

Nota van Inlichtingen

Deelauto's Ede-Centrum

Naar aanleiding van de ontvangen vragen en/of opmerkingen worden de aanbestedingsdocumenten, indien daartoe aanleiding bestaat, aangepast.

De aangepaste aanbestedingsstukken worden uiterlijk **dinsdag 22 september** gepubliceerd via het aanbestedingsplatform. Inschrijvers dienen bij het opstellen van hun inschrijving uit te gaan van de meest recent gepubliceerde versie van de aanbestedingsdocumenten.

#	Evt. verwijzing document	Vraag	Antwoord
1.1		De kosten die een aantal condities met zich meebrengen zijn lastig te bekostigen, denk aan de optelling van diverse rapportages, verplichte meldingen en afstemmingen, en met name ook de uiterst gedetailleerde economische toelichting gevolgd door een jaarlijkse formele toetsingen door een accountant. In hoeverre is de gemeente bereid het pakket van eisen met potentiële aanbieders te valideren en aan te passen?	De gemeente begrijpt de zorg over dat de financiële en operationele verantwoordingsverplichtingen administratieve lasten met zich meebrengen. De gemeente laat de verplichting tot het jaarlijks overleggen van een goedkeurende accountantsverklaring vervallen. De Concessiehouder blijft wel verplicht jaarlijks een controleerbare financiële en operationele verantwoording aan te leveren (overeenkomstig Bijlage 5). Deze verantwoording bestaat ten minste uit: 1. een door een statutair bestuurder ondertekende verantwoordingsverklaring; 2. een opgave van de daadwerkelijk ingezette en subsidiabele voertuigen, per voertuig en per hub; 3. een overzicht van de operationele beschikbaarheid per voertuig en per kalendermaand; 4. een gespecificeerde opgave van de ritomzet, abonnementen, kortingen, restituties en overige opbrengsten; 5. een berekening van de exploitatiesubsidie en gebruiksafhankelijke subsidie overeenkomstig Bijlage 5; 6. een aansluiting tussen de ontvangen voorschotten en het definitief vast te stellen subsidiebedrag; 7. een geactualiseerde financieel-economische onderbouwing, inclusief een toelichting op materiële afwijkingen ten opzichte van de inschrijving; 8. een tarievenoverzicht met de toegepaste indexatie, kortingen en aanvullende kosten. De gemeente kan, indien de verstrekte informatie daartoe redelijkerwijs aanleiding geeft, aanvullende onderliggende gegevens of bewijsstukken opvragen en een controle laten uitvoeren. De concessiehouder

			verleent daaraan medewerking en stelt de relevante administraties, gegevens en onderliggende bewijsstukken beschikbaar. De kosten van een aanvullende controle komen voor rekening van de gemeente, tenzij blijkt dat de Concessiehouder materieel onjuiste of onvolledige informatie heeft verstrekt. In dat geval komen de redelijk gemaakte kosten van de aanvullende controle voor rekening van de concessiehouder. De verplichtingen in artikel 7.3 en artikel 12 van de Concessieovereenkomst worden overeenkomstig dit antwoord aangepast.
1.2		Een aantal condities is moeilijk of helemaal niet te realiseren, denk aan plaatsing van EV's terwijl de laadpunten mogelijk nog niet aanwezig zijn, het overleggen van polissen van alle mogelijke leasemaatschappijen met een looptijd van 10 jaar, garantie op het gebruik van circulaire onderdelen bij onderhoud, en 100% hosting van gegevens in de Europese ruimte. In hoeverre is de gemeente bereid het pakket van eisen met potentiële aanbieders te valideren en aan te passen?	De Gemeente heeft de in de vraag genoemde uitvoerbaarheidsaspecten beoordeeld. Naar aanleiding daarvan worden de aanbestedingsstukken op de hieronder aangegeven onderdelen verduidelijkt, gewijzigd of ongewijzigd gehandhaafd. <i>Laadvoorzieningen en emissievrije voertuigen</i> Voor hublocaties waar bij aanvang van de dienstverlening geen operationele laadvoorziening beschikbaar is, geldt tijdelijk een uitzondering op de verplichting om uitsluitend emissievrije voertuigen in te zetten. De Concessiehouder dient op die locatie gedurende deze periode een voertuig in te zetten dat niet volledig emissievrij is. Zodra een operationele laadvoorziening beschikbaar is, geldt de verplichting om uiterlijk binnen drie maanden uitsluitend volledig emissievrije voertuigen in te zetten. Indien deze termijn aantoonbaar niet haalbaar is, kan de Gemeente vooraf schriftelijk instemmen met een afwijkende planning. De Concessiehouder onderbouwt in dat geval de oorzaak, de voorgestelde einddatum en de maatregelen om zo spoedig mogelijk volledig emissievrij te rijden. De gewijzigde regeling vervangt de overeenkomstige passage in § 1.7 van het Programma van Eisen. <i>Verzekeringsbewijs</i> De Concessiehouder hoeft niet vooraf polissen van alle mogelijke leasemaatschappijen of een polis met een looptijd van tien jaar over te leggen. De Concessiehouder moet gedurende de volledige concessieduur beschikken over de in § 1.5 van het Programma van Eisen vereiste verzekeringen of gelijkwaardige voorzieningen. Op verzoek van de Gemeente toont de Concessiehouder de op dat moment geldige dekking aan met polisbladen, polisvoorwaarden, een verzekeringscertificaat of andere gelijkwaardige bewijsstukken. De dekking moet ten minste voldoen aan de in § 1.5 opgenomen eisen, waaronder WA-dekking, dekking voor schade, verlies, vandalisme en diefstal en dekking voor inzittenden

			<i>Circulair hergebruik</i> Eis 48 blijft ongewijzigd van toepassing. De Concessiehouder draagt er bij vervanging, herstel of afschrijving van voertuigen en onderdelen, voor zover redelijkerwijs mogelijk, zorg voor dat hergebruik van onderdelen of circulaire verwerking plaatsvindt. De Concessiehouder kan op verzoek van de Gemeente worden gevraagd toe te lichten op welke wijze hieraan invulling is gegeven. <i>Hosting en dataverwerking</i> De gemeente wijzigt de passage over hosting en dataverwerking in § 1.9 van het Programma van Eisen als volgt (oude eis 53, nieuwe eis 70): De Concessiehouder waarborgt een veilige hosting, opslag en verwerking van de gegevens die in het kader van de dienstverlening worden verwerkt of beheerd. Gegevensuitwisseling en gegevensopslag worden beveiligd met passende technische maatregelen, waaronder versleuteling tijdens transport en opslag, overeenkomstig actuele en gangbare beveiligingsstandaarden. Persoonsgegevens, locatiegegevens, gebruiksgegevens en gemeentelijke gegevens worden opgeslagen en gehost binnen de Europese Unie of de Europese Economische Ruimte. Doorgifte of opslag buiten de EER is uitsluitend toegestaan indien dit plaatsvindt overeenkomstig hoofdstuk V van de AVG en de Gemeente hiervoor vooraf schriftelijk heeft ingestemd. De Concessiehouder toont aan dat de hostingomgeving en de relevante dienstverlening voldoen aan gangbare informatiebeveiligingsnormen, bijvoorbeeld door middel van een geldige ISO/IEC 27001-certificering of een gelijkwaardige verklaring. De scope van de certificering of verklaring moet betrekking hebben op de dienstverlening en gegevensverwerking waarop deze concessie ziet. De Concessiehouder beschikt over passende continuïteits- en back-upmaatregelen. Deze maatregelen omvatten ten minste een herstelmogelijkheid na calamiteiten, een vastgelegde hersteltermijn en een procedure voor het beperken van dataverlies. De Gemeente kan hierover nadere documentatie opvragen. De gewijzigde passage vervangt de bestaande passage over hosting, opslag, informatiebeveiligingsnormen en continuïteitsmaatregelen (oude eis 53, nieuwe eis 70). De overige eisen van § 1.9 blijven ongewijzigd van toepassing.
1.3		Een aantal condities vergt aanvullende afspraken, zoals het publiekelijk delen van verstrekte gegevens, inclusief de volledige	De gemeente gebruikt ontvangen gegevens voor monitoring, beleidsontwikkeling, bestuurlijke verantwoording en communicatie, maar het gaat daarbij om geaggregeerde en niet tot personen herleidbare gegevens. Bedrijfsgevoelige informatie wordt niet zonder meer openbaar gemaakt, met inachtneming van

		bedrijfseconomische toelichting, en uitsluiting van eventuele wettelijke toeslagen bij de jaarlijkse indexering. In hoeverre is de gemeente bereid het pakket van eisen met potentiële aanbieders te valideren en aan te passen?	wettelijke openbaarmakingsverplichtingen. De financieel-economische onderbouwing moet wel worden verstrekt en geactualiseerd. Wel dient concessiehouder de data van concessie beschikbaar te stellen, welke wordt gebruikt om publiekelijk te delen, zeker om bij einde overeenkomst een gelijk speelveld te geven voor een eventueel volgend contract. Indien en voorzover u van opvatting bent dat nader eisen dienen te worden gevalideerd of te worden aangepast verzoeken wij u met concrete tekstvoorstellen te komen.
1.4		Vanaf jaar 5 zal een minimum auto's geplaatst moeten blijven, ongeacht de vraag en derhalve potentieel ongedekt. Is de gemeente bereid de looptijd te beperken tot 5 jaar, waarna de inzet eventueel vraaggestuurd kan worden voortgezet?	De looptijd van de concessie wordt niet verkort en heeft in beginsel een looptijd tot en met 31 maart 2037. De Concessiehouder houdt gedurende de looptijd minimaal vier operationeel beschikbare deelauto's in het concessiegebied in stand. De Concessiehouder draagt in beginsel het opbrengsten- en exploitatierisico. De Concessiehouder zal daarbij zorgdragen voor klantwerving en activatie. De gemeente geeft geen afname- of gebruiksgarantie. De Concessiehouder zal meewerken met de gemeente ten aanzien van communicatie met potentiële gebruikers. Indien het gebruik structureel achterblijft, bespreken partijen in het kader van de periodieke evaluatie en de herijkingsprocedure of het voertuigenaanbod, de minimumeisen en de operationele uitgangspunten nog passend zijn. Een afwijking van het absolute minimum van vier deelauto's is uitsluitend mogelijk na een afzonderlijk schriftelijk wijzigingsbesluit en vormt geen recht van de Concessiehouder.
1.5	Eis 6 Programm a van Eisen	In eis 6 van het Programma van Eisen wordt het minimumaantal deelauto's bepaald aan de hand van het daadwerkelijk aantal gerealiseerde woningen, terwijl tabel 1.1 slechts een indicatieve prognose bevat. In Bijlage 5 staat dat uitsluitend deelauto's binnen het contractueel basisaanbod voor subsidie in aanmerking komen. Kan de gemeente bevestigen dat iedere deelauto die op de grond van de formule in eis 6 verplicht moet worden bijgeplaatst,	De gemeente heeft besloten om het risico van vertraagde woningbouw niet geheel bij de Concessiehouder te leggen. Daarom wordt het PvE hierop aangepast.

		onderdeel wordt van het gesubsidieerde basisaanbod, ook wanneer het werkelijke aantal woningen hoger is dan de prognose in tabel 1.1?	
1.6	Programma van Eisen: eis 6, 9 en 72 t/m 78.	Kan de gemeente aangeven wat de omvang van het maximale aantal deelauto's is dat zij op grond van de eisen 6, 9, 72 tot en met 78 van de concessiehouder kan verlangen? Indien geen maximum bestaat, is de gemeente bereid een contractueel maximum of een wijzigingsmechanisme met financiële erfelijkheid te nemen?	De gemeente neemt geen contractueel maximum op voor het totale aantal deelauto's binnen het Concessiegebied. De fysieke ruimte en de prikkels in de aanbestedingsdocumenten zullen naar verwachting zorgen voor een bepaald optimum. Het vastzetten van een maximaal aantal auto's in combinatie met een alleenrecht voor de concessie voor het gebied zal te beperkend kunnen werken. Wel geldt voor enkele hublocaties (starthubs) een maximaal aantal deelauto's, zie het antwoord op vraag 1.16.
1.7	Bijlage 5	Bijlage 5 vermeldt voor de inschalingsfase 2032–2034 “2 jaar” en voor de zelfstandige fase 2035–2036 “3 jaar”. Deze perioden omvatten kalendertechnisch succesvolle drie en twee jaren. Kan de gemeente de tabellen corrigeren en bevestigen welk subsidiepercentage in elk verschillend kalenderjaar van 2027 tot en met 2036 oplevert?	Dank voor uw opmerking. Dit betreft een abusievelijke verschrijving en wordt in de bijlage correct aangepast.

1.8		Hoe wordt de exploitatiesubsidie en gebruiksfhankelijke subsidie berekend voor een deelauto die gedurende een kalenderjaar wordt bijgeplaatst of verwijderd? Vindt u een tijdsevenredige berekening per dag of per kalendermaand plaats, en vanaf welk moment het recht op subsidie ontstaat?	De exploitatiesubsidie wordt verstrekt voor de deelauto's die op grond van het daadwerkelijk gerealiseerde aantal woningen verplicht onderdeel zijn van het minimumaanbod (het Basisaanbod). Deelauto's die boven het Basisaanbod worden bijgeplaatst, komen niet voor exploitatiesubsidie in aanmerking. Dit volgt uit Bijlage 5, paragraaf 1, punten 1 en 2. Voor een deelauto die gedurende een kalenderjaar wordt bijgeplaatst, ontstaat het recht op exploitatiesubsidie vanaf het moment waarop de deelauto daadwerkelijk operationeel beschikbaar is. De exploitatiesubsidie wordt voor het resterende deel van het kalenderjaar naar rato berekend. Daarbij wordt uitgegaan van volledige kalendermaanden: per maand bedraagt de subsidie één twaalfde van de jaarlijkse exploitatiesubsidie. Plaatsing en verwijdering worden voor de subsidieberekening daarom per de eerste dag van een kalendermaand toegepast. Bij verwijdering van een deelauto wordt de exploitatiesubsidie naar rato vastgesteld tot en met de laatste volledige kalendermaand waarin de deelauto operationeel beschikbaar was. Dit laat onverlet dat afschaling alleen is toegestaan overeenkomstig de voorwaarden uit het Programma van Eisen en na schriftelijke instemming van de gemeente. De gebruiksfhankelijke subsidie wordt berekend op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde Ritomzet. Daarbij wordt uitsluitend de Ritomzet in aanmerking genomen die is gerealiseerd in de periode waarin de deelauto onderdeel is van het Basisaanbod en operationeel beschikbaar is. De gebruiksfhankelijke subsidie wordt niet afzonderlijk naar rato van het aantal dagen of kalendermaanden berekend. Het voor de berekening geldende omzetmaximum bedraagt maximaal € 15.000 aan Ritomzet per deelauto per kalenderjaar, overeenkomstig Bijlage 5, punt 7. Het toepasselijke subsidiepercentage volgt uit Bijlage 5, punt 8.
1.9		Kan de gemeente "gerealiseerde ritomzet per deelauto" nader definiëren? Dient hieronder te worden begrepen onder de omzet: van uitsluitend ritten; vóór of na kortingen, restituties en betaalproviderkosten; inclusief abonnementen inclusief omzet via zakelijke klanten en kanalen van derden? En volgens welke methode moet de omzet die niet recht	De gemeente wijzigt de definitie van gerealiseerde Ritomzet voor de berekening van de gebruiksfhankelijke subsidie als volgt. Het gaat bij gerealiseerde ritomzet om de omzet die wordt behaald op basis van het aantal verkochte ritten in samenhang met de gebruiksduur/afgelegde afstand van het basisaanbod. Dit betreft de omzet na aftrek van kortingen, restituties en creditnota's en exclusief btw, abonnementsgelden, betaalproviderkosten en overige kosten die niet rechtstreeks aan een afzonderlijke rit kunnen worden toegerekend. Abonnementsgelden maken geen onderdeel uit van de Ritomzet. Indien een abonnementsvorm recht geeft op ritten zonder afzonderlijke betaling per rit, stelt de Concessiehouder een vooraf vastgelegde en controleerbare verdeelsleutel voor. Deze verdeelsleutel wordt vooraf ter goedkeuring aan de Gemeente voorgelegd en moet aansluiten bij het daadwerkelijke gebruik, bijvoorbeeld op basis van ritduur en/of gereden kilometers. De verdeelsleutel geldt niet voordat deze door de Gemeente is goedgekeurd.

		aan één voertuig is te rekenen, verdeeld worden?	Omzet uit zakelijke klanten en verkoopkanalen van derden wordt meegenomen voor zover deze betrekking heeft op afzonderlijke ritten met voertuigen uit het subsidiabele basisaanbod en overeenkomstig bovenstaande uitgangspunten kan worden toegerekend. Omzet uit voertuigen boven het basisaanbod telt niet mee voor de berekening van de subsidie.				
1.10		Binnen welke termijn na afloop van een maand, kwartaal of kalenderjaar wordt de subsidie vastgesteld en uitbetaald? Worden voorschotten verstrekt en verplicht bij te late betaling? Kan de gemeente bovendien bevestigen dat het volledige budget is gereserveerd en welke voorwaarden relevant zijn voor subsidierecht of staatssteunrecht?	De exploitatiesubsidie wordt bevoorschot. Op grond van artikel 10.2 van de concessieovereenkomst vindt uitbetaling plaats in vier termijnen: rond de 20e dag van maart (40%), juni (20%), september (20%) en december (20%). De concessiehouder verstrekt binnen één maand na afloop van een concessiejaar een voorlopige opgave. De definitieve aanvraag tot vaststelling van de exploitatiesubsidie en gebruiksafhankelijke subsidie wordt binnen negen maanden na afloop van een concessiejaar ingediend. Na vaststelling kan tot definitieve afrekening worden overgegaan. De concessieovereenkomst bevat geen afzonderlijke termijn waarbinnen de gemeente na ontvangst van de definitieve aanvraag de subsidie moet vaststellen of een eventueel saldo moet uitbetalen. De gemeente bevestigt dat het volledige budget voor de in deze aanbesteding opgenomen subsidies is gereserveerd. De opdracht is via een openbare Europese aanbesteding in de markt gezet. Dit is een relevante omstandigheid bij de beoordeling van de subsidierechtelijke en staatssteunrechtelijke aspecten. De gemeente heeft de regeling aan de toepasselijke subsidierechtelijke en staatssteunrechtelijke kaders getoetst en ziet op basis daarvan geen strijdigheid met deze kaders.				
1.11	Bijlage 5	Op grond van Bijlage 5 vervalt voor een voertuig de volledige exploitatiesubsidie over een kalendermaand wanneer de gemiddelde beschikbaarheid onder 95% ligt. Is de gemeente bereid een proportionele korting toe te passen die aansluit bij de daadwerkelijke onderschrijding, in plaats van	De gemeente wijzigt bepaling 6 van Bijlage 5 als volgt. De huidige bepaling wordt vervangen door de volgende staffel. Voor de exploitatiesubsidie per deelauto per kalendermaand geldt het volgende aandeel van de exploitatiesubsidie dat voor de betreffende maand in aanmerking komt: <table><tr><td>Gemiddelde operationele beschikbaarheid per deelauto per kalendermaand</td><td>Aandeel van de exploitatiesubsidie dat voor die maand in aanmerking komt</td></tr><tr><td>≥ 95%</td><td>100%</td></tr></table>	Gemiddelde operationele beschikbaarheid per deelauto per kalendermaand	Aandeel van de exploitatiesubsidie dat voor die maand in aanmerking komt	≥ 95%	100%
Gemiddelde operationele beschikbaarheid per deelauto per kalendermaand	Aandeel van de exploitatiesubsidie dat voor die maand in aanmerking komt						
≥ 95%	100%						

		volledig annulering van de subsidie?	<table><tr><td>93% - < 95%</td><td>75%</td></tr><tr><td>90% - < 93%</td><td>50%</td></tr><tr><td>85% - < 90%</td><td>25%</td></tr><tr><td>< 85%</td><td>0%</td></tr></table>	93% - < 95%	75%	90% - < 93%	50%	85% - < 90%	25%	< 85%	0%	
93% - < 95%	75%											
90% - < 93%	50%											
85% - < 90%	25%											
< 85%	0%											
1.12		Kan de gemeente bevestigen dat de niet-beschikbaarheid aantoonbaar het gevolg is van omstandigheden buiten de invloedssfeer van de contributiehouders die niet voldoet aan de 95%-norm? Hierbij valt onder meer te denken aan: uitval van bezetting van gemeentelijke laadvoorzieningen; afsluiting van een hub; werkzaamheden, evenementen en calamiteiten; vandalisme, diefstal of politieonderzoek; Storingen bij externe energie-, telecom- of betaaldienstverleners.	Bij de beoordeling van de operationele beschikbaarheid wordt niet aan de Concessiehouder toegerekend: niet-beschikbaarheid die rechtstreeks en aantoonbaar het gevolg is van omstandigheden buiten diens redelijke invloedssfeer, mits de Concessiehouder de Gemeente hiervan onverwijld informeert en passende maatregelen treft om de duur en gevolgen te beperken. Deze niet-beschikbaarheid wordt, na gemotiveerde vaststelling door de Gemeente, buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van de 95%-norm en de toepassing van de daarmee samenhangende exploitatiesubsidie. Hieronder kunnen vallen: • uitval van laadinfrastructuur; • het tijdelijk buiten gebruik stellen van een hub of standplaats op verzoek van de Gemeente; • werkzaamheden, evenementen of calamiteiten die niet aan de Concessiehouder zijn toe te rekenen; • politieonderzoek of overheidsmaatregelen; • storingen bij externe energie-, telecom- of betaaldienstverleners, voor zover de Concessiehouder daarop geen redelijke invloed kan uitoefenen. Vandalisme, diefstal, schade en storingen bij door de Concessiehouder ingeschakelde derden worden per geval beoordeeld. De Concessiehouder blijft verantwoordelijk voor passende preventieve maatregelen, tijdige melding, herstel en, waar redelijkerwijs mogelijk, vervangende capaciteit. De Concessiehouder onderbouwt een beroep op deze uitzondering met een incidentregistratie en relevante bewijsstukken. De Gemeente beslist gemotiveerd over de toepassing ervan.									
1.13	Programma van Eisen: eis 33	Eis 33 bepaalt enerzijds dat maximaal 10% van de voertuigen niet operationeel beschikbaar mag zijn en anderzijds dat het operationele beschikbaar aanbod te allen tijde aan het minimumaantal voertuigen moet voldoen. Kan de gemeente duidelijk maken hoe deze bepalingen zich tot elkaar houden? Dient de	Eis 33 in het Programma van Eisen wordt als volgt gewijzigd vastgesteld: “De Concessiehouder draagt er zorg voor dat het aantal voertuigen dat niet operationeel beschikbaar is door reparatie, onderhoud, vervanging of andere oorzaken beperkt blijft tot maximaal 10% van het totaal aantal ingezette voertuigen. Indien minder dan 10 deelauto's worden aangeboden, geldt dat maximaal één voertuig gelijktijdig niet operationeel beschikbaar mag zijn.”									

		contributiehouders boven op het minimumaantal extra voertuigen beschikbaar om tijdelijke uitval door onderhoud, reparatie of schade op te vangen? Zo ja, worden deze extra voertuigen indirect als onderdeel van het subsidiabele basisaanbod en stelt de gemeente hiervoor aanvullende standplaatsen en laadvoorzieningen beschikbaar?	
1.14		Bij een hoge bezettingsgraad kan bijplaatsing besproken worden en kan de gemeente een aangepast opschalingsscenario verlangen. Afschaling is uitsluitend toegestaan na schriftelijke instemming en met maximaal één voertuig per zes maanden. Is de gemeente bereid vast te leggen dat afschaling bij een bezettingsgraad onder 10% na twee bekende kwartalen niet op onredelijke gronden wordt verklaard en binnen een vaste beslistermijn wordt toegestaan?	De gemeente wijzigt paragraaf 3.2. "Bijsturing" van het Programma van Eisen als volgt. Indien uit de periodieke rapportages blijkt dat de bezettingsgraad van een deelauto gedurende twee opeenvolgende kwartalen lager dan 10% is geweest, wordt in het eerstvolgende kwartaaloverleg besproken of afschaling met één (1) deelauto op die hublocatie noodzakelijk en verantwoord is. De gemeente neemt uiterlijk binnen tien (10) werkdagen na het kwartaaloverleg schriftelijk een besluit over het verzoek tot afschaling. De gemeente zal instemming met afschaling niet op onredelijke gronden weigeren. Een eventuele weigering wordt schriftelijk gemotiveerd en kan uitsluitend verband houden met het geldende minimumaanbod, de bereikbaarheid en spreiding van het aanbod of de continuïteit van de dienstverlening voor gebruikers. Afschaling is uitsluitend toegestaan nadat de gemeente daarmee schriftelijk heeft ingestemd. Daarbij geldt dat: • de afschaling niet mag leiden tot een aanbod lager dan het geldende minimumaanbod; • het absolute minimum van vier (4) operationeel beschikbare deelauto's in het Concessiegebied behouden blijft; en • maximaal één (1) deelauto per zes maanden minder operationeel wordt aangeboden. De verwijzing naar eis 54 in paragraaf 3.2 "Bijsturing" wordt gecorrigeerd naar eis 72.
1.15		Welke contractuele mogelijkheid bestaat uit de businesscase, vlootomvang, subsidie of tijdelijke herijken indien het daadwerkelijke gebruik structureel lager uitvalt	De Concessiehouder draagt in beginsel het opbrengsten- en exploitatierisico en er is geen afnamegarantie. De subsidie is gekoppeld aan onder meer de daadwerkelijk beschikbaar gestelde voertuigen en de gerealiseerde ritomzet. Wel zijn er kwartaaloverleggen en een herijkingsprocedure. Deze herijking vindt plaats in 2031; daarnaast wordt uiterlijk twee jaar na aanvang van de concessie en vervolgens jaarlijks beoordeeld of de KPI's, minimumeisen en meetmethoden nog passend zijn. Bij herijking kunnen onder voorwaarden wijzigingen van het voertuigenaanbod, KPI's, minimumeisen en operationele uitgangspunten worden

		dan de prognoses, bijvoorbeeld als gevolg van vertraagde woningbouw, lage benutting, gewijzigd parkeerbeleid of het uitblijven van gemeentelijke activatie? Is de gemeente bereid eerder drempelwaarden en gevolgen vast te leggen?	besproken. De concessieverlener kan naar aanleiding daarvan besluiten de concessie te wijzigen, maar is daartoe niet verplicht. De financiële impact moet transparant worden gemaakt, onder meer via een businesscase en openboekcalculatie.
1.16		Kan de gemeente per start- en toekomstige hub aangeven: hoeveel exclusieve parkeervakken en laadpunten beschikbaar komen; welk laadvermogen beschikbaar is; wanneer deze voorzieningen operationeel worden opgeleverd; welke beschikbaarheids-SLA wordt afgesproken; wie verantwoordelijk is voor storageherstel; of laadpunten exclusief voor de deelauto's beschikbaar zijn? Wat zijn de financiële en contractuele gevolgen indien een laadvoorziening niet tijdig of onvoldoende beschikbaar is?	De Gemeente stelt bij aanvang van de concessie per hublocatie (starthubs) minimaal één exclusief voor de deelauto van de Concessiehouder gereserveerd parkeervak beschikbaar. Bij aanvang van de dienstverlening dient op iedere starthub ten minste één operationeel beschikbare deelauto aanwezig te zijn. Het Programma van Eisen bevat daarnaast de hoofdregel dat eerst wordt opgeschaald op de bestaande actieve starthubs en dat pas daarna een aanvullende hublocatie wordt geactiveerd. De gemeente besluit over de activering, wijziging, verplaatsing of beëindiging van hublocaties en standplaatsen. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Uitbreiding van het aantal gereserveerde parkeervakken is mogelijk tot het hieronder aangegeven maximaal aantal parkeervakken per locatie, onder voorbehoud van de fysieke inpasbaarheid, verkeerskundige afwegingen, besluitvorming en eventuele benodigde vergunningen. De gemeente garandeert nadrukkelijk niet dat locaties onbeperkt kunnen worden uitgebreid. Een inschrijver kan bij inschrijving aangeven indien hij vanaf de start op alle locaties twee deelauto's wil plaatsen. De gemeente beoordeelt vervolgens per locatie of en onder welke voorwaarden het tweede parkeervak beschikbaar kan worden gesteld. Van Dijkeplein; - Gegarandeerd bij start: 1 parkeervak; - Kan uitbreiden tot in ieder geval: 6 parkeervakken; - Laadvoorziening: Eén parkeervak met laadpunt. Reguliere openbare laadpaal, aansluiting 3x25A, maximaal laadvermogen 11 kW per socket. Huidige exploitant: Allego. Bunschoterplein: -Gegarandeerd bij start: 1 parkeervak; - Kan uitbreiden tot maximaal: 4 parkeervakken;

			- Eén parkeervak met laadpunt. Reguliere openbare laadpaal, aansluiting 3x25A, maximaal laadvermogen 11 kW per socket. Huidige exploitant: Vattenfall. Van Heutszlaan: -Gegarandeerd bij start: 1 parkeervak; -Kan uitbreiden tot maximaal: 4 parkeervakken; -Bij start is geen laadpunt beschikbaar bij het gereserveerde parkeervak. Voor aanleg van een laadpunt loopt een aanvraag bij Vattenfall. De planning voor realisatie is nog niet bekend. De Halte: -Gegarandeerd bij start: 1 parkeervak; -Kan uitbreiden tot maximaal: 4 parkeervakken; -Bij start is geen laadpunt aanwezig. Door lokale netcongestie is realisatie van een laadpunt op korte termijn niet voorzien. De genoemde laadvermogens en laadexploitanten zijn gebaseerd op de situatie ten tijde van publicatie van deze aanbesteding. Deze gegevens kunnen gedurende de concessieperiode wijzigen. De gemeente garandeert niet dat exploitanten, tarieven, technische specificaties of beschikbare laadcapaciteit gedurende de gehele concessieperiode ongewijzigd blijven. Voor de openbare laadpunten gelden de service-, beschikbaarheids- en storingsherstelvoorwaarden zoals vastgelegd in de lopende concessiecontracten tussen de exploitant en de provincie. Deze voorwaarden gelden niet als een door de gemeente afzonderlijk gegarandeerde beschikbaarheids-SLA. De betreffende laadexploitant is verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en storingsherstel van zijn laadvoorziening. De gemeente is niet verantwoordelijk voor storingsherstel aan openbare laadpunten die door derden worden geëxploiteerd. De exclusieve reservering ziet op het aangewezen parkeervak voor de deelauto. Indien noodzakelijke laadinfrastructuur niet tijdig beschikbaar is, of tijdelijk onvoldoende beschikbaar is als gevolg van bijvoorbeeld een storing, netcongestie of vertraging in realisatie, geldt de overgangsregeling zoals opgenomen in het antwoord op vraag 1.26.
--	--	--	---

			Voor de hublocaties De Halte en Van Heutszlaan dient de concessiehouder er rekening mee te houden dat gedurende de periode waarin geen laadinfrastructuur beschikbaar is, een brandstofvoertuig of een andere oplossing die voldoet aan de eisen uit de aanbestedingsstukken noodzakelijk kan zijn.
1.17	Programma van eisen: eis 18 en 19	De eisen 18 en 19 geven de gemeente ruimte om hubs tijdelijk of definitief te wijzigen, te verplaatsen of buiten gebruik te stellen. Kan de gemeente bevestigen dat zij: tijdig een gelijkwaardig alternatief beschikbaar stelt; alle noodzakelijke verhuis-, communicatie- en implementatiekosten dragen; beschikbaarheidsnormen opschort zolang geen gelijkwaardig alternatief beschikbaar is; nl omzetzijdering compenseert wanneer de wijziging niet aan de concessiehouder is toe te rekenen?	Indien de Gemeente de Concessiehouder verzoekt of besluit tot een tijdelijke of permanente wijziging, verplaatsing of buitengebruikstelling van een hub of standplaats, treden partijen vooraf in overleg over de gevolgen daarvan voor de exploitatie. Indien de Concessiehouder daardoor aantoonbaar rechtstreeks en redelijkerwijs noodzakelijke extra kosten maakt of aantoonbare omzet misloopt, kan de Gemeente besluiten deze kosten en omzetzijdering geheel of gedeeltelijk te compenseren. Daarbij geldt dat uitsluitend daadwerkelijk gemaakte, redelijke en met bewijsstukken onderbouwde kosten voor vergoeding in aanmerking komen. Aantoonbare omzetzijdering wordt vastgesteld op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde omzet van de betreffende deelauto of hub in een vergelijkbare voorafgaande periode, gecorrigeerd voor relevante ontwikkelingen zoals seizoenseffecten, gewijzigde tarieven, veranderde beschikbaarheid, woningbouwontwikkeling en algemene marktontwikkelingen. De Concessiehouder moet de omzetzijdering, de causaliteit en de berekeningswijze inzichtelijk maken. De Concessiehouder is verplicht de schade en omzetzijdering zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door tijdelijke herplaatsing, herverdeling van voertuigen of andere redelijke operationele maatregelen. Er wordt geen vergoeding verstrekt voor kosten of omzetzijdering die tot het normale ondernemersrisico behoren, die het gevolg zijn van handelen of nalaten van de Concessiehouder, of die reeds op andere wijze worden vergoed. Compensatie vindt uitsluitend plaats na voorafgaande schriftelijke overeenstemming tussen partijen en over een vooraf vastgestelde periode.
1.18		Het maximale pay-per-use-tarief wordt uitsluitend geïndexeerd met de CPI afgeleid, terwijl voertuigprijzen, verzekeringspremies, energie-, loon- en onderhoudskosten deze sterk kunnen afwijken. Is de gemeente bereid een beheersclausule op te nemen indien relevante	Nee. Gemeente is van mening dat toepassing van de CPI-index voor indexering een gangbare methode is die voorkomende kostenstijgingen voldoende compenseert. Omdat binnen de openbare ruimte die in eigendom is van de gemeente binnen het Mobiliteitsfondsgebied een monopolie gaat gelden voor Concessiehouder vindt Gemeente sturing op tariefstijgingen middels indexering o.b.v. CPI van belang en proportioneel.

		exploitatiekosten cumulatief meer stijgen dan de toegepaste CPI-indexatie of wanneer wet- en regelgeving tot aantoonbare meerkosten leidt?	
1.19		Kan de gemeente verduidelijken of de maxima van € 6,00 per uur en € 0,55 per kilometer cumulatief mogen worden toegepast? Gelden deze maxima ook voor dag-, nacht-, weekend- en langetermijntarieven, abonnementen, zakelijke proposities en voertuigen uit een hogere voertuigcategorie? Welke aanvullende kosten zijn toegestaan?	De gemeente bevestigt dat de maxima van €6.00 per uur en €0,55 mogen cumulatief worden toegepast. De maxima gelden uitsluitend voor het standaard pay-per-useproduct zonder abonnementsvorm of andere prijspropositie. De maxima gelden voor alle voertuigcategorieën. Afzonderlijke aanvullende kosten, zoals reserverings-, annulerings- of no-showkosten, vallen niet onder dit tariefplafond en kunnen door de Concessiehouder bovenop het pay-per-use-tarief worden gehanteerd, mits deze kosten vooraf transparant aan de gebruiker worden bekendgemaakt en wordt voldaan aan het bepaalde in onderdeel 3.3 "Prijsproposities" van Bijlage 1.
1.20	Concessie overeenkomst en Programma van Eisen	In de Concessieovereenkomst (art. 9.1) wordt voor indexatie van vergoedingen, tarieven en subsidies de Dienstenprijsindex (DPI), reeks 2021=100, gehanteerd; in het Programma van Eisen (paragraaf 3.4) wordt voor het tariefplafond de CPI afgeleid, reeks 2025=100, basismaand september 2026 gehanteerd. Kunt u bevestigen welke index (en welke reeks/basisjaar) leidend is voor zowel de tarieven als de subsidiebedragen, en per wanneer de eerste indexatie voor elk van beide van toepassing is?	De gemeente verduidelijkt en wijzigt de indexatieregeling in artikel 9.1 van de Concessieovereenkomst als volgt. Voor het tariefplafond uit het Programma van Eisen geldt de consumentenprijsindex afgeleid (CPI afgeleid), alle huishoudens, alle bestedingen, reeks 2025=100, met september 2026 als referentiemaand. Negatieve indexatie wordt doorgevoerd. Voor de exploitatiesubsidie en de gebruiksafhankelijke subsidie, waarop artikel 9.1 van de Concessieovereenkomst ziet, geldt de Dienstenprijsindex (DPI) van commerciële dienstverlening en transport, reeks 2025=100, met september 2026 als referentiemaand. De eerste indexatie van het tariefplafond, de subsidiebedragen, vergoedingen en tarieven vindt plaats per 1 januari 2028, op basis van de procentuele mutatie van het betreffende indexcijfer van september 2027 ten opzichte van september 2026. De daaropvolgende indexaties vinden jaarlijks per 1 januari plaats op basis van de mutatie van september ten opzichte van september van het voorafgaande jaar.

1.21	Aanbestedingsdocument (paragraaf 6.3, G1 Gevraagde exploitatie subsidie) en Bijlage 6 Invulformat exploitatie bijdrage	Kunt u bevestigen dat het bedrag van €190.800 in de scoreformule voor gunningscriterium G1 een vast, fictief ijkpunt is gebaseerd op het indicatieve groeipad uit tabel 1.1, en dat dit bedrag niet wordt aangepast als het daadwerkelijke groeipad (op basis van werkelijke woningbouwrealisatie) hiervan afwijkt?	De gemeente bevestigt dat het bedrag van € 190.800 een vast ijkpunt vormt voor de beoordeling van gunningscriterium G1. Dit bedrag is gebaseerd op het voor de beoordeling gehanteerde groeipad, zoals opgenomen in tabel 1.1 van Bijlage 1, Programma van Eisen. Tijdens de concessie wordt de exploitatiesubsidie berekend op basis van: <i>gevraagde exploitatiesubsidie per deelauto (die bij inschrijving is ingediend) × het aantal deelauto's dat daadwerkelijk is geplaatst</i>. Het daadwerkelijke aantal deelauto's wordt vastgesteld op basis van het aantal gerealiseerde woningen overeenkomstig Bijlage 1, Programma van Eisen. Deelauto's die boven op het basisaanbod worden geplaatst, komen op grond van Bijlage 5, Financiële bepalingen, niet voor exploitatiesubsidie in aanmerking.
1.22	Bijlage 5 Financiële Bepalingen (onderdeel 1, punten 7-8) en Bijlage 7 Toelichting opgave FEO	Is de "Ritomzet" waarover de gebruiksafhankelijke subsidie wordt berekend de bruto-omzet vóór kortingen/abonnementsvoordelen, en telt de omzet van eventuele extra deelauto's boven het Basisaanbod mee bij het bepalen van de gemiddelde omzet per deelauto, of alleen de omzet van de Basisaanbod-voertuigen?	Zie antwoord op vraag 1.9.
1.23	Bijlage 1 Programma van Eisen (paragraaf 3.4, Ritprijs) versus Bijlage 8	Mogen naast het tariefplafond van €6,00/uur en €0,55/km afzonderlijke reserverings- of annuleringskosten in rekening worden gebracht (zoals de aparte opbrengstenpost "reserveringskosten" in het Invulformat FEO lijkt te	Zie antwoord op vraag 1.19.

	Invulform at FEO (opbrengs tenpost reserverin gskosten).	suggereren), of vallen dergelijke kosten onder het tariefplafond?	
1.24	Bijlage 1 Programm a van Eisen (paragraaf 1.2 Beschikba arheid voertuige n en paragraaf 3.2 Bijsturing).	Geldt voor het uitbreiden van het deelautoaanbod naar aanleiding van de beschikbaarheidsformule (woningen ÷ 70) een harde termijn waarbinnen de daadwerkelijke plaatsing gerealiseerd moet zijn, of betreft dit uitsluitend een inspanningsverplichting via het overlegproces van paragraaf 3.2 (met doorlooptijden van 30+30 kalenderdagen)?	De gemeente stelt eenmaal per kwartaal vast hoeveel woningen binnen het werkingsgebied Mobiliteitsfonds tot en met dat kwartaal zijn gerealiseerd. Deze vaststelling wordt besproken in het eerstvolgende kwartaaloverleg met de Concessiehouder. Indien toepassing van de beschikbaarheidsformule leidt tot een hoger minimumaantal deelauto's, is de concessiehouder verplicht het aanbod overeenkomstig dit hogere minimumaantal uit te breiden. De daadwerkelijke bijplaatsing van de extra deelauto's moet uiterlijk bij het eerstvolgende kwartaaloverleg na de vaststelling en bespreking van het aantal gerealiseerde woningen zijn gerealiseerd en operationeel beschikbaar zijn. De gemeente past paragraaf 1.2 van Bijlage 1 hierop aan. De daarin opgenomen jaarlijkse vaststelling van het aantal gerealiseerde woningen wordt vervangen door een kwartaalgewijze vaststelling. Tevens wordt in paragraaf 1.2 opgenomen dat de benodigde uitbreiding uiterlijk bij het eerstvolgende kwartaaloverleg na de vaststelling en bespreking van het aantal gerealiseerde woningen operationeel beschikbaar moet zijn. De termijnen van 30 kalenderdagen uit paragraaf 3.2 blijven van toepassing op bijplaatsing boven het minimumaanbod, bijvoorbeeld vanwege goed gebruik of een hoge bezettingsgraad. Deze termijnen en de bijsturing- en opschalingsprocedure van paragraaf 3.2 zijn niet van toepassing op de uitbreiding die noodzakelijk is om het op grond van de beschikbaarheidsformule bepaalde minimumaanbod te bereiken. Indien uit de woningbouwopgave al blijkt dat een uitbreiding van het minimumaanbod noodzakelijk is, kan dit worden betrokken bij de beoordeling van een afzonderlijke bijplaatsing boven het minimumaanbod.
1.25	Bijlage 1 Programm a van Eisen (paragraaf 1.7, Technisch e eisen).	Hoe wordt de toegang tot en reservering van de door de gemeente beschikbaar gestelde laadpunten op de hublocaties geregeld ten opzichte van eventuele reguliere EV- laadpunten voor bewoners op dezelfde locatie? Heeft de concessiehouder exclusieve	De parkeervakken met laadpunten worden middels een verkeersbesluit en de plaatsing van verkeersborden juridisch en handhaafbaar exclusief toegewezen aan de deelauto's van de Concessiehouder. Bij opschaling van de vloot kan de hublocatie, voor zover uitvoerbaar en beschikbaar, worden uitgebreid met extra vakken en laadpunten voor exclusief gebruik door de Concessiehouder. De gemeente kan de planning van de aanleg of uitbreiding van laadinfrastructuur momenteel niet sturen of garanderen vanwege netcongestie en het ACM-prioriteringskader. De Concessiehouder heeft daarom geen gegarandeerd voorrangrecht op het gebruik of de aanleg van bestaande of nieuwe laadinfrastructuur.

		toegang tot de aan de deelauto's toegewezen laadpunten, en krijgt de concessiehouder voorrang bij het gebruik van en het laten aanleggen van geschikte laadinfrastructuur op het moment dat opschaling van de vloot nodig is?	Eis 38 in Bijlage 1 wordt aangepast, zodat daarin ook staat dat: de aan de deelauto's toegewezen parkeervakken en laadpunten exclusief voor de Concessiehouder worden bestemd. Bij opschaling kunnen extra vakken en laadpunten worden toegewezen.
1.26	Bijlage 1 Programma van Eisen (paragraaf 1.7, Technische eisen — overgangsregeling emissievrije voertuigen)	Hoe wordt omgegaan met het niet tijdig beschikbaar zijn van de vereiste laadinfrastructuur op een hublocatie, in de situatie dat de concessiehouder geen (of onvoldoende) brandstofauto's wil of kan aanbieden om de tussentijdse periode te overbruggen?	Het op grond van de eisen 5 tot en met 8 geldende minimumaantal operationeel beschikbare deelauto's en de daarbij geldende verdeling over de hublocaties moet altijd worden geborgd. Voor hublocaties waar bij aanvang van de dienstverlening geen operationele laadvoorziening beschikbaar is, geldt tijdelijk een uitzondering op de verplichting om uitsluitend volledig emissievrije voertuigen in te zetten. De Concessiehouder mag op die locatie gedurende deze periode het vereiste aanbod invullen met een of meer voertuigen die niet volledig emissievrij zijn. Deze uitzondering ziet niet op het vereiste minimumaantal operationeel beschikbare deelauto's. Zodra een operationele laadvoorziening beschikbaar is, geldt de verplichting om uiterlijk binnen drie maanden uitsluitend volledig emissievrije voertuigen in te zetten. Indien deze termijn aantoonbaar niet haalbaar is, kan de Gemeente vooraf schriftelijk instemmen met een afwijkende planning (zie het antwoord op vraag 1.2). De gewijzigde regeling vervangt de overeenkomstige passage in § 1.7, eis 40, van het Programma van Eisen.
1.27	Bijlage 4 hublocaties	Is bij het ontwerp van de hublocaties (Bijlage 4) rekening gehouden met aanvullende voorzieningen zoals stallingsmogelijkheden voor privéfietsen of andere multifunctionele toepassingen op of nabij de hub, en zo nee, staat de gemeente open voor suggesties hiertoe vanuit inschrijvers?	Bij een deel van de hubs zijn nu al fietsparkeerplekken op loopafstand beschikbaar. De gemeente staat open voor suggesties van de Concessiehouder om de hub kwalitatief te verbeteren. Indien en voor zover de Concessiehouder mogelijkheden ziet, kan zij die aangeven bij de gemeente. Indien de gemeente besluit tot een aanvullende of andere voorziening in of rond de hub, is zij verantwoordelijk voor de realisatie en zal de gemeente zorgdragen voor het beheer hiervan en/of het in eigendom houden. Dit valt niet binnen de scope van de Concessie.

1.28	Concessie overeenkomst	Is het aan de concessiehouder verleende alleenrecht (art. 2.1 Concessieovereenkomst) beperkt tot het station-based exploiteren van deelauto's op de aangewezen hublocaties, of strekt dit zich uit tot elke vorm van deelauto-exploitatie — inclusief free-floating aanbod of gebruik van reguliere parkeerplaatsen — binnen het gehele werkingsgebied van het Mobiliteitsfonds/Ede-Centrum?	Voor de Concessiehouder geldt gedurende de Concessie een alleenrecht voor het aanbieden van station-based deelauto's op de hublocaties binnen het werkingsgebied van het Mobiliteitsfonds. De hublocaties worden aan de Concessiehouder toegewezen. Deelauto's mogen binnen het concessiegebied uitsluitend op deze hublocaties worden aangeboden. Daarmee geldt het alleenrecht feitelijk voor het gehele concessiegebied. Het aanbieden van deelauto's op reguliere parkeerplaatsen buiten de hublocaties of in de vorm van free-floating is niet toegestaan, tenzij Partijen dit schriftelijk overeenkomen.
1.29	Concessie overeenkomst (art. 29.1, Hardheidsclausule, in samenhang met art. 2.1 looptijd/exclusiviteit en art. 9 indexatie).	De hardheidsclausule (art. 29.1) sluit kostenstijgingen in personeel, materieel en energie expliciet uit als grond voor aanpassing van de concessie, en bestempelt dit als normaal ondernemersrisico. Een exclusiviteitsperiode van 10 jaar (met mogelijke verlenging) is echter lang, en kostenstijgingen in dit gebied worden regelmatig versterkt door overheidsingrijpen of -maatregelen zelf (bijvoorbeeld wijzigingen in parkeerbeleid, netcongestiemaatregelen of aanpassingen in de laadinfrastructuurplanning). Dit is naar onze mening geen regulier ondernemersrisico. Hoe wil de concessieverlener hieraan tegemoet komen?	Volgens de hardheidsclausule behoren autonome kostenstijgingen voor personeel, materieel en energie tot het normale ondernemersrisico. De overeenkomst bevat daarnaast een wijzigings- en herijkingsprocedure voor onder meer wijzigingen in wet- en regelgeving, beleid, infrastructuur en andere ontwikkelingen. Bij een dergelijke wijziging of herijking kan de financiële impact worden onderzocht en kan de subsidie of een andere vergoeding worden aangepast wanneer de financiële gevolgen aantoonbaar, redelijk, rechtstreeks en niet vermijdbaar uit de betreffende wijziging of herijking voortvloeien. Dit geldt niet voor autonome kostenstijgingen die op grond van artikel 29.1 tot het normale ondernemersrisico behoren.

1.30	Concessie overeenkomst (art. 25, Overmacht).	Kwalificeert een langdurige onderbreking of vertraging in de door de gemeente te verzorgen laadinfrastructuur op de hublocaties (bijvoorbeeld door netcongestie of vertraagde aanleg) als overmacht in de zin van artikel 25, gelet op de afhankelijkheid van de concessiehouder van deze door de gemeente gefaciliteerde voorziening?	Een langdurige onderbreking van bestaande operationele laadinfrastructuur kan, mits aan de voorwaarden van artikel 25 van de Concessieovereenkomst wordt voldaan, als overmacht worden aangemerkt. Dit laat het op grond van de eisen 5 tot en met 8 geldende minimumaantal operationeel beschikbare deelauto's en de daarbij geldende verdeling over de hublocaties onverlet. Voor het niet tijdig beschikbaar zijn van nieuw te plaatsen laadinfrastructuur geldt de regeling zoals opgenomen in het antwoord op vraag 1.26.
1.31	Concessie overeenkomst (art. 7.3) versus Bijlage 9 Checklist en Aanbestedingsdocument (paragraaf 5.2).	Artikel 7.3 van de Concessieovereenkomst verwijst naar de financieel economische onderbouwing als "bijlage 7", terwijl deze volgens de Checklist en het Aanbestedingsdocument feitelijk wordt ingediend via Bijlage 8 (Invulformat FEO). Kunt u bevestigen welke bijlage hier bedoeld wordt, en of de contractuele bijlagenummering na gunning afwijkt van de nummering in de huidige aanbestedingsstukken?	Dank voor u opmerking. Dit betreft een abusievelijke verschrijving en wordt in de bijlage correct aangepast.
1.32		Zijn op deze concessie tevens algemene inkoopvoorwaarden van de gemeente Ede van toepassing? Zo ja, kunt u deze alsnog verstrekken?	Dat is juist. Bijlage 12 is toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen met de algemene Inkoopvoorwaarden van gemeente Ede. Deze inkoopvoorwaarden worden voor de volledigheid in rangorde geplaatst onder paragraaf 3.1 als punt C.4. van de concessieovereenkomst.
1.33	Concessie overeenkomst, in de artikelen 7.3 t/m 7.5	In de concessieovereenkomst vraagt u om een jaarlijkse een goedkeurende controleverklaring van een accountant. Is	Zie antwoord vraag 1.1.

	(Financiën) Accountantsverklaring	subsidieverstrekker er van op de hoogte dat een steeds kleinere groep accountants dit werk verrichten en in verband met de voor de beroepsgroep geldende kwaliteitseisen hier hoge kosten aan verbonden zijn? Voor een periode van 7 jaar (de gesubsidieerde jaren) kan dit al gauw gezamenlijk meer dan EUR 20.000 zijn. Daarmee meer dan 10% van het maximale subsidiebedrag waarbij tijd, inspanning en kosten van de concessiehouder niet meegenomen is, en dit gebaseerd is op accountantstarieven in 2026. Indexering zal dit doen toenemen waarbij het subsidiebedrag gemaximeerd is. Bij het geboden alternatief, vaststelling door de gemeente, is nu niet duidelijk hoe dit vastgesteld zal worden. Kan de gemeente met minder kostbare alternatieven komen of met een voorstel tot bijdrage in deze kosten?	
1.34	Concessie overeenkomst (art. 26.1.h en art. 28.3/28.4)	Hoe moet "wijziging van zeggenschap in het geplaatste kapitaal" (art. 26.1.h) en "wijziging in de zeggenschapsverhouding" groter dan 10% (art. 28.3/28.4) worden uitgelegd bij een	Bij een ledenorganisatie, zoals een coöperatie, leidt een wijziging in de leden-, aandelen- of certificatenverhouding niet automatisch tot een wijziging van zeggenschap. De bepalingen uit artikel 26.1.h en artikel 28.3 en 28.4 van de Concessieovereenkomst moeten worden uitgelegd in het licht van de daadwerkelijke juridische en feitelijke zeggenschap over de Concessiehouder en over de onderneming die de concessie uitvoert.

		ledenorganisatie zoals een coöperatie, waarbinnen leden kunnen toe- en uittreden zonder dat dit noodzakelijkerwijs de bestuurlijke zeggenschap over de organisatie of haar dochterondernemingen wijzigt?	Onder een wijziging van zeggenschap wordt verstaan een wijziging waardoor een andere persoon of entiteit direct of indirect beslissende invloed verkrijgt of verliest op het bestuur, het beleid of de strategische besluitvorming van de Concessiehouder of de onderneming die de concessie uitvoert. Een loutere wijziging van de kapitaal-, leden- of certificatenverhouding als gevolg van reguliere toe- of uittreding van leden valt daar niet onder, voor zover de feitelijke en juridische zeggenschap over de Concessiehouder en de onderneming die de concessie uitvoert niet wijzigt. De bepalingen zijn wel van toepassing indien de toe- of uittreding van leden, de overdracht van aandelen of certificaten, of een andere wijziging binnen de ledenorganisatie leidt tot een significante wijziging in de beslissende zeggenschap. In dat geval geldt de meldings- en toestemmingsprocedure uit artikel 28.3 en 28.4 van de Concessieovereenkomst. Daarbij geldt dat een wijziging in de zeggenschap van meer dan 10% als significant wordt aangemerkt.
--	--	---	---