exclusiviteit.

68. Samenwerkingsovereenkomst (bijlage 1), art. 8.4 and 10. De Samenwerkingsovereenkomst stelt dat de gehele samenwerkingsovereenkomst kan worden beëindigd indien Den Haag of Delft geen vergunning verleent of een reeds verleende vergunning intrekt (artikel 10), en dat elke gemeente zelfstandig aansprakelijk is voor haar eigen vergunningsbeslissingen (artikel 8.4). Dit creëert een situatie waarbij de concessiehouder — die aanzienlijk heeft geïnvesteerd in het winnen van de concessie, het inkopen van de vloot en het voorbereiden van de exploitatie — door geen eigen toedoen wordt verhinderd te opereren. Indien Den Haag of Delft om redenen buiten de macht van de concessiehouder de vereiste vergunning vertraagt of weigert, hoe is MRDH dan voornemens de concessiehouder te beschermen

tegen dit risico — specifiek met betrekking tot de continuïteit van de concessie, ontheffing van verplichtingen en volledige compensatie van reeds aangegane kosten en investeringen?

Indien de concessiehouder door eigen toedoen zijn vergunning verliest in een gemeente, dan zijn de juridische en financiële gevolgen daarvan voor zijn risico. Indien andere gemeenten dan Den Haag en Delft in de regio Haaglanden ook vergunningen eisen voor het aanbieden van deelfietsen met gelijke eisen aan Den Haag of Delft, dan is dit het risico van de concessiehouder.

Indien de concessiehouder door toedoen van de betrokken gemeente een vergunning niet krijgt of verliest in die gemeente, dan zijn de juridische en financiële gevolgen daarvan, in de relatie tussen MRDH en concessiehouder, het risico van de MRDH. MRDH zal vervolgens de betrokken gemeente aanspreken uit hoofde van de samenwerkingsovereenkomst. MRDH heeft goede samenwerkingsafspraken met de deelnemende gemeenten en gaat ervan uit dat dit risico zich niet voor zal doen, respectievelijk in overleg tussen betrokkenen (gemeente, MRDH en aanbieder) zal worden gemitigeerd.

69. Selectieleidraad, paragraaf 5.5 (p. 14); Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie 3.2. De Selectieleidraad noemt P1 Prijs als gunningscriterium in de inschrijvingsfase, terwijl het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH een basisscenariosubsidie van €1.445.000 en een betaalbaarheidsscenario van €2.548.000 presenteert. Wordt voor gunningscriterium P1 aan inschrijvers gevraagd hun eigen benodigde subsidieniveau voor te stellen — dat concurrerend wordt beoordeeld ten opzichte van andere inschrijvingen — of stelt MRDH het subsidie vast; en indien inschrijvers hun eigen subsidie voorstellen, hoe wordt dit dan beoordeeld?

Deze vraag kan MRDH nog niet beantwoorden. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsleidraad. MRDH is voornemens om de prijs vast te stellen voor het basisscenario. Aan inschrijvers wordt zodoende niet gevraagd om hun eigen subsidieniveau voor te stellen voor het basisscenario. In de inschrijvingsleidraad wordt uitgewerkt op welke elementen van 'prijs' de inschrijvingen zullen worden beoordeeld.

70. Selectieleidraad, paragraaf 5.5 (p. 14); Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (bijlage 5), sectie II. De Selectieleidraad noemt P2 Tarievenmodel als afzonderlijk gunningscriterium in de inschrijvingsfase, terwijl het rapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH maximale eenheidstarieven vaststelt maar de keuze van het tariefmodel overlaat aan de exploitant. Wat wordt van inschrijvers verwacht te in te dienen voor gunningscriterium P2, en hoe wordt het tarievenmodel beoordeeld — bijvoorbeeld op absoluut prijsniveau, betaalbaarheid voor specifieke gebruikersgroepen, tariefstructuur, of een combinatie hiervan?

Deze vraag kan MRDH nog niet beantwoorden. Dit komt aan de orde in de inschrijvingsleidraad. Het tarievenmodel is naar het oordeel van de MRDH een belangrijk aspect voor de gebruikers van het deelfietssysteem. De aantrekkelijkheid daarvan is een belangrijk criterium in de beoordeling van de inschrijvingen.

71. Selectieleidraad, paragraph 5.5 (p. 14); Marktconsultatieverslag (bijlage 7), sectie 9. De Selectieleidraad vermeldt zes gunningscriteria voor de inschrijvingsfase — K1 t/m K4 (kwaliteit), P1 (prijs/subsidie) en P2 (tarievenmodel) — maar definieert hun onderlinge weging niet. Kan MRDH reeds de relatieve wegingen van K1–K4, P1 en P2 in de totale inschrijvingsfasebeoordeling aangeven?

De MRDH heeft deze weging en de inschrijvingsfasebeoordeling nog niet bepaald.

72. Selectieleidraad, paragraph 5.5 (p. 14). De Selectieleidraad beschrijft vier kwalitatieve gunningscriteria voor de inschrijvingsfase — K1 (implementatie- en opschalingsplan), K2 (gebruikersplan), K3 (samenwerkingsplan) en K4 (bijdrage aan innovatie en onderzoek) — die aanzienlijk in reikwijdte variëren. Kan MRDH reeds aangeven of K1 t/m K4 gelijk gewogen zijn in de inschrijvingsfasebeoordeling, of dat bepaalde criteria zwaarder wegen?

De MRDH heeft deze weging nog niet bepaald.

73. Selectieleidraad, paragraph 5.5 (p. 14). De Selectieleidraad beschrijft K1 t/m K4 op hoofdlijnen, waarbij K1 en K2 aanzienlijk meer subelementen omvatten dan K3 en K4. Gezien K1 en K2 op basis van hun omschrijving aanzienlijk meer subelementen bevatten dan K3 en K4, wegen alle subelementen binnen elk criterium gelijk, of wegen bepaalde subelementen zwaarder?

De MRDH heeft deze weging nog niet bepaald.

74. ARVODI 2025 (bijlage 3), artikel 6; Selectieleidraad, para. 5.1 (p. 12). ARVODI 2025 artikel 6.1 vereist voorafgaande toestemming van MRDH voordat de concessiehouder onderaannemers mag inschakelen of vervangen. In de deelmobiliteitssector worden externe logistieke dienstverleners (3PL's) die worden ingeschakeld voor operationele taken zoals fietsherverdeling, batterijwisseling en onderhoud doorgaans beschouwd als operationele leveranciers en niet als onderaannemers, omdat zij gestandaardiseerde taken uitvoeren onder directe aansturing van de exploitant en geen verantwoordelijkheid dragen voor enig onderdeel van de concessieverplichtingen. Beschouwt MRDH 3PL-aanbieders die worden ingezet voor dagelijkse operationele logistiek als onderaannemers in de zin van ARVODI artikel 6.1 en daarmee onderworpen aan voorafgaande toestemming, of worden dergelijke operationele leveranciers behandeld als een afzonderlijke categorie die de concessiehouder vrij mag inschakelen en vervangen gedurende de contractperiode?

De MRDH moet deze vraag bestuderen. De beantwoording daarvan is afhankelijk van de aard van de werkzaamheden van de leverancier. Het is niet de bedoeling van de MRDH om op ondergeschikte uitbestedingen van de concessiehouder een voorafgaand goedkeuringsrecht op te leggen. MRDH wenst ook geen onnodige bureaucratie in het contractmanagement van de concessieopdracht te creëren. Echter, er zijn wel degelijk operationele taken denkbaar, die bepalend zijn voor de uitvoering van de concessie. Dit onderwerp zal nader worden geadresseerd in de inschrijvingsleidraad.

75. Selectieleidraad, para. 4.2 (p. 11). De Selectieleidraad vermeldt dat MRDH twee eenzijdige opties heeft om de concessie telkens met een jaar te verlengen onder dezelfde voorwaarden, waarbij de verlengingsbeslissing volledig bij MRDH ligt. Op welke criteria baseert MRDH de beslissing om de verlengingsopties al dan niet uit te oefenen, en hoe ver van tevoren vóór de contracteinddatum stelt MRDH de concessiehouder in kennis van zijn beslissing?

MRDH zal deze kwestie adresseren in de inschrijvingsleidraad. MRDH zal voldoende tijd inruimen voor het invoeren van de optie, voorafgaand aan de contracteinddatum. Overigens vergt het verlengen van de concessie ook de instemming van de concessiehouder. Het invoeren van de optie door MRDH leidt niet tot een acceptatieplicht van de concessiehouder.

76. Selectieleidraad, paragraaf 4.2 (p. 11). De Selectieleidraad vermeldt dat MRDH twee eenzijdige opties heeft om de concessie telkens met een jaar te verlengen onder dezelfde voorwaarden, waarbij de verlengingsbeslissing volledig bij MRDH ligt. Blijven de voorwaarden van de verlenging — inclusief het subsidieniveau — identiek aan die van de initiële driejarige termijn?

De voorwaarden blijven in beginsel gelijk. Het aanbestedingsrecht staat geen wezenlijke wijziging toe. Echter dit betekent niet dat ook ondergeschikte wijzigingen uitgesloten zijn. Het subsidieniveau zal naar verwachting niet hetzelfde blijven, maar worden verlaagd. Op welk niveau de resterende subsidie zal worden gesteld is nog niet bekend. Zie ook het antwoord op vraag 14.

77. "Met verwijzing naar paragraaf 6.2.1 van de Selectieleidraad, die schriftelijke informatie over de solvabiliteit en liquiditeit voor het jaar 2025 vereist: - Als de deelnemende onderneming niet gecontroleerd wordt door een accountant, zijn de gecontroleerde jaarrekeningen van de uiteindelijke moedermaatschappij dan voldoende om dit punt te dekken, of is er aanvullende documentatie nodig? - Wat zijn voorbeelden van documentatie voor Overige financiële documentatie betreffende solvabiliteit en liquiditeit voor 2025", rekening houdend met de formatbeperkingen? Gaat het bijvoorbeeld om een bankverklaring met het beschikbare liquide vermogen en een bewijs dat de kortlopende verplichtingen niet overschreden worden? Gaat het om een vrije analyse van de financiële positie? Of iets anders?"

Er zijn meerdere mogelijkheden om de gevraagde schriftelijke informatie (vormvrij) over solvabiliteit en liquiditeit over het jaar 2025 aan te leveren. Een gecontroleerde jaarrekening van de moedermaatschappij met daarbij een garantie van de moedermaatschappij ten aanzien van de financiële draagkracht om de concessie uit te voeren is bijvoorbeeld voldoende. Een vrije analyse van de financiële positie, die wordt geschraagd met een bankverklaring met het beschikbare vermogen en een bewijs dat de kortlopende verplichtingen niet worden overschreden indien de concessie wordt aanvaard is ook voldoende. Het gaat erom dat de gegadigde aantoont dat hij financieel voldoende robuust is om de concessieopdracht uit te voeren.

78. Met verwijzing naar de paragrafen 6.2.2.2 en 7.2 van de Selectieleidraad: kan de aanbestedende dienst bevestigen of een certificaat dat geldig is op het moment van indiening (15 juli 2026) maar verloopt in augustus 2026, voor de doeleinden van deze procedure als geldig wordt beschouwd, op voorwaarde dat de verlengingsprocedure loopt en het bijgewerkte certificaat wordt verstrekt zodra het beschikbaar is?

De MRDH bevestigt dat een in paragraaf 6.2.2.2 en 7.2 gevraagd certificaat, dat geldig is op het moment van aanmelding, voldoet. Hierbij geldt de voorwaarde dat de verlengingsprocedure loopt en dat het bijgewerkte certificaat wordt verstrekt zodra het beschikbaar is.

79. Kan MDRH bevestigen dat in de selectiefase een partij niet beperkt is tot één inschrijving? Ter illustratie: één zelfstandige inschrijving en één in consortium-vorm?

In de selectiefase kan een partij zich éénmaal aanmelden in een hoofdrol. Daarmee wordt bedoeld in de rol van hoofdaannemer (met eventuele onderaannemers) of in de rol van lid van een combinatie (consortium). Daarnaast is het toegestaan om als onderaannemer deel te nemen aan een aanmelding. Hierbij gelden geen beperkingen.

80. Kan MRDH bevestigen dat een consortium na selectiefase nog kan worden gewijzigd voor definitieve inschrijving? En hoe gaat zij deze flexibiliteit waarborgen? Eisen kunnen na selectiefase nog wijzigen (e.g., eisen aan type fiets) en daarmee invloed hebben op consortia vorming.

Vooropgesteld wordt dat een consortium moet zijn gevormd voorafgaand aan de aanmelding op 15 juli 2026 met het oogmerk te voldoen aan de geschiktheidseisen en de selectiecriteria. In beginsel zal die geschiktheid voldoende zijn voor de inschrijvingsfase. De MRDH is niet voornemens om in de inschrijvingsfase eisen te wijzigen of aan te vullen die zouden kunnen leiden tot de noodzaak om een consortium te wijzigen. Zo is MRDH ook niet van plan om nauwkeurige eisen ten aanzien van de fietsen te stellen in de inschrijvingsfase. MRDH wenst functionele en betrouwbaarheidseisen te stellen aan de fietsen. Indien MRDH onverhoopt eisen zou stellen die een inschrijver nopen tot wijziging van zijn consortium, dan mag een inschrijver een aanvraag tot wijziging van zijn consortium indienen. De aangevraagde goedkeuring tot wijziging mag niet leiden tot het in mindere mate voldoen aan geschiktheidseisen of selectiecriteria. MRDH zal een aanvraag tot goedkeuring in behandeling nemen.

81. M.b.t. de looptijd (3+1+1): Subsidie is vastgesteld voor 3 jaar. Kan MRDH concreet opnemen dat het subsidiebedrag voor de jaren erna wel/niet gelijk is? En dat in geval van geen subsidie voor de twee losse jaren een partij de mogelijkheid wordt geboden de keuze te maken niet verder te gaan?

Het subsidiebedrag bij gebruikmaking van een optie is niet gelijk aan het subsidiebedrag per jaar in de periode daarvoor. Zie de beantwoording van vraag 14. Indien de opdrachtgever

gebruik wenst te maken van een optie, dan geldt dit niet als een verplichting bij voorbaat. De concessiehouder zal het recht hebben om niet in te stemmen met verlenging.

82. Kunt u toelichten wie in de beoordelingscommissie van de selectieronden plaatsnemen?

De beoordelingscommissie zal bestaan uit deskundigen van MRDH en gemeenten. Verder worden geen mededelingen gedaan over de samenstelling van de beoordelingscommissie.

83. Zouden we de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) kunnen vragen om te verduidelijken of het voor aanvragers verplicht is om de contactgegevens van officiële referenten van de gemeente op te nemen in de beschrijving van de criteria SC1–4?

In de Selectieleidraad wordt niet gevraagd om contactgegevens van referenten aan te leveren. De MRDH zal geen contact opnemen met vertegenwoordigers van referenten. De beoordeling van de referenties en ook van de andere notities vindt plaats aan de hand van de door gegadigden aangeleverde schriftelijke informatie.

84. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 3.1.4 Start- en looptijd; 4.2 Duur van de overeenkomst. Kan MRDH toelichten hoe het proefkarakter van de concessie en de optionele verlengingen in dit stadium moeten worden geïnterpreteerd, en met name of er al evaluatiebeginselen zijn vastgesteld voor voortzetting, opschaling en verlenging na de initiële looptijd?

De MRDH heeft dit nog niet bepaald. Er zijn ook nog geen evaluatiebeginselen vastgesteld. Dit thema komt aan de orde in de inschrijvingsfase.

85. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 7.1 Selectiecriteria praktijkervaringen. In paragraaf 7.1 staat vermeld dat een referentieproject "niet langer dan drie jaar geleden [mag] zijn geëindigd" en dat het systeem minimaal twee jaar operationeel moet zijn geweest. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat huidig doorlopende concessiecontracten—die nog niet zijn geëindigd, maar wel reeds minimaal de vereiste 24 maanden aaneengesloten operationeel zijn—volledig geldig en ontvankelijk zijn als referentieprojecten voor de selectiecriteria SC1 tot en met SC4?

De MRDH bevestigt dat huidig doorlopende concessiecontracten—die nog niet zijn geëindigd, maar wel operationeel zijn—volledig geldig en ontvankelijk zijn als referentieprojecten voor de selectiecriteria SC1 tot en met SC4. De eis van 24 maanden aaneengesloten operationeel geldt niet ten aanzien van de referenties voor de selectiecriteria. Deze eis van 24 maanden geldt voor de geschiktheidseis, benoemd in paragraaf 6.2.2.1.

De MRDH wenst bij nader inzien toch een eis ten aanzien van tijdsduur van referentieprojecten voor de selectiecriteria te stellen en dat wordt 12 maanden (ofwel één jaar). De Selectieleidraad zal op dit punt worden aangepast in paragraaf 7.1.

86. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 3.1.2. In paragraaf 3.1.2 wordt als publieke doelstelling genoemd dat het aanbod "herkenbaar en bekend moet zijn door zichtbaarheid in de openbare ruimte en heldere communicatie". In de selectieleidraad ontbreken echter specifieke vereisten omtrent de visuele identiteit of kleurstelling van de voertuigen. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het de concessiehouder vrijstaat om de vloot uit te voeren in zijn eigen, standaard corporate huisstijl (branding) en dat er vanuit de MRDH géén verplichte, specifieke regio-branding of 'white-label' kleurstelling geëist zal worden voor de pilot?

De standaard corporate huisstijl kan worden gevoerd. Er zal geen specifieke regio-branding of 'white-label' kleurstelling worden geëist.

87. In de aanbesteding wordt verwezen naar een minimumaantal fietsen dat in de regio in gebruik moet zijn. Heeft de aanbestedende dienst nagedacht over een maximaal aantal voertuigen dat kan worden ingezet op basis van het aantal gebruikers?

Nee. Dit speelt overigens in de selectiefase geen rol. Hier kan aandacht aan worden besteed in de inschrijvingsfase. Overigens kunnen door individuele gemeenten maximum aantallen voertuigen worden geëist. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de gemeente Den Haag ten aanzien van de elektrische fietsen. Dit voornemen heeft ook de gemeente Delft. Zie voorts het antwoord op vraag 32.

88. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 3.2.5 Exclusiviteit; 5 Procedure en planning. Kan MRDH bevestigen of het vergunningsrisico in alle gemeenten volledig bij de toekomstige concessiehouder blijft berusten, en of eventuele nog hangende gemeentelijke besluiten met betrekking tot vergunningen of exclusiviteit zullen zijn afgehandeld voordat de inschrijvingsfase van start gaat?

Het vergunningsrisico in alle gemeenten, zoals beschreven in het antwoord op vraag 68, berust bij de concessiehouder. Het is momenteel niet zeker of eventuele nog hangende gemeentelijke besluiten met betrekking tot vergunningen of exclusiviteit zullen zijn afgehandeld voordat de inschrijvingsfase van start gaat. De MRDH streeft hiernaar, maar kan dit niet garanderen.

89. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 3.2.5 Exclusiviteit. "Kunt u bevestigen hoe de markt- en exploitatiecontext gedurende de pilotfase moet worden begrepen, gelet op het feit dat volgens de Selectieleidraad sprake is van exclusiviteit ten aanzien van de financiële bijdrage, maar niet van juridische exclusiviteit, terwijl daarnaast voor ten minste een deel van de gemeenten de vergunningpositie nog niet volledig definitief lijkt te zijn? Wij vernemen in dit verband graag of MRDH verwacht dat deze uitgangspunten vóór aanvang van de inschrijvingsfase nader worden geconcretiseerd."

Zie eerst de antwoorden op de vragen 68 en 88. MRDH verwacht dat de uitgangspunten, zoals nu genoemd in de Selectieleidraad niet zullen wijzigen. Zoals in paragraaf 3.2.5 van de Selectieleidraad is opgenomen zal bij de inschrijvingsleidraad de informatie over de actuele

en de voorgenomen juridische regulering van deeltweewielers in alle acht deelnemende gemeenten worden gegeven.

90. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 7.1 Selectiecriteria praktijkervaringen. Bij SC3 is als noot opgenomen dat elektrische deelfietsen en niet-elektrische deelfietsen als twee verschillende modaliteiten gelden. In paragraaf 7.3.1 staat dat een score van 5 (uitmuntend, 100%) wordt toegekend wanneer een inschrijving de verwachtingen op alle fronten overtreft. Is het voor het behalen van de maximale score (5) voldoende om een hoogwaardig, geïntegreerd systeem met exact deze twee vereiste modaliteiten (elektrische en niet-elektrische fietsen) aan te tonen?

Nee, dat is niet het geval. Om beoordeeld te worden als ‘geheel en boven verwachting’ om de score 5 uitstekend (100%) te kunnen bereiken dienen bij SC3 drie of meer modaliteiten binnen hetzelfde systeem te zijn geïntegreerd.

91. Selectieleidraad concessie deelfietsen MRDH v1.0. - 5.7 Samenstelling en inhoud van een aanmelding; 7.1 Selectiecriteria praktijkervaringen. Kunt u bevestigen of hetzelfde referentieproject mag worden gebruikt voor zowel de geschiktheidseis inzake technische en beroepsbekwaamheid als voor één of meerdere selectiecriteria SC1 tot en met SC4?

Dat wordt bevestigd.

92. In de selectiefase dienen gegadigden verschillende ondersteunende documenten aan te leveren, zoals financiële documentatie inzake solvabiliteit en liquiditeit, notities waaruit blijkt dat kwaliteitsmanagement en informatiebeveiliging worden toegepast, alsmede referenties. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat dergelijke ondersteunende documentatie in het Engels mag worden aangeleverd, mits de inhoud volledig en duidelijk is? Dit zou internationale marktpartijen faciliteren waarvan interne beleidsdocumenten en corporate documentatie veelal in het Engels zijn opgesteld.

Het is toegestaan om ondersteunende documentatie in het Engels aan te leveren.

93. In hoeverre wordt de beoordeling van elk separaat onderdeel in de selectiecriteria (SC1, SC2 etc.) openbaar gemaakt?

De beoordeling van de referenties vindt plaats per selectie criterium en niet uitgesplitst naar elk aspect binnen een selectie criterium. De scores per selectie criterium als geheel zullen bekend worden gemaakt.

94. Met betrekking tot de eis om “*schriftelijke financiële informatie te verstrekken waaruit uw solvabiliteit en liquiditeit voor 2025 blijken*”, vermeldt de Selectieleidraad dat een *financiële garantie* als aanvaardbaar bewijsstuk kan dienen. Kunt u als aanbestedende dienst de volgende punten verduidelijken?

- Geldt er een specifiek minimumbedrag voor de garantie die in de selectiefase moet worden ingediend?

Nee, het gaat dan om een algemene garantie ten aanzien van het uitvoeren van de onderhavige concessie.

- Zijn er eisen ten aanzien van de afgiftedatum en de geldigheidsduur (einddatum) van deze garantie?

Dit betreft een maatwerkgarantie, die ten behoeve van deze aanbesteding dient te worden afgegeven. Deze dient zodoende niet ouder te zijn dan de looptijd van deze aanbesteding en dient een looptijd te hebben van drie jaar. Ten aanzien van deze garantie gelden overigens de eisen van redelijkheid en billijkheid van het Nederlandse verbintenissenrecht. Indien sprake is van overmacht in de toekomst of anderszins van gewijzigde omstandigheden, dan hoeft de garantie dergelijke situaties niet te omvatten. Het gaat erom dat voldoende wordt aangetoond dat de gegadigde financieel voldoende robuust is om de uitdaging van deze concessie voor een regionaal deelfietsensysteem aan te gaan en drie jaar vol te houden.

- Daarnaast verwijst artikel 17 van de ARVODI-2025-voorwaarden naar een *“afroepgarantie van een kredietinstelling”* volgens een *“bij de overeenkomst gevoegd model”*. Kunt u dit model beschikbaar stellen en verduidelijken of dit specifieke model reeds in de selectiefase moet worden gebruikt?

Het model voor een bankgarantie, bijlage bij de ARVODI 2025, is nodig als opdrachtgever een voorschot aan opdrachtnemer zou verstrekken, terwijl de betreffende diensten nog niet zijn verricht. MRDH verwacht niet dat deze situatie zich kan voor doen. Dit onderwerp wordt, indien nodig uitgewerkt in de inschrijvingsfase. De model bankgarantie zal, alsdan, bijgevoegd worden bij de aanbestedingsstukken.

- Tot slot vernemen wij graag of een garantie afgegeven door een niet-Nederlandse bank eveneens wordt geaccepteerd.

Een bankgarantie die wordt afgegeven door een niet-Nederlandse bank, wordt geaccepteerd indien deze garantie aansluit op de vraag die de MRDH heeft gesteld.