

Nota van Inlichtingen 2

Deelbakfietsen Ede

	Evt. verwijzing document	Vraag	Antwoord
2.1	Subsidie	Naar rato in 2027 (Bijlage 6, art. 1.9). Wordt de gebruiksafhankelijke subsidie over 2027 naar rato uitgekeerd (april–december)? De meetperiode van 1 april t/m 31 oktober valt volledig binnen 2027.	Ja. Voor 2027 wordt de gebruiksafhankelijke subsidie naar rato vastgesteld over de eerste concessieperiode van 1 april tot en met 31 december 2027; dat is 9/12 van het jaarbedrag.
2.2	Subsidie	Drempel voor Regime 2. De gebruiksgegevens in Bijlage 5 ondersteunen de drempel in Regime 2 niet. De drempel dient te worden verlaagd naar 1,0 uur per dag, net als in de opstartfase van Regime 1 en 3.	De gemeente blijft bij een gebruiksdrempel van 1,5 uur per dag voor Regime 2. De gebruiksgegevens uit Bijlage 5 betreffen een gemiddelde van <u>alle</u> deelbakfietsen in Ede momenteel. Hiervan hoeven enkel de deelbakfietsen die het best presteren (14 stuks) te worden geplaatst binnen Regime 2. De drempel is mede bedoeld om het gebruik van de deelbakfietsen verder te stimuleren.
2.3	Subsidie	Gedeeltelijke uitkering. Is de gemeente bereid een deel van de subsidie uit te keren als een fiets de drempel niet haalt? Bijvoorbeeld 50% bij 1,0 uur per dag in Regime 2.	Nee. De gemeente heeft geen gedeeltelijke of staffelgewijze uitkering opgenomen. De gebruiksafhankelijke subsidie wordt uitsluitend toegekend als de betreffende deelbakfiets afzonderlijk aan de toepasselijke gebruiksdrempel voldoet.
2.4	Subsidie	Dagpas. Telt een doorlopende huur van 24 uur (een dagpas, met pauzes) volledig mee als gebruiksduur? Geldt er een maximale duur per rit? Hoe worden ritten behandeld die niet goed zijn afgesloten?	Ja. Voor de berekening van de gebruiksduur telt de volledige periode mee vanaf het starten tot het beëindigen van de rit, inclusief pauzes, zolang "de huur" tijdens de pauze doorloopt. Een doorlopende rit van 24 uur telt dus in beginsel volledig mee als gebruiksduur. De Concessiehouder dient zijn tarieven en proposities zodanig vorm te geven dat wordt voorkomen dat laaggeprijsde dagpassen worden ingezet om de voor subsidie vereiste gebruiksduur te behalen, terwijl fietsen langdurig niet beschikbaar zijn voor andere gebruikers. Op grond van eis 88 van het Programma van

			Eisen zijn alle tarieven en proposities onderworpen aan voorafgaande goedkeuring door de Concessieverlener. Niet correct afgesloten ritten dienen door de Concessiehouder achteraf te worden gecorrigeerd, zodat uitsluitend de daadwerkelijke gebruiksduur wordt meegerekend.
2.5	Subsidie	Dagen operationeel beschikbaar (art. 1.7). Bevestigt de gemeente dat dagen waarop een fiets gereserveerd of in gebruik is, meetellen als dagen operationeel beschikbaar?	Ja. De gemeente bevestigt dat dagen waarop een deelbakfiets door een gebruiker is gereserveerd of in gebruik is, meetellen als dagen waarop de fiets operationeel beschikbaar is. Dit volgt uit eis 41 van het Programma van Eisen: dergelijke perioden gelden niet als "niet-beschikbaar", zolang de fiets door een gebruiker kan worden gereserveerd of opgehaald.
2.6	subsidie	Opstartbijdrage bij vroegtijdig einde. Moet de opstartbijdrage voor Regime 2 (deels) worden terugbetaald als de concessie vroegtijdig eindigt? Zo ja, onder welke voorwaarden?	Nee, er is geen expliciete verplichting opgenomen om de opstartbijdrage voor Regime 2 geheel of gedeeltelijk terug te betalen bij een vroegtijdig einde van de concessie.
2.7	Subsidie	Tegenstrijdigheid concessieovereenkomst (art. 8.4). Daar staat de exploitatiesubsidie nog als "per kwartaal, tijdelijk en afbouwend". Bevestigt de gemeente dat Bijlage 6 leidend is: een vast bedrag per maand, zonder afbouw?	De gemeente bevestigt dat de exploitatiesubsidie in Regime 1 uitsluitend geldt tijdens de opstartfase en binnen die fase niet afbouwt. De subsidie wordt maandelijks opgebouwd op basis van de operationele beschikbaarheid. De passage in de concessieovereenkomst waarin de subsidie als "per kwartaal, tijdelijk en afbouwend" is daarom al doorgehaald.
2.8	Bijlage 7	Wordt een nieuwe versie gepubliceerd voor de opstartbijdrage van Regime 2? De huidige versie gaat nog uit van de exploitatiesubsidie, met een deler van €33.000.	Bijlage 7 is wel aangepast, maar per abuis niet mee-gepubliceerd. Deze wordt alsnog gepubliceerd.
2.9	Formule G1 (Aanbestedingsdocument §6.3).	Daar staan nog de oude formule en deler (€22.500). Bevestigt de gemeente dat alleen de formule met €35.000 voor de opstartbijdrage geldt?	Dat is niet correct. In het nieuwe aanbestedingsdocument is de formule aangepast.
2.10	Bijlage 9 (toelichting FEO).	Daarin staat nog een drempel van 2 uur per dag. Is Bijlage 6 leidend?	Bijlage 9 is wel aangepast, maar per abuis niet mee-gepubliceerd. Deze wordt alsnog gepubliceerd.
2.11	Accountantsverklaring.	Volgens Mededeling 2 is die vervallen, maar art. 12.7 van de concessieovereenkomst vraagt er nog om. Wordt art. 12.7 aangepast en waarom is het eigenlijk vervallen?	Dat is niet correct. Artikel 12.7 is doorgehaald. Voor het vervallen wordt verwezen naar mededeling 2 NvI 1.

2.12	Art. 26.7.	Dit artikel verwijst naar een "artikel 26.3" dat niet bestaat. Wat is hier bedoeld? Heeft de gemeente een eigen opzegrecht, en geldt de vergoeding (kosten plus gederfde winst, max €35.000 per jaar) dan in dat geval?	In de overeenkomst die bij nota van inlichtingen 1 is gepubliceerd is de nummering vanaf artikel 8 scheef gegaan (elk artikel begon vanaf x.4). Dat is nu aangepast.
2.13		Opzegrecht voor de concessiehouder. Is de gemeente bereid de concessiehouder een opzegrecht te geven, bijvoorbeeld na 3 of 5 jaar? Of als het gebruik structureel onder de drempels blijft nadat de subsidie is afgelopen?	De gemeente is niet bereid om een zelfstandig opzegrecht voor de Concessiehouder wegens tegenvallend gebruik of het wegvallen van subsidies op te nemen. De Concessieovereenkomst heeft een looptijd van 1 april 2027 tot en met 31 maart 2037. De Concessiehouder blijft gedurende deze looptijd verantwoordelijk voor de continuïteit van de dienstverlening. Wel bespreken de Gemeente en de Concessiehouder ieder kwartaal of het aanbod moet worden aangepast. Bij structureel laag gebruik kan, met inachtneming van de voorwaarden uit paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen en na voorafgaande schriftelijke instemming van de Gemeente, afschaling van het aanbod aan de orde zijn. De bestaande beëindigingsmogelijkheid van de Concessiehouder bij een niet-herstelbare tekortkoming van de Gemeente blijft ongewijzigd.
2.14		Afschalen (PvE eis 87). Mag na de opstartfase sneller worden afgeschaald dan 1 fiets per 6 maanden, als het gebruik structureel tegenvalt?	De Gemeente bevestigt dat afschaling kan plaatsvinden met maximaal één deelbakfiets per kwartaal. Afschaling blijft uitsluitend mogelijk na bespreking in het kwartaaloverleg en schriftelijke instemming van de Gemeente, waarbij de bereikbaarheid, spreiding, continuïteit en de toepasselijke minimumeisen worden betrokken. Partijen kunnen overeenkomen dat in plaats van afschaling besluiten tot verplaatsing van een deelbakfiets. Dit is toegevoegd als eis 88 in het PvE. Bij verplaatsing blijven de subsidievoorwaarden in dien van toepassing ongewijzigd van toepassing.
2.15		Wijziging van zeggenschap (art. 26.4h en 28.6–28.7). Bevestigt de gemeente dat een wijziging van zeggenschap waarvoor zij vooraf toestemming heeft gegeven, geen beëindigingsgrond is? Geldt dat ook voor herstructureringen binnen een concern?	Indien gemeente heeft ingestemd met de wijziging, zal voor die wijziging de beëindigingsmogelijkheid vanwege wijziging van de zeggenschap als bepaald in 26.1 komen te vervallen. Artikel 28.1h is aangepast in overeenstemming met 30.3 en 30.4.

2.16		Plafond voor boetes. Is de gemeente bereid een maximum per overtreding en per jaar vast te leggen, bijvoorbeeld als percentage van de subsidie of de omzet? Of een boetecatalogus op te nemen?	De Gemeente verwijst naar het antwoord op vraag 2.18. De Gemeente neemt geen aanvullend maximum per overtreding of per kalenderjaar en geen vaste boetecatalogus op. Uitgangspunt bij tekortkomingen is dat de Gemeente en de Concessiehouder in overleg tot een oplossing komen en afspraken maken over herstel. Contractuele boetes vormen het sluitstuk van de naleving van de concessieafspraken. Het opleggen daarvan is een bevoegdheid van de Gemeente, geen verplichting. De Gemeente gaat hiermee proportioneel om en betreft daarbij de aard, ernst, duur, gevolgen en frequentie van de tekortkoming, de herstelmogelijkheden en de getroffen herstelmaatregelen. Boetes of andere bedragen die door een bevoegde autoriteit aan de Gemeente worden opgelegd, vallen niet onder deze contractuele boetebevoegdheid. Dergelijke bedragen kunnen uitsluitend op de Concessiehouder worden verhaald indien en voor zover artikel 22 van de Concessieovereenkomst daarvoor een grondslag biedt.
2.17		De 5%-grens (art. 26.4n). In 2027–2029 betekent deze grens bij 4 subsidiabele fietsen dat al bij ongeveer €300 aan boetes de concessie beëindigd kan worden. Is de gemeente bereid deze grens te verhogen, of te koppelen aan een vast minimumbedrag?	De Gemeente verhoogt de 5%-grens niet en koppelt deze niet aan een vast minimumbedrag of aan de omzet. Deze beëindigingsgrond geldt uitsluitend gedurende kalenderjaren waarin een exploitatiesubsidie wordt verstrekt. Indien het totaalbedrag aan opgelegde sancties in een kalenderjaar meer bedraagt dan 5% van de voor dat kalenderjaar vastgestelde exploitatiesubsidie, is de Gemeente op grond van artikel 28.1, onder n, bevoegd de Concessieovereenkomst te beëindigen. De Gemeente is niet verplicht van deze bevoegdheid gebruik te maken. Bij de beslissing om deze bevoegdheid al dan niet uit te oefenen, betreft de Gemeente de omstandigheden van het geval en de proportionaliteit van beëindiging. Uitgangspunt blijft om waar

			mogelijk door overleg en passende herstel- of verbetermaatregelen tot een oplossing te komen.
2.18		Eerst herstellen. Bevestigt de gemeente dat een boete altijd wordt voorafgegaan door een hersteltermijn, behalve bij herhaling?	De Gemeente bevestigt dat overleg en herstel vooropstaan. Bij een tekortkoming wordt de Concessiehouder in beginsel eerst schriftelijk geïnformeerd en een redelijke termijn geboden om deze te herstellen of, waar onmiddellijk herstel niet mogelijk is, passende verbetermaatregelen te treffen. Een contractuele boete vormt het sluitstuk. Van een voorafgaande hersteltermijn kan uitsluitend worden afgezien voor zover de Concessieovereenkomst dit toestaat en de omstandigheden dit rechtvaardigen, bijvoorbeeld bij herhaling van een eerder gemelde tekortkoming of wanneer herstel niet mogelijk is. De Gemeente motiveert die afweging en handelt daarbij proportioneel. Bij herhaling van een overtreding waarvoor al eerder een discretionaire boete is opgelegd, kan overeenkomstig artikel 18.7 een nieuwe discretionaire boete worden opgelegd zonder nieuwe schriftelijke kennisgeving. Ook dan blijft het opleggen van een boete een bevoegdheid en geen verplichting. De Gemeente wenst een contractuele boete uitsluitend als ultimum remedium — dus als laatste handhavingsmiddel — in te zetten, wanneer overleg, herstel of verbetermaatregelen niet tot het gewenste resultaat hebben geleid of wanneer de aard, ernst of herhaling van de tekortkoming directe oplegging rechtvaardigt. Daarmee blijft de mogelijkheid tot directe boeteoplegging behouden, zonder dat dit het uitgangspunt wegneemt dat de Gemeente een boete bij voorkeur pas inzet als sluitstuk van de handhaving.
2.19		Bestaande locaties buiten de lijst van Regime 2. Kunnen deelbakfietslocaties die nu in gebruik zijn maar niet in tabel 1.1 staan, per 1 april 2027 doorlopen als hub in Regime 3? Of moet daarvoor de volledige procedure van PvE eis 14–17 worden doorlopen?	Regime 3 ziet op nieuwe hublocaties in de rest van de gemeente Ede. Een bestaande locatie die niet in tabel 1.1 is opgenomen, kan daarom niet zonder nadere kwalificatie automatisch als Regime 3-hub worden voortgezet. Indien de betreffende locatie als nieuwe

			hublocatie binnen Regime 3 wordt voorgesteld, moet het voorstel voldoen aan de eisen 14 tot en met 17 van het Programma van Eisen, waaronder een korte onderbouwing van de locatiekeuze, de planning voor realisatie en ingebruikname en de gevolgen voor de spreiding en bereikbaarheid van het aanbod. De onderbouwing kan beknopt zijn, mits deze de genoemde onderwerpen voldoende behandelt.
2.20		Beschikbaarheidseis (PvE eis 41). Geldt "maximaal 1 voertuig gelijktijdig niet operationeel bij 10 of minder fietsen" per regime of voor de hele vloot?	De gemeente bevestigt dat de grens geldt voor de gehele vloot waarop de Concessiehouder binnen de concessie voertuigen aanbiedt. De grens geldt dus niet afzonderlijk per regime.
2.21		Verplaatsen van hubs (PvE eis 23–25). Is de gemeente bereid de concessiehouder een recht op compensatie te geven als zij hubs verplaatst of sluit? Nu is dat een bevoegdheid van de gemeente zelf.	De Gemeente kent de Concessiehouder geen automatisch recht op compensatie toe. Zoals bepaald in eisen 21 tot en met 25 van het Programma van Eisen, treden de Gemeente en de Concessiehouder vooraf in overleg wanneer de Gemeente verzoekt om of besluit tot een tijdelijke of definitieve wijziging, verplaatsing of buitengebruikstelling van een hub of standplaats. De Gemeente kan besluiten aantoonbare, rechtstreeks daaruit voortvloeiende en redelijkerwijs noodzakelijke extra kosten en aantoonbare omzetsderving geheel of gedeeltelijk te compenseren. Daarbij gelden de voorwaarden voor onderbouwing, berekening, schadebeperking en uitsluiting zoals opgenomen in deze eisen. Compensatie vindt uitsluitend plaats na voorafgaande schriftelijke overeenstemming tussen partijen en over een vooraf vastgestelde periode, met inachtneming van de toepasselijke wettelijke kaders.
2.22		Eigen risico (PvE eis 36). Geldt het maximum van €100 ook bij diefstal of verlies van de fiets door de gebruiker, of bij het niet terugbrengen?	De gemeente verduidelijkt dat het maximum van € 100 uit PvE-eis 36 onder a betrekking heeft op het op de gebruiker verhaalde eigen risico bij schade aan het voertuig. Dit maximum geldt niet zonder meer voor diefstal, verlies of het niet terugbrengen van het voertuig. De gebruikers-voorwaarden moeten hierover duidelijkheid bieden en worden voorafgaand aan het gebruik aan

			de gebruiker verstrekt. De dekking voor verlies en diefstal als bedoeld in PvE-eis 35 blijft onverkort van toepassing.
2.23		ISO 27001 (PvE eis 58). Volstaat het als de hostingpartij of cloudprovider ISO 27001-gecertificeerd is? Of moet ook de app- of platformleverancier zelf gecertificeerd zijn?	De gemeente verduidelijkt dat de app- of platformleverancier op grond van eis 58 niet afzonderlijk ISO/IEC 27001-gecertificeerd hoeft te zijn. De hostingpartij dient aantoonbaar te voldoen aan gangbare informatiebeveiligingsnormen, zoals ISO/IEC 27001 of een gelijkwaardige norm. De concessiehouder blijft onverminderd verantwoordelijk voor een veilige hosting, opslag en verwerking van de gegevens en voor het treffen van passende technische en organisatorische maatregelen voor de gehele dienstverlening, overeenkomstig de eisen 55, 56 en 61.
2.24	Proef tussen de starthubs van Regime 1 (Programma van Eisen eis 79 en 84; Bijlage 4; Nvl vraag 1.20)	De vier starthubs van Regime 1 (Bunschoterplein, Maanderplein, Station Ede-Centrum en Van Heutszlaan) liggen in Ede-Centrum. Een beperkte proef tussen deze hubs zou de Gemeente eigen gebruiksgegevens kunnen opleveren voor het onderzoek dat zij in het antwoord op vraag 1.20 noemt. Vraag: Bevestigt de Gemeente dat de Concessiehouder, met back-to-one als uitgangspunt van de inschrijving, gedurende de looptijd via het kwartaaloverleg (eis 79) een tijdelijke proef met back-to-many tussen de starthubs van Regime 1 kan voorstellen, en dat de Gemeente daarover kan besluiten als alternatieve maatregel in de zin van eis 84?	Nee, dit wordt niet bevestigd. Voor deze aanbesteding geldt back-to-one als uitgangspunt: iedere deelbakfiets dient na gebruik te worden teruggebracht naar de vertrekhub. Back-to-many maakt geen onderdeel uit van de uitgevraagde systematiek en kan daarom niet als uitgangspunt voor de inschrijving worden gehanteerd. De Gemeente sluit niet uit dat zij back-to-many in de toekomst onderzoekt; daaraan kan geen toezegging worden ontleend. Het kwartaaloverleg biedt ruimte om het aanbod en de uitvoering te bespreken en waar nodig bij te sturen. Eis 84 ziet op de besluitvorming over bijplaatsing en een daarbij voorgestelde alternatieve maatregel. Daaruit volgt niet dat de Concessiehouder zonder meer een tijdelijke back-to-many-proef kan verlangen of dat de Gemeente zich vooraf verplicht een dergelijke proef toe te staan. Een dergelijk voorstel kan onderwerp van overleg worden, maar uitvoering daarvan vereist een afzonderlijk besluit van de Gemeente en, voor zover sprake is van afwijking van de concessievoorwaarden, nadere schriftelijke afspraken.
2.25	Herzieningsclausule voor back-to-many (Concessieovereenkomst art. 19.5 en 19.6; Nvl vraag 1.20)	In het antwoord op vraag 1.20 sluit de Gemeente niet uit dat in de toekomst wordt onderzocht of back-to-many wenselijk of mogelijk is. Artikel 19.5 staat eenzijdige wijziging toe indien het Bestek in de wijziging voorziet, en artikel 19.6 benadrukt de wens tot flexibiliteit gedurende de looptijd. Een overgang naar back-to-many die niet in de	Nee. De Gemeente neemt geen afzonderlijke herzieningsclausule op, maar verduidelijkt dat een proef met of overgang naar back-to-many tussen aangewezen hubs behoort tot de voorziene wijzigingsmogelijkheden met toepassing van artikel 19 van de

		aanbestedingsstukken is voorzien, kan bij een looptijd van tien jaar als wezenlijke wijziging worden aangemerkt. Een duidelijke, precieze en ondubbelzinnige herzieningsclausule houdt die mogelijkheid voor de Gemeente open, zonder dat de inschrijving of de beoordeling daardoor verandert. Vraag: Is de Gemeente bereid in de Concessieovereenkomst op te nemen dat zij, na evaluatie in het kwartaaloverleg, kan besluiten tot een proef met of een overgang naar back-to-many tussen aangewezen hubs, onder door de Gemeente te stellen voorwaarden zoals geofencing en parkeercontrole?	Concessieovereenkomst. Free-floating blijft uitgesloten: een rit mag uitsluitend op een door de Gemeente aangewezen hub worden beëindigd. Na evaluatie in het kwartaaloverleg en overleg met de Concessiehouder kan de Gemeente besluiten deze mogelijkheid te benutten. De wijziging blijft beperkt tot de deelbakfietsen en aangewezen hubs binnen de Concessie. Vooraf worden de deelnemende hubs en voertuigen, de ingangsdatum en, bij een proef, de duur en evaluatiemomenten schriftelijk vastgelegd. Daarbij worden voorwaarden gesteld over onder meer geofencing, parkeercontrole, beschikbaarheid, herverdeling en monitoring. De financiële gevolgen worden vooraf op basis van een openboekcalculatie inzichtelijk gemaakt en overeenkomstig artikel 19 verwerkt. Daarbij worden veranderingen in kosten, opbrengsten, benodigde inspanning en risico's betrokken. Uitgangspunt is dat de Concessiehouder door de wijziging in economische zin noch wordt bevoordeeld, noch wordt benadeeld. Eventuele voordelen komen daarmee niet zonder meer aan de Concessiehouder toe. Voor de inschrijving, beoordeling en uitvoering bij aanvang blijft back-to-one het uitgangspunt. Inschrijvers dienen rekening te houden met de hiervoor beschreven wijzigingsmogelijkheid, maar mogen niet vooruitlopen op de invoering daarvan. De Gemeente is niet verplicht deze mogelijkheid te benutten en de Concessiehouder kan hieraan geen aanspraak op invoering ontnemen.
2.26	Gebruiksdrempel en back-to-one (Bijlage 5; Bijlage 6 art. 2.7 en 3.7; NvI vraag 1.14)	Volgens de geactualiseerde Bijlage 5 lag de gemiddelde gebruiksduur op de bestaande locaties in geen enkele maand op of boven 1,5 uur per dag. De hoogste waarde is 1,38 uur in mei 2026; over de meetperiode april tot en met oktober 2025 was het gemiddelde circa 0,9 uur per dag. Deze gegevens zijn uitsluitend in een back-to-one-systeem verzameld. Voor Regime 2 geldt vanaf 2027 een drempel van	De Gemeente baseert de drempel van 1,5 uur per dag niet op een afzonderlijke prognose waaruit volgt dat deze drempel binnen een back-to-one-systeem wordt gehaald. De historische gebruiksgegevens uit Bijlage 5 bieden daarvoor geen garantie. De drempel is verlaagd ten opzichte van de eerder opgenomen

		1,5 uur per dag. Wanneer een rit ook op een andere hub mag eindigen, ontstaan enkele ritten tussen station, wijk en centrum, wat het gebruik per voertuig verhoogt zonder extra voertuigen in de openbare ruimte. Vraag: Op welke gegevens baseert de Gemeente de verwachting dat 1,5 uur per dag binnen een back-to-one-systeem haalbaar is? Is de Gemeente bereid back-to-many te betrekken als mogelijke maatregel wanneer het gebruik achterblijft bij de drempels uit Bijlage 6?	drempel van twee uur per dag. Hiermee blijft een prikkel behouden om het gebruik verder te stimuleren. Regime 2 bestaat bij aanvang uit veertien deelbakfietsen op de in het Programma van Eisen aangewezen hublocaties. De gebruiksdrempel wordt per deelbakfiets beoordeeld volgens de meetmethode in Bijlage 6. De Gemeente is bereid back-to-many tussen aangewezen hubs te betrekken als mogelijke maatregel wanneer het gebruik achterblijft. Zoals toegelicht in het antwoord op de voorgaande vraag, is een proef met of overgang naar back-to-many voorzien als mogelijke wijziging met toepassing van artikel 19. Daarbij wordt beoordeeld of de maatregel naar verwachting bijdraagt aan het gebruik en een doelmatige uitvoering van de Dienst. Ook worden de operationele en financiële gevolgen betrokken. Een hoger gebruik als gevolg van back-to-many wordt niet op voorhand als vaststaand aangenomen. Achterblijvend gebruik leidt niet automatisch tot invoering van back-to-many of aanpassing van de gebruiksdrempels. Zolang geen wijziging schriftelijk is vastgelegd, blijven back-to-one, de gebruiksdrempels uit Bijlage 6 en de regels voor bijsturing en afschaling uit paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen van toepassing.
2.27	Reikwijdte van 'station-based' (Concessieovereenkomst art. 2.1; Aanbestedingsdocument §6.1.1; NvI vraag 1.20)	Artikel 2.1 verleent het recht tot exploitatie van station-based deelbakfietsen en sluit uitsluitend free-floating uit. In het antwoord op vraag 1.20 is back-to-one gekozen als uitgangspunt voor de inschrijving. Vraag: Bevestigt de Gemeente dat een systeem waarin een rit uitsluitend op een aangewezen hub kan worden beëindigd, ook als dat een andere hub is dan de vertrekhub, valt binnen 'station-based' in de zin van artikel 2.1 en geen free-floating is in de zin van die bepaling?	Ja. De Gemeente bevestigt dat een systeem waarbij een rit uitsluitend op een aangewezen hub kan worden beëindigd, ook wanneer dit een andere hub is dan de vertrekhub, valt binnen station-based exploitatie als bedoeld in artikel 2.1 en niet wordt aangemerkt als free-floating. Voor de inschrijving, beoordeling en uitvoering bij aanvang geldt back-to-one: de deelbakfiets moet na gebruik worden teruggebracht naar de vertrekhub. De kwalificatie als station-based betekent dus niet dat de Concessiehouder zelfstandig back-to-many mag aanbieden.

			Een proef met of overgang naar back-to-many tussen aangewezen hubs is voorzien als mogelijke wijziging met toepassing van artikel 19, zoals toegelicht in het antwoord op 2.25. Invoering vindt uitsluitend plaats na schriftelijke vastlegging door de Gemeente van de wijziging, de operationele voorwaarden en de verwerking van de financiële gevolgen. Free-floating blijft ook na een dergelijke wijziging uitgesloten.
2.28	Bijlage 10	Kan de gemeente aangeven waar wij het standaard referentieformulier kunnen vinden?	De gemeente bevestigt dat het standaardformulier Referentie / Verklaring Kerncompetenties abusievelijk niet is gepubliceerd. Deze wordt alsnog gepubliceerd als bijlage 14.
2.29	Subsidie	Kan de gemeente gedurende de concessie besluiten om een nieuwe subsidie uit te geven? Bijvoorbeeld als blijkt dat vanaf 2030 de fietsen nog steeds niet kunnen renderen? Of dient de concessiehouder dan deze verliezen te dragen?	De financiële bijdragen voor de uitgevraagde exploitatie zijn vastgelegd in Bijlage 6. Indien de exploitatie minder rendabel blijkt dan verwacht, ontstaat daardoor geen aanspraak op aanvullende subsidie of andere financiële compensatie. Het opbrengsten- en exploitatierisico ligt bij de Concessiehouder. Inschrijvers mogen niet uitgaan van aanvullende financiële ondersteuning gedurende de looptijd. Dit laat onverlet dat een wijziging of herijking van de Concessie met toepassing van artikel 19 kan leiden tot aanpassing van de financiële bijdragen. Een dergelijke aanpassing vormt geen garantie op vergoeding van exploitatietekorten. De Gemeente sluit eventuele toekomstige aanvullende ondersteuning niet op voorhand uit. Of en in welke vorm deze kan worden verstrekt, moet op dat moment binnen de geldende wettelijke kaders worden beoordeeld. De Gemeente doet hierover geen toezegging en is niet verplicht aanvullende ondersteuning te verstrekken.
2.30	Concessieovereenkomst – artikelen 28.3 en 28.4	Artikelen 28.3 en 28.4 stellen elke wijziging in de zeggenschapsverhouding groter dan 10% zowel meldings- als toestemmingsplichtig. Een drempel van 10% is uitzonderlijk laag en raakt reguliere aandeelhoudersmutaties die de uitvoering van de Concessie niet beïnvloeden. Kan de drempel worden verhoogd naar een gebruikelijker niveau (bijvoorbeeld 50%, aansluitend bij de	De Gemeente past de artikelen 28.3 en 28.4 (nu 30.3 en 30.4) aan en maakt daarbij onderscheid tussen de meldingsplicht en de toestemmingsplicht. Voorafgaande schriftelijke toestemming is vereist bij een overname van de onderneming van Concessiehouder of een

		eigendomsdrempel in Bijlage 11), zodat de toestemmingsplicht beperkt blijft tot daadwerkelijke wijzigingen van zeggenschap?	daadwerkelijke wijziging van de directe of indirecte zeggenschap over Concessiehouder. Hieronder wordt verstaan het verkrijgen, verliezen of overgaan van beslissende invloed op het bestuur, het beleid of de strategische besluitvorming. Toestemming wordt niet op onredelijke gronden geweigerd. Een wijziging van uitsluitend het aandelen- of certificatenbezit die niet leidt tot een wijziging van zeggenschap, is niet toestemmingsplichtig. Een wijziging van meer dan 10 procentpunt in het aandelenbelang of de stemrechten van een persoon of entiteit blijft wel meldingsplichtig. De Gemeente neemt geen toestemmingsdrempel van 50% op, omdat beslissende invloed ook bij een kleiner belang kan bestaan, bijvoorbeeld door bijzondere stem-, benoemings- of vetorechten. De artikelen 28.3 en 28.4 (nu: 30.3 en 30.4) zijn overeenkomstig aangepast.
2.31	Bijlage 7 (Invulformat) en gunningscriterium G1 Aanbestedingsdocument §6.3; Bijlage 7; Nvl I vraag 1.7, 1.13, 1.18, 1.42	In Nvl I is aangegeven dat gunningscriterium G1 niet langer de exploitatiesubsidie voor Regime 1 betreft, maar de gevraagde eenmalige opstartbijdrage voor Regime 2 (max. € 2.500 per deelbakfiets, max. € 35.000). De gepubliceerde Bijlage 7 bevat echter nog het oude format (exploitatiesubsidie per deelbakfiets in de opstartfase, aantallen 4-4-7 en deler € 33.000). Ook §6.3 van het aanbestedingsdocument bevat nog zowel de oude tekst en formule (deler € 22.500, maximum € 1.500 per fiets per jaar) als de nieuwe (deler € 35.000). Kunt u bevestigen dat uitsluitend de opstartbijdrage Regime 2 geldt als G1 en dat de scoreformule $(1 - \text{gevraagde opstartbijdrage} / € 35.000) \times 25$ is? Kunt u een gecorrigeerde Bijlage 7 en een opgeschoonde §6.3 publiceren bij Nvl II?	Zie het antwoord op 2.8.
2.32	Bijlage 8 (Invulformat FEO) Aanbestedingsdocument §5.2; Bijlage 8 regels 29-32; Bijlage 6	Het FEO-format kent regels voor "exploitatiesubsidie", "gebruiksafhankelijke subsidie (Regime 1)" en "gebruiksafhankelijke subsidie (Regime 2)", maar geen regel voor de eenmalige opstartbijdrage Regime 2 en geen regel voor de gebruiksafhankelijke subsidie Regime 3. Ook is de titel in cel C2 "Bijlage 9". Kunt u een geactualiseerd FEO-format publiceren met afzonderlijke regels voor: exploitatiesubsidie R1, opstartbijdrage R2, gebruiksafhankelijke	De herziende FEO-format is per abuis niet mee-gepubliceerd bij Nvl I (bijlage 8). Excuses daarvoor. De gemeente verwijst naar het geactualiseerde FEO-format, waarin afzonderlijke regels zijn opgenomen voor exploitatiesubsidie Regime 1, opstartbijdrage Regime 2 en gebruiksafhankelijke subsidies Regime 1, Regime 2 en Regime 3. De inschrijver dient gebruik te maken van dit

		subsidie R1, R2 en R3? Zo niet, mag de inschrijver zelf regels toevoegen en onder welke regel dient de opstartbijdrage dan te worden opgenomen?	geactualiseerde format. Het is daarom niet nodig om zelf regels toe te voegen.
2.33	Bijlage 9 (Toelichting FEO) Bijlage 9 §2.2; Bijlage 6 (herzien)	Bijlage 9 verwijst nog naar een gebruiksdrempel van "meer dan 2 uur per dag", naar bedragen en regelnummers die niet overeenkomen met de herziene Bijlage 6 en Bijlage 8, en noemt onder "Opstartbijdrage (regel 30)" en "Gebruiksafhankelijke subsidie (regel 30)" hetzelfde regelnummer. Kunt u bevestigen dat de herziene Bijlage 6 leidend is en Bijlage 9 corrigeren?	In Bijlage 9 is de gebruiksdrempel van "meer dan 2 uur per dag" doorgehaald. Bijlage 8 is wel aangepast maar per abuis niet gepubliceerd. Excuses daarvoor. De gemeente verwijst naar het geactualiseerde FEO-format (bijlage 8).
2.34	Prijspeil FEO Aanbestedingsdocument §5.2 ("prijspeil 2026"); Bijlage 8 cel C10 ("prijspeil 2027"); Nvl I vraag 1.34	Welk prijspeil dient voor de FEO te worden gehanteerd: 2026 of 2027? En kunt u bevestigen dat de bedragen in Bijlage 6 (€ 1.500, € 875, € 650 enz.) prijspeil 2026 zijn en voor het eerst per 1 januari 2028 worden geïndexeerd?	De gemeente bevestigt dat voor de FEO prijspeil 2027 dient te worden gehanteerd. De in Bijlage 6 opgenomen bedragen, waaronder de bedragen van € 1.500, € 875 en € 650, worden eveneens gebaseerd op prijspeil 2027. Deze bedragen worden voor het eerst per 1 januari 2028 geïndexeerd overeenkomstig artikel 9 van de Concessieovereenkomst.
2.35	Bijlage 11 en Standaardformulier referenties Bijlage 10 (Checklist) bestand 6 en 7; Bijlage 11; Nvl I vraag 1.35 en 1.45	De gepubliceerde Bijlage 11 verwijst nog naar "gemeente Almere, kenmerk 18799". Het "Standaardformulier Referentie / Verklaring Kerncompetenties" (Checklist bestand 6, aanbestedingsdocument §4.1.2.2.2) is nog niet gepubliceerd. Wanneer worden de gecorrigeerde Bijlage 11 en het referentieformulier gepubliceerd? Mag de inschrijver bij het uitblijven daarvan de verwijzing in Bijlage 11 zelf corrigeren en de referenties in een eigen format aanleveren met ten minste: opdrachtgever, contactpersoon, periode, aantal e-deelbakfietsen, omschrijving werkzaamheden?	De gemeente bevestigt dat Bijlage 11 abusievelijk niet in de gecorrigeerde versie is gepubliceerd. De gecorrigeerde Bijlage 11 en het standaardformulier Referentie / Verklaring Kerncompetenties (bijlage 14) worden alsnog gepubliceerd.
2.36	Concessieovereenkomst artikel 8 en 9 Concessieovereenkomst art. 8.4, 9.4-9.6 en 9.7-9.12; Nvl I vraag 1.18 en 1.34	Artikel 8.4 spreekt nog van een exploitatiesubsidie "per kwartaal (tijdelijk en afbouwend)" en een gebruiksafhankelijke subsidie "van gerealiseerde gebruiksomzet", terwijl Bijlage 6 een maandelijks opgebouwde, niet-afbouwende exploitatiesubsidie en een vast bedrag per deelbakfiets hanteert. Artikel 9 bevat twee indexatieregelingen naast elkaar (DPI reeks 2021=100 in 9.4-9.6 en reeks 2025=100 in 9.7-9.12) en verwijst in 9.6 naar bonus-/malusbedragen die volgens Nvl I vraag 1.32 zijn geschrapt. Kunt u bevestigen dat Bijlage 6 en artikel 9.7-9.12 leidend zijn?	"Tijdelijk en afbouwend" in artikel 8.4 van de Concessieovereenkomst is doorgehaald en daarmee niet meer geldend. De gebruiksafhankelijke subsidie wordt berekend op basis van de totale gebruiksduur, overeenkomstig de berekeningswijze in Bijlage 6 en het Programma van Eisen. Een gebruiksafhankelijke subsidie van "gerealiseerde Gebruiksomzet" is daarmee niet van toepassing en wordt vervangen door een verwijzing naar de gemiddelde gebruiksduur.

			Ook artikel 9.4-9.6 zijn in de Concessieovereenkomst doorgehaald en daarom niet meer geldig.
2.37	Referentie-eis kerncompetentie 1 (periode) Aanbestedingsdocument §4.1.2.2.1	De referentie dient "minimaal 12 maanden in uitvoering te zijn (of te zijn geweest)", terug te rekenen vanaf de sluitingsdatum. Kunt u bevestigen dat een referentie die op de sluitingsdatum (10 november 2026) nog loopt en op dat moment ten minste 12 maanden in uitvoering is, voldoet? En telt bij een gefaseerde uitrol de datum van de eerste 10 operationele e-deelbakfietsen als startdatum?	De gemeente bevestigt dat een referentie die op de sluitingsdatum nog in uitvoering is, voldoet indien op die datum ten minste twaalf maanden zijn verstreken sinds binnen één gemeente minimaal tien elektrische deelbakfietsen operationeel waren.
2.38	Levering Regime 2 per 1 april 2027 PvE eis 11; Concessieovereenkomst art. 8A.3-8A.4; NvI I vraag 1.30	Tussen definitieve gunning (12 januari 2027) en start (1 april 2027) liggen circa 11 weken, terwijl levertijden van elektrische deelbakfietsen vaak langer zijn. Is de gemeente bereid, bij aantoonbare leveringsvertraging buiten de invloedssfeer van de concessiehouder, een korte overgangstermijn voor Regime 2 toe te staan zonder boete en zonder verlies van de opstartbijdrage, mits de volledige 14 deelbakfietsen binnen een vooraf overeengekomen termijn operationeel zijn?	De gemeente volgt dit verzoek niet. De veertien deelbakfietsen van Regime 2 moeten vanaf 1 april 2027 op de aangewezen locaties operationeel beschikbaar zijn. Voor Regime 2 wordt daarom geen afzonderlijke overgangstermijn toegestaan. De gemeente verwijst hierbij naar het antwoord in Nota van Inlichtingen 1, waarin is verduidelijkt dat de aangewezen locaties van Regime 2 vanaf 1 april 2027 operationeel moeten zijn, zodat vanaf de startdatum geen onderbreking in het aanbod ontstaat.
2.39	Gestanddoeningstermijn en planning	Verwijzing: Aanbestedingsdocument §2.1 en §2.5 lid 10 Kunt u bevestigen dat NvI II op 22 oktober 2026 wordt gepubliceerd en dat, indien daarin opnieuw gewijzigde bijlagen (7, 8, 9, 11) worden uitgebracht, de inschrijftermijn van 10 november 2026 waar nodig wordt verlengd zodat inschrijvers ten minste drie weken hebben om de definitieve formats te verwerken?	De publicatie van de tweede Nota van Inlichtingen staat gepland op 22 oktober 2026. De uiterste inschrijfdatum blijft vooralsnog 10 november 2026. Daarmee wordt voldaan aan de minimale termijn van tien dagen tussen de publicatie van de laatste inlichtingen en de uiterste inschrijfdatum.
2.40	Tarieven en abonnement bij inschrijving PvE eis 71, 88, 94-96; NvI I vraag 1.23 (niet beantwoord op dit punt)	Gelden de in de inschrijving opgenomen tarieven, starttarief en abonnementsvorm(en) bij gunning als "vooraf door de Gemeente goedgekeurd" in de zin van eis 88? Zo nee, welke termijn hanteert de Gemeente voor goedkeuring vóór 1 april 2027? En voldoet een zakelijk/bedrijfsabonnement (werkgever betaalt, medewerkers rijden) aan de eis van "ten minste één abonnementsvorm", of dient dit een consumentenabonnement te zijn?	De Gemeente bevestigt dat de in de inschrijving opgenomen tarieven, het starttarief en de abonnementsvorm(en) niet door het enkele feit van inschrijving of gunning als vooraf goedgekeurd gelden. De Gemeente zal de volledige tariefstructuur binnen één maand na gunning beoordelen en haar goedkeuring dan wel eventuele opmerkingen kenbaar maken. Een zakelijke abonnementsvorm, waarbij de werkgever betaalt en medewerkers gebruikmaken van de dienstverlening, voldoet aan de eis van ten minste één abonnementsvorm. De overige eisen met betrekking tot transparante, marktconforme en begrijpelijke tarieven blijven onverkort van toepassing.

2.41	Omvang en bijlagen G2/G3 Aanbestedingsdocument §6.4 en §6.5 "maximaal 6 A4"; Bijlage 10 "inclusief bijlagen"	Tellen bijlagen (bijv. app-schermafbeeldingen, KPI-tabellen, procesdiagrammen, voertuigspecificaties) mee in het maximum van 6 A4? Geldt een minimale lettergrootte of regelafstand? Wat gebeurt er met tekst boven het maximum: wordt deze niet gelezen of leidt dit tot ongeldigheid?	De inhoudelijke uitwerking bedraagt maximaal 6 A4 per kwalitatief gunningscriterium. Voorbladen, inhoudsopgaven en bijlagen tellen niet mee voor dit maximum, mits deze geen onderdeel vormen van de inhoudelijke beantwoording. Illustraties, afbeeldingen, app-schermafbeeldingen, KPI-tabellen, procesdiagrammen en voertuigspecificaties mogen in een separate bijlage worden toegevoegd. Deze dienen uitsluitend ter ondersteuning van de inhoudelijke uitwerking. De bijlagen worden niet zelfstandig beoordeeld; alle voor de beoordeling relevante informatie moet daarom binnen de maximaal 6 A4 zijn opgenomen. Er geldt geen voorgeschreven minimale lettergrootte of regelafstand. De uitwerking moet wel goed leesbaar zijn. Bij overschrijding van het maximum worden uitsluitend de eerste 6 A4 van de inhoudelijke uitwerking beoordeeld. De informatie boven dit maximum wordt niet bij de beoordeling betrokken. Overschrijding leidt niet tot ongeldigverklaring van de inschrijving
2.42	Onderaannemers en sociale werkvoorziening Concessieovereenkomst art. 28.6-28.8; PvE §1.10 SROI; Bijlage 12	Indien de inschrijver in zijn inschrijving een sociale werkvoorziening of lokale partner noemt voor eerstelijns onderhoud, accuwissel en schoonmaak (mede ter invulling van SROI), geldt de gunning dan als de in art. 28.6 bedoelde toestemming voor die onderaannemer? Mag de SROI-invulling (5% loonsom) volledig via zo'n partner worden gerealiseerd?	Voor beide vragen geldt: ja.
2.43	Overdracht materieel bij einde concessie Concessieovereenkomst art. 27; PvE eis 78 Artikel 27 noemt overdracht van data en informatie, eis 78 (bij overdracht aan een derde) ook overdracht van materieel.	Verwacht de Gemeente bij het reguliere einde van de concessie (31 maart 2037) overdracht van de deelbakfietsen aan een opvolgende concessiehouder, en zo ja, tegen welke vergoeding (boekwaarde/marktwaarde)? Of worden de voertuigen door de concessiehouder verwijderd?	De deelbakfietsen blijven eigendom van de Concessiehouder. De aanbestedingsstukken verplichten de Concessiehouder niet om de voertuigen bij het reguliere einde van de concessie aan een opvolgende Concessiehouder over te dragen. Een eventuele overdracht van de voertuigen aan een opvolgende Concessiehouder kan uitsluitend plaatsvinden op basis van afspraken tussen de betrokken marktpartijen. De aanbestedingsstukken bepalen hiervoor geen vergoeding op basis van boekwaarde of marktwaarde. De Concessiehouder blijft verantwoordelijk voor de voertuigen die na afloop van de

			concessie niet aan een opvolgende exploitant worden overgedragen en dient deze uit het concessiegebied te verwijderen. Eis 78 in het PvE en artikel 29 in de Concessieovereenkomst zijn hierop aangepast.
2.44	Gemeentelijke branding en hubs Regime 2 PvE eis 32-33; Bijlage 4; Concessieovereenkomst art. 6.1	a) Is gemeentelijke branding (bijv. "Ede deelt"/huisstijl HUBS) op de voertuigen gewenst of verplicht naast de eigen huisstijl van de concessiehouder? b) Zijn de acht Regime 2-locaties op 1 april 2027 fysiek ingericht (markering, bebording) door de Gemeente, of betreft dit de bestaande inrichting van de huidige exploitant?	a) De Gemeente bevestigt dat gemeentelijke branding op de voertuigen niet verplicht is. De voertuigen moeten wel duidelijk identificeerbaar zijn als voertuigen van de Concessiehouder. Gemeentelijke branding kan, indien daarover overeenstemming bestaat, onderdeel zijn van het gezamenlijke communicatieplan. Reclame-uitingen van derden zijn uitsluitend toegestaan met voorafgaande schriftelijke toestemming van de Gemeente. b) De huidige locaties binnen Regime 2 zijn door de gemeente middels vak-markering aangegeven. De bestaande inrichting van deze locaties blijft ongewijzigd.
2.45	Projectsubsidie Stadspas PvE eis 68; NvI I vraag 1.19	Indien de inschrijver in G3 een kortingsregeling voor Stadspas-houders aanbiedt uit eigen middelen, wordt dit positief gewaardeerd en mag deze korting als "overige kosten" in de FEO worden opgenomen zonder dat dit in strijd is met de eis van gelijke prijzen via alle kanalen (eis 90)?	De gemeente verduidelijkt dat een inschrijver in G3 een uit eigen middelen gefinancierde kortingsregeling voor een specifieke doelgroep, waaronder Stadspashouders, mag beschrijven als onderdeel van de aanpak voor klantenbinding en -beleving. Een dergelijke korting mag in de FEO als "overige kosten" worden opgenomen en toegelicht. Dit is niet in strijd met eis 90, mits de korting wordt toegepast op basis van de doelgroep en niet afhankelijk is van het gebruikte kanaal, en de reguliere tarieven via alle kanalen gelijk zijn. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om in gezamenlijkheid tot een voorziening te komen voor een stadspas Ede. De aanbestedingsstukken bieden geen garantie dat een Stadspasregeling of daarvoor bestemde gemeentelijke middelen beschikbaar zijn. Indien de Gemeente daadwerkelijk een Stadspasregeling wenst in te voeren, worden daarover afzonderlijke schriftelijke afspraken gemaakt tussen partijen.

2.46	PvE eis 7, 8, 41, 43 en 44; Nvl vraag 1.5	In Regime 1 staat bij aanvang één deelbakfiets per starthub. Eis 8 vereist echter dat op elke starthub altijd ten minste één deelbakfiets operationeel beschikbaar is. Bij onderhoud, een lege accu (hersteltermijn 48 uur, eis 43) of schade is de starthub dan leeg. a. Geldt dit als tekortkoming op eis 8? b. Of is tijdelijke niet-beschikbaarheid binnen de hersteltermijnen van eis 43 en 44 toegestaan? c. Mag de inschrijver in zijn inschrijving vanaf 1 april 2027 twee deelbakfietsen per starthub aanbieden, zonder voorafgaande opschalingsprocedure? d. Komen deze extra deelbakfietsen dan direct in aanmerking voor de exploitatiesubsidie, binnen het maximum van twaalf?	a. Ja. Indien op een starthub geen deelbakfiets operationeel beschikbaar is, wordt niet voldaan aan eis 8, tenzij de Gemeente vooraf schriftelijk heeft ingestemd met een tijdelijke afwijking. b. Nee. De hersteltermijnen van de eisen 43 en 44 vormen geen uitzondering op de verplichting van eis 8. Deze termijnen gelden naast de verplichting om het op grond van de Concessie vereiste minimumaantal voertuigen operationeel beschikbaar te houden. c. Nee. Extra deelbakfietsen kunnen uitsluitend worden bijgeplaatst overeenkomstig de opschalingsprocedure van paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen en na schriftelijke instemming van de Gemeente. Het rechtstreeks aanbieden van twee deelbakfietsen per starthub vanaf 1 april 2027 zonder toepassing van deze procedure is daarom niet toegestaan. d. Een bijgeplaatste deelbakfiets komt voor exploitatiesubsidie in aanmerking indien de bijplaatsing overeenkomstig de opschalingsprocedure heeft plaatsgevonden, de deelbakfiets daadwerkelijk is geplaatst en aan de voorwaarden voor operationele beschikbaarheid wordt voldaan. De exploitatiesubsidie en gebruiksfhankelijke subsidie binnen Regime 1 gelden voor maximaal twaalf deelbakfietsen in totaal, inclusief het verplichte basisaanbod. Plaatsing boven dit maximum geeft geen aanspraak op subsidie.
2.47	PvE eis 14–17 en 19–20; Nvl vraag 1.26	a. Mag de concessiehouder binnen Regime 1 zelf aanvullende hublocaties voorstellen, op dezelfde wijze als in eis 14–17 voor Regime 3? Of worden aanvullende hubs in Regime 1 uitsluitend door de Gemeente aangewezen? b. Wie realiseert en bekostigt de inrichting van nieuwe hubs in Regime 3, zoals markering, bebording en aanbindvoorziening?	a. Nee. De procedure van de eisen 14–17 van het Programma van Eisen geldt uitsluitend voor Regime 3. Binnen Regime 1 bepaalt de Gemeente over de activering van aanvullende hublocaties. De Concessiehouder kan hiervoor wel suggesties doen. Deze suggesties kunnen worden besproken in het periodieke, waaronder het kwartaaloverleg, tussen de Gemeente en de Concessiehouder. Binnen Regime 1 wordt eerst ingezet op

			voldoende capaciteit op de bestaande starthubs. Een aanvullende hublocatie wordt pas geactiveerd nadat de Gemeente heeft vastgesteld dat uitbreiding op de bestaande starthubs niet doelmatig of uitvoerbaar is, tenzij de Gemeente schriftelijk anders besluit. b. De Gemeente realiseert en bekostigt de fysieke inrichting van nieuwe hublocaties in alle Regimes, waaronder de markering, bebording en, waar dit ruimtelijk en technisch passend is, de aanbindvoorziening. De definitieve inrichting wordt per locatie bepaald, mede op basis van de beschikbare ruimte, verkeersveiligheid, beheerbaarheid en de gemeentelijke eisen aan beeldkwaliteit. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het operationeel beschikbaar houden van de deelbakfietsen.
2.48	PvE eis 42; Bijlage 6 art. 2.5	Hoe wordt de operationele beschikbaarheid gemeten en aangetoond? Gebeurt dat via een realtime datakoppeling met de Gemeente (bijvoorbeeld API/GBFS), of via periodieke rapportage door de concessiehouder achteraf? Welke databron is leidend bij de vaststelling van de exploitatiesubsidie?	De Gemeente verduidelijkt dat de operationele beschikbaarheid per deelbakfiets en per kalendermaand wordt vastgesteld aan de hand van de formules en definities in eisen 41 en 42 van het Programma van Eisen. De Concessiehouder verantwoordt de beschikbaarheid periodiek in de opgaven en rapportages die op grond van de Concessieovereenkomst worden ingediend. Voor de vaststelling van de exploitatiesubsidie is de controleerbare opgave van de Concessiehouder, opgesteld overeenkomstig Bijlage 6, het uitgangspunt. De Concessieovereenkomst voorziet in een controleverklaring en in de mogelijkheid voor de Gemeente om een audit uit te voeren. Een realtime API- of GBFS-koppeling met de Gemeente is niet voorgeschreven, maar kan wel een leidende bron zijn.
2.49	PvE eis 65–67; Nvl vraag 1.19	In eis 66 wordt een meerjarig wervings- en activatieplan gevraagd, en in eis 65 een gezamenlijk communicatieplan met de Gemeente. a. Kan de Gemeente aangeven wat zij zelf in dit gezamenlijke communicatieplan inbrengt, in inzet, middelen en kanalen? b. Welke inspanning mag van de Gemeente worden verwacht, met name rond de overgang van de huidige aanbieder per 1 april 2027?	a. De inbreng van de gemeente voor het communicatieplan bestaat uit inzet van uren, communicatie-expertise en gemeentelijke kanalen zoals: website, socials en lokale media.

		c. Zijn er gemeentelijke middelen voorzien voor gebruiksstimulering, bijvoorbeeld vouchers voor specifieke doelgroepen?	b. De communicatie rond de overgang naar de nieuwe concessie is een samenspel tussen concessiehouder en de gemeente waarbij beide partijen hun kanalen gebruiken om gebruikers te informeren. c. De in te zetten middelen voor gebruiksstimulering vloeien voort uit het gezamenlijk op te stellen communicatieplan. De gemeente heeft budget beschikbaar dat voor uitvoering van het communicatieplan ingezet kan worden.
2.50	PvE eis 11, 86 en 87; Nvl vraag 1.8	Volgens Nvl 1.8 is afschaling in Regime 2 mogelijk via §3.2. Eis 87 spreekt echter alleen over de minimumaantallen van Regime 1. Er staat "niet worden overschreden"; wij nemen aan dat "onderschreden" is bedoeld. Eis 11 schrijft voor Regime 2 "ten minste" de aantallen uit tabel 1.1 voor. a. Mag in Regime 2 worden afgeschaald tot onder de aantallen van tabel 1.1, en zo ja, tot welk minimum per locatie? b. Geldt de grens van één deelbakfiets per zes maanden per hub, per regime of voor de hele concessie? c. Kan bij aanhoudend laag gebruik ook worden voorgesteld een locatie te verplaatsen naar een kansrijkere plek, in plaats van af te schalen?	a. Binnen Regime 2 gelden bij aanvang de minimumaantallen per hublocatie zoals opgenomen in tabel 1.1 van het Programma van Eisen. Tegelijkertijd zijn de algemene regels voor bijsturing en afschaling uit paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen van toepassing op Regime 2. Indien het gebruik van een deelbakfiets gedurende een kwartaal gemiddeld lager is dan 0,5 uur per dag, bespreken de Gemeente en de Concessiehouder in het kwartaaloverleg of afschaling op die hublocatie verantwoord is. Afschaling tot onder de aantallen uit tabel 1.1 is mogelijk, mits aan de voorwaarden van eis 87 wordt voldaan, waaronder voorafgaande schriftelijke instemming van de Gemeente en voldoende bereikbaarheid en spreiding van het aanbod. b. De grens van niet meer dan één deelbakfiets per kwartaal (zie het antwoord op vraag 2.14) geldt voor de concessie als geheel, en dus niet afzonderlijk per hublocatie of per regime. c. Ja. Bij aanhoudend laag gebruik, kan de Concessiehouder, als alternatief voor afschaling, voorstellen om een hublocatie te verplaatsen naar een kansrijkere locatie. De Concessiehouder dient hiervoor een gemotiveerd voorstel in, waarin ten minste het gebruik op de bestaande locatie, de onderbouwing van de nieuwe locatie en de gevolgen voor

			bereikbaarheid en spreiding van het aanbod worden toegelicht. De Gemeente beslist vervolgens over het voorstel.
2.51	Aanbestedingsdocument §6.3; Bijlage 6 art. 3	De opstartbijdrage voor Regime 2 bepaalt 25% van de totaalscore. Een partij die nu al deelbakfietsen op de Regime 2-locaties exploiteert, heeft geen of nauwelijks opstartkosten (aanschaf, levering, transport, plaatsing en werving van gebruikers). Zo'n partij kan daardoor een aanzienlijk lagere opstartbijdrage vragen dan een nieuwe aanbieder. a. Hoe borgt de Gemeente een gelijk speelveld tussen inschrijvers? b. Is de Gemeente bereid de opstartbijdrage als vast bedrag toe te kennen, of de weging van G1 te verlagen?	De Gemeente wijst u erop dat het aanbestedingsrecht niet tot doel heeft om op voorhand verschillen die tussen potentiële inschrijvers bestaan te elimineren. Integendeel, het aanbestedingsrecht in het algemeen en het criterium van de economisch meest voordelige inschrijving in het bijzonder, ziet juist toe op het scheppen van een omgeving waarin verschillende aanbieders op grond van hun specifieke kenmerken een concurrerend aanbod kunnen doen op basis van dezelfde uitgangspunten. Dat er dus inschrijvers zijn met een verschillend niveau van kennis, kunde en technische mogelijkheden is een constatering die in beginsel los staat van de vraag of sprake is van een gelijk speelveld. Een inschrijver die al deelbakfietsen exploiteert, al dan niet op locaties binnen het concessiegebied, hoeft voor de uitvoering van de Concessie mogelijk geen of minder nieuwe deelbakfietsen aan te schaffen dan een inschrijver die nog geen geschikte voorraad bezit. Een dergelijk verschil leidt naar het oordeel van de Gemeente niet tot een ongelijk speelveld. Alle inschrijvers beschikken over dezelfde aanbestedingsinformatie, worden aan dezelfde eisen getoetst en worden volgens dezelfde vooraf bekendgemaakte beoordelingssystematiek beoordeeld. Het staat iedere inschrijver vrij om bij het bepalen van de opstartbijdrage rekening te houden met de eigen beschikbare middelen, waaronder bestaande of ongebruikte geschikte deelbakfietsen. De Gemeente is daarom van mening dat er geen aanvullende (generieke) maatregelen getroffen hoeven te worden en heeft het volste vertrouwen in de eigen kracht en inventiviteit van de inschrijvers. De Gemeente ziet daarom eveneens geen aanleiding om de opstartbijdrage om te zetten in een vast bedrag of de

			weging van criterium G1 te verlagen. De huidige systematiek blijft gehandhaafd.
2.52	Bijlage 5; Nvl vraag 1.1; Concessieovereenkomst art. 4.2 en art. 20 (Concessieverlener niet aansprakelijk voor door derden verstrekte informatie)	Begin september 2026 hebben wij op een zaterdag de gehele dag ter plaatse het gebruik van de bestaande deelbakfietsen geobserveerd. Wij zagen geen enkele deelbakfiets in gebruik, en in de app waren alle voertuigen de hele dag beschikbaar. Omwonenden gaven aan dat de bakfietsen nauwelijks worden gebruikt. Volgens Nvl 1.1 heeft de Gemeente de gebruiksgegevens niet geverifieerd. Op grond van art. 4.2 en art. 20 ligt het risico van onjuiste gegevens volledig bij de concessiehouder. a. Kan de Gemeente de gebruikscijfers over september 2026 aanleveren? b. Is de Gemeente bereid de gebruiksgegevens alsnog te (laten) verifiëren, bijvoorbeeld via een ruwe data-export van de huidige aanbieder? c. Welke consequenties heeft het voor de huidige of nieuwe aanbieder als de gebruikscijfers onjuist blijken?	a. Bijlage 5 is aangevuld met de beschikbare gebruikscijfers over september 2026. b. Nee. De gemeente heeft de aangeleverde gebruiksgegevens niet onafhankelijk geverifieerd. Naar aanleiding van uw vraag heeft de gemeente de huidige aanbieder verzocht de cijfers te bevestigen en toe te lichten hoe deze zijn geregistreerd en berekend. De huidige aanbieder heeft hier als volgt op gereageerd: <i>“De cijfers in bijlage 5 komen uit de aangeleverde maandrapportages. De ruwe ritgegevens worden uit ons platform geëxporteerd en in een analysetool ingeladen, waarna per maand de volgende indicatoren worden berekend:</i> 1. Unieke gebruikers per fiets: per voertuig-ID wordt het aantal verschillende gebruikers-ID's geteld. 2. Ritten per fiets: per voertuig-ID wordt het aantal ritten geteld. 3. Totaal aantal ritten: alle ritten binnen de gemeente Ede worden opgeteld. 4. Unieke gebruikers: per maand wordt het aantal verschillende gebruikers-ID's geteld. Een gebruiker die meerdere ritten maakt, telt één keer mee. 5. Gemiddelde ritafstand: de totale gereden afstand in Ede wordt gedeeld door het totaal aantal ritten in Ede. 6. Gemiddelde pauzeduur: de totale pauzetijd wordt gedeeld door het aantal ritten met ten minste één pauzeactie.” c. Eventuele onjuistheden in de aangeleverde gebruikscijfers worden door de gemeente met de huidige aanbieder afgehandeld. Inschrijvers kunnen de verstrekte cijfers betrekken

			bij hun inschrijving, met inachtneming van de voorbehouden in de concessieovereenkomst.
2.53	Aanbestedingsdocument §5.2 (T1); Bijlage 8 en 9	a. Hoe wordt de financieel economische onderbouwing beoordeeld: als onderlinge vergelijking tussen inschrijvingen, of als toets op realisme en navolgbaarheid per inschrijving? b. Leidt een hogere investering tot een negatievere beoordeling? Het gaat bijvoorbeeld om een duurder, robuuster voertuig met een hogere afschrijving. c. Het Invulformat dwingt een saldo van nul af, waardoor "rendement" de sluitpost is. Is een negatief rendement in één of meer jaren toegestaan, bijvoorbeeld vanaf 2030 wanneer de exploitatiesubsidie vervalt? Of leidt dit tot een "onvoldoende"? d. Hanteert de Gemeente een minimum- of maximumrendement dat als redelijk wordt beschouwd?	a. De Gemeente verduidelijkt dat de financieel economische onderbouwing geen onderdeel is van de onderlinge rangschikking van de inschrijvingen, maar als afzonderlijk toetsingscriterium wordt beoordeeld met een voldoende of onvoldoende. De beoordeling is gericht op de volledigheid en navolgbaarheid van de FEO en de toelichting, de verhouding tussen de opgegeven kosten en opbrengsten en de aangeboden diensten, en de realiteit en deugdelijke onderbouwing van de opgenomen posten. b. Een hogere investering leidt niet zonder meer tot een negatievere beoordeling, mits deze investering en de daaruit voortvloeiende kosten realistisch en navolgbaar zijn onderbouwd. c. en d. De aanbestedingsstukken schrijven geen minimum- of maximumrendement voor. Een negatief rendement in één of meer jaren is niet op voorhand uitgesloten en leidt niet automatisch tot een onvoldoende, mits dit rendement en de ontwikkeling daarvan gedurende de looptijd van de Concessie realistisch en deugdelijk zijn toegelicht. De FEO dient in ieder geval volledig te zijn ingevuld en in balans te zijn, waarbij het saldo van inkomsten minus kosten en rendement op € 0 uitkomt.
2.54	Bijlage 7	Het gepubliceerde Invulformat (Bijlage 7) bevat nog de oude systematiek: een exploitatiesubsidie van maximaal € 1.500 per deelbakfiets voor Regime 1, de aantallen 4/4/7 en de deler € 33.000. Er is geen invulveld voor de eenmalige opstartbijdrage Regime 2. §6.3 van het Aanbestedingsdocument en Bijlage 9 verwijzen wel naar een "Invulformat opstartbijdrage Regime 2". a. Kan de Gemeente een gecorrigeerde Bijlage 7 publiceren? b. Kan de Gemeente bevestigen dat uitsluitend de gevraagde opstartbijdrage Regime 2, met de deler € 35.000, wordt beoordeeld?	Zie het antwoord op 2.8.

2.55	Aanbestedingsdocument §6.2 en §6.3	In §6.3 staat de oude tekst over de gevraagde exploitatiesubsidie nog naast de nieuwe tekst over de opstartbijdrage. Die oude tekst noemt de deler € 22.500, het maximum van € 1.500 en ongeldigheid bij de groeifase. Ook de tabel in §6.2 en de formule spreken nog van "gevraagde exploitatiesubsidie". Kan de Gemeente bevestigen dat de oude tekst is vervallen, en de passages corrigeren?	De oude tekst waar u naar verwijst is doorgehaald en dus niet meer geldend. De tekst in de tabel in §6.2 en de formule is aangepast naar "gevraagde opstartsubsidie"
2.56	Concessieovereenkomst art. 8A; Bijlage 6 art. 3	a. Is de opstartbijdrage bedoeld als vergoeding van daadwerkelijk gemaakte opstartkosten? b. Moet de gevraagde opstartbijdrage in de FEO met opstartkosten worden onderbouwd? c. Leidt een opstartbijdrage die (veel) lager is dan de onderbouwde opstartkosten tot een "onvoldoende" op T1? d. Wordt de opstartbijdrage ook uitgekeerd als de concessiehouder voertuigen inzet die al op de locaties aanwezig zijn?	a. Nee. De opstartbijdrage is een eenmalige bijdrage voor het aanbieden en exploiteren van de deelbakfietsen. De bijdrage vormt het bedrag dat de inschrijver in Bijlage 7 aanbiedt en dat, na gunning, overeenkomstig de voorwaarden van de aanbestedingsstukken wordt betaald. Er vindt geen afzonderlijke vergoeding of nacalculatie van daadwerkelijk gemaakte opstartkosten plaats. b. De gevraagde opstartbijdrage moet in de FEO als opbrengst worden opgenomen. De FEO moet daarnaast inzicht geven in de verwachte kosten en baten die verband houden met de uitvoering van de concessie. De gevraagde opstartbijdrage hoeft niet gelijk te zijn aan de verwachte opstartkosten en hoeft deze kosten niet volledig te dekken. c. Nee. De gemeente beoordeelt of de FEO navolgbaar en zo volledig mogelijk is ingevuld, of de opgegeven opbrengsten en kosten in verhouding staan tot de aangeboden diensten en of deze realistisch en deugdelijk zijn onderbouwd. De inschrijver blijft verantwoordelijk voor de juistheid van de opgenomen inschattingen. d. Ja, voor zover de ingezette deelbakfietsen voldoen aan de eisen en de voorwaarden voor betaling van de opstartbijdrage. De aanbestedingsstukken schrijven niet voor dat de deelbakfietsen nieuw moeten zijn aangeschaft. De opstartbijdrage wordt uitsluitend betaald nadat alle veertien deelbakfietsen op de

			aangewezen hublocaties zijn geplaatst, operationeel beschikbaar, reserveerbaar en bruikbaar zijn en schriftelijk door de gemeente zijn geaccepteerd. Gedeeltelijke plaatsing of gedeeltelijke acceptatie geeft geen recht op gedeeltelijke betaling, tenzij de gemeente vooraf schriftelijk anders instemt.
2.57	Bijlage 8 (Invulformat FEO) en Bijlage 9 (Toelichting)	Wij hebben de volgende onvolkomenheden geconstateerd: • Het Invulformat FEO bevat geen regel voor de opstartbijdrage Regime 2 en geen regel voor de gebruiksafhankelijke subsidie Regime 3. • Bijlage 9 verwijst voor zowel de opstartbijdrage als de gebruiksafhankelijke subsidie naar regel 30, en daarnaast naar cellen (D31, H33) die niet overeenkomen met het formulier. • Bijlage 9 noemt nog de drempel van ">2 uur per dag" en een koppeling aan woningbouw. • Het tabblad heet "Bijlage 9". • In §5.2 van het Aanbestedingsdocument zijn de nummers van het Invulformat FEO en de Toelichting nog omgewisseld (zie Nvl 1.36). Wij vragen de Gemeente: a. Kan de Gemeente een gecorrigeerd Invulformat FEO en een gecorrigeerde Toelichting publiceren? b. Worden deze uiterlijk met de Nota van Inlichtingen II gepubliceerd? c. Is de Gemeente bereid de inschrijvingstermijn te verlengen als de gecorrigeerde formulieren later beschikbaar komen?	a./b. Bijlage 8 was per abuis niet gepubliceerd waardoor Bijlage 9 niet overeenkomt met de regels. Deze wordt alsnog gepubliceerd. Dat Bijlage 9 nog de drempel van >2uur per dag noemt en een koppeling aan woningbouw heeft is onjuist. Dit betreft doorgehaalde tekst en is daarmee niet meer geldend. De nummering in paragraaf 5.2. is aangepast. c. Zie het antwoord op vraag 2.39.
2.58	Prijspeil en looptijd FEO; Nvl vraag 1.34	Het Aanbestedingsdocument (§5.2) schrijft prijspeil 2026 voor, terwijl het Invulformat FEO (cel C10) prijspeil 2027 noemt. Nvl 1.34 bevestigt alleen prijspeil 2027 voor de opstartbijdrage. a. Welk prijspeil geldt voor de FEO? b. De Concessie loopt tot en met 31 maart 2037, maar de FEO bevat alleen de jaren 2027–2036. Moet het eerste kwartaal van 2037 worden opgenomen, en zo ja, waar?	Zie het antwoord op vraag 2.34. Het eerste kwartaal van 2037 moet worden opgenomen in de FEO, deze is toegevoegd.
2.59	Bijlage 5	a. Volgens Nvl 1.1 is het gemiddelde aantal kilometers per rit in juli 2025 onjuist en bedraagt de juiste waarde 5,7 km. In de opnieuw gepubliceerde Bijlage 5 staat nog 23,06 km. Kan dit worden	a. De Gemeente bevestigt dat het gemiddelde aantal kilometers per rit in juli 2025 5,7 kilometer bedraagt. Bijlage 5 is bij deze Nota van Inlichtingen aangepast en gepubliceerd.

		gecorrigeerd? b. Bijlage 5 vermeldt per Regime 2-locatie alleen het aantal ritten, niet de ritduur of gebruiksduur. Kan de Gemeente per Regime 2-locatie en per voertuig de gemiddelde ritduur en de gemiddelde gebruiksduur per dag aanleveren? Zonder deze gegevens kan de gebruiksafhankelijke subsidie, die per voertuig wordt getoetst, niet realistisch in de FEO worden opgenomen.	b. De Gemeente kan de gemiddelde ritduur en gemiddelde gebruiksduur niet per Regime 2-locatie en per voertuig aanleveren, omdat deze gegevens niet op dat detailniveau bij de Gemeente bekend zijn. De in Bijlage 5 opgenomen geaggregeerde gebruiksgegevens blijven het beschikbare uitgangspunt.
2.60	Bijlage 6 art. 3.7 (gebruiksdrempel Regime 2)	Volgens Bijlage 5 bedroeg de gemiddelde gebruiksduur per deelbakfiets over de meetperiode april-oktober 2025 circa 0,9 uur per dag. Over april-augustus 2026 was dat circa 1,1 uur per dag, en alleen mei 2026 kwam boven 1,3 uur per dag. De drempel van 1,5 uur per dag die vanaf 2027 voor Regime 2 geldt, ligt daarmee ruim boven het historische gebruik. a. Is de Gemeente bereid voor Regime 2 in 2027-2029 dezelfde drempel van 1,0 uur per dag te hanteren als in de opstartfase van Regime 1 en 3? b. Of is de Gemeente bereid de subsidie naar rato van het gerealiseerde gebruik toe te kennen, in plaats van als alles-of-niets-bedrag per voertuig?	Zie de antwoorden op vraag 2.2. en 2.3.
2.61	Bijlage 6; Concessieovereenkomst art. 5.1 en 23	Vanaf 2030 vervalt de exploitatiesubsidie voor Regime 1. Vanaf 2032 (Regime 2) respectievelijk 2034 (Regime 1 en 3) vervalt elke vorm van subsidie. De concessiehouder moet de volledige dienst echter tot 31 maart 2037 blijven leveren, met een mogelijke eenzijdige verlenging tot 2039. a. Op welke aannames over gebruik, tarief en kosten acht de Gemeente de exploitatie vanaf 2030 sluitend? NvI 1.17 beantwoordt dit deel van de vraag niet. b. Is de Gemeente bereid een (afnemende) beschikbaarheidsvergoeding voor Regime 2 te overwegen, of de exploitatiesubsidie te verlengen?	a. De Gemeente verstrekt geen prognose of garantie ten aanzien van het gebruik, de tarieven, de kosten of de rendabiliteit na afloop van de subsidieperioden. Het is aan de inschrijver om op basis van de aanbestedingsstukken een eigen exploitatiemodel en businesscase op te stellen. Voor Regime 2 geldt overeenkomstig Bijlage 6 een gebruiksafhankelijke subsidie gedurende de groei- en inschalingsfase; vanaf 2032 is voor Regime 2 geen subsidie voorzien. b. De Gemeente introduceert geen beschikbaarheidsvergoeding voor Regime 2 en verlengt de exploitatiesubsidie niet. De financiële systematiek blijft ongewijzigd. Dit laat onverlet dat de in Bijlage 6 opgenomen gebruiksafhankelijke subsidie voor Regime 2 gedurende de daarvoor aangewezen periode van

			toepassing blijft, indien aan de daarin opgenomen voorwaarden wordt voldaan.
2.62	Concessieovereenkomst art. 25, 26 en 29 (tussentijdse beëindiging)	Concessieovereenkomst biedt de concessiehouder alleen een beëindigingsrecht bij een tekortkoming van de Gemeente. Daarnaast: • sluit de hardheidsclausule kostenstijgingen uit; • sluit de overmachtsbepaling liquiditeits- en solvabiliteitsproblemen uit; • leidt de herijking (art. 19) uitdrukkelijk niet tot een betere business case en verplicht zij de Gemeente niet tot wijziging. Is de Gemeente bereid een tussentijds opzeggingsrecht voor de concessiehouder op te nemen, bijvoorbeeld per 31 december 2029 of na de herijking in 2031? Wij denken aan een redelijke opzegtermijn en een overdrachtsregeling, voor het geval dat de gebruiksdrempels structureel niet worden gehaald of de exploitatie aantoonbaar niet sluitend is. Zo nee, is de Gemeente bereid in dat geval ten minste volledige afschaling van Regime 2 en Regime 3 toe te staan, met behoud van het basisaanbod in Regime 1?	De Gemeente neemt geen tussentijds opzeggingsrecht voor de Concessiehouder op. De bestaande regeling voor bijsturing en afschaling blijft van toepassing. Indien het gebruik laag is, met inachtneming van de voorwaarden van paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen. Een volledige afschaling van Regime 2 of Regime 3 is daarmee in theorie mogelijk. De herijking in 2031 betreft de beoordeling van de actualiteit, effectiviteit en handhaafbaarheid van de concessie en verplicht de Gemeente niet tot wijziging daarvan. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van de herijking moeten passen binnen de aanbestedingsrechtelijke kaders voor wijziging van concessieopdrachten. Daarbij mag onder meer het economische evenwicht van de concessie niet ten gunste van de Concessiehouder worden gewijzigd op een wijze die niet in de oorspronkelijke concessie was voorzien, tenzij daarvoor een wettelijke wijzigingsgrond bestaat. De herijking geeft de Concessiehouder op zichzelf geen aanspraak op aanpassing van de concessie ter verbetering van zijn businesscase.
2.63	Concessieovereenkomst art. 19.11 t/m 19.15 (herijking)	Kunnen bij de herijking in 2031 en bij de jaarlijkse evaluatie vanaf twee jaar na aanvang ook de hoogte, de duur en de gebruiksdrempels van de subsidies worden herzien? Wij denken aan de situatie waarin het werkelijke gebruik structureel lager is dan op basis van Bijlage 5 mocht worden verwacht.	De gemeente verduidelijkt dat het feitelijk gebruik, waaronder structureel lager gebruik dan op basis van Bijlage 5 werd verwacht, kan worden betrokken bij de herijking in 2031 en bij de periodieke beoordeling vanaf twee jaar na aanvang van de Concessie. Bij de herijking kunnen ook voorstellen tot aanpassing van de hoogte, duur en gebruiksdrempels van de subsidies worden besproken. Een wijziging is echter niet automatisch of gegarandeerd. De jaarlijkse beoordeling vanaf twee jaar na aanvang ziet in ieder geval op de KPI's, minimumeisen en meetmethoden. Eventuele wijzigingen moeten passen binnen de aanbestedingsrechtelijke kaders voor wijziging van concessieopdrachten en, voor zover van toepassing, de

			subsidierechtelijke en staatssteunrechtelijke kaders. Zij worden uitsluitend schriftelijk en met inachtneming van artikel 19 van de Concessieovereenkomst vastgelegd.
2.64	Concessieovereenkomst (interne verwijzingen en niet-verwerkte wijzigingen):	Wij hebben de volgende onvolkomenheden geconstateerd: • Art. 2.4 verwijst voor voortijdige beëindiging naar artikel 12, dat over subsidievaststelling gaat. • Art. 17 verwijst voor overmacht naar artikel 24 en voor beëindiging naar artikel 25. • Art. 26 verwijst naar leden (26.1, 26.3, 26.4) die anders genummerd zijn. • Art. 9 bevat zowel de oude tekst (DPI 2021=100, indexatie bonus/malus) als de nieuwe tekst. • Art. 26 sub n bevat zowel de oude als de nieuwe tekst. • Art. 8.4 noemt de exploitatiesubsidie nog "per kwartaal (tijdelijk en afbouwend)", terwijl Nvl 1.18 dit als onjuist aanmerkt. • Art. 7.3 en 12.7 eisen nog een goedkeurende controleverklaring, terwijl Mededeling 2 deze verplichting laat vervallen. Kan de Gemeente een geconsolideerde, gecorrigeerde Concessieovereenkomst publiceren? En kan zij bevestigen dat bij strijdigheid de Nvl-teksten prevaleren?	In veel gevallen gaat het om reeds doorgehaalde tekst. En deze is dus niet meer van toepassing. Indien het inderdaad een abusievelijke verschrijving is, dan is deze aangepast.
2.65	Regime 2-locaties en overgang; Nvl vraag 1.30:	a. Liggen de acht Regime 2-locaties (waaronder de ENKA-locaties en de appartementen aan de Akulaan) in de openbare ruimte of op particulier terrein? b. Bestaan er afspraken of overeenkomsten tussen de huidige aanbieder en derden over deze locaties die de nieuwe concessiehouder moet overnemen? Denk aan projectontwikkelaars, VvE's of woningcorporaties. c. Welke voorzieningen op de locaties zijn eigendom van de huidige aanbieder, en worden deze vóór 1 april 2027 verwijderd? d. Krijgt een nieuwe concessiehouder vóór 1 april 2027 toegang tot de locaties om de plaatsing voor te bereiden, zodat het aanbod per 1 april 2027 ononderbroken is?	a. De acht Regime 2-locaties liggen in de openbare ruimte. b. Er bestaan geen afspraken of overeenkomsten tussen de huidige aanbieder en derden over deze locaties die de nieuwe concessiehouder moet overnemen. c. Er zijn geen voorzieningen op de locaties in eigendom van de huidige aanbieder. d. Het voorbereiden van plaatsing voor 1 april is mogelijk in overleg.

2.66	Exclusiviteit; PvE eis 4; Concessieovereenkomst art. 2.1 en 2.2:	Eis 4 geeft exclusiviteit op de aangewezen hublocaties. Art. 2.1 geeft exclusiviteit in het Concessiegebied. Art. 2.2 staat de Gemeente echter toe pilots of andere initiatieven te faciliteren. Bevestigt de Gemeente dat gedurende de looptijd geen andere aanbieder van (elektrische) deelbakfietsen in de gemeente Ede wordt toegelaten? Dat geldt ook voor aanbieders via de parallelle aanbesteding voor deelauto's en voor free-floating aanbieders.	De gemeente bevestigt dat de Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessie, met uitsluiting van anderen, het recht heeft om station-based deelbakfietsen te exploiteren binnen het Concessiegebied, zijnde de gemeente Ede., tenzij sprake is van een initiatief als bedoeld in artikel 2.2 of partijen schriftelijk anders overeenkomen. Free-floating deelbakfietsen zijn niet toegestaan, tenzij partijen dit schriftelijk overeenkomen. Artikel 2.2 laat onverlet dat de Gemeente binnen publiekrechtelijke kaders aanvullende maatregelen kan treffen, pilots kan uitvoeren of andere initiatieven kan faciliteren, mits de uitvoering van de Concessie daardoor niet onredelijk wordt belemmerd. Voor deze aanbesteding geldt station-based exploitatie op aangewezen hublocaties als uitgangspunt.
2.67	Uitbetaling gebruiksafhankelijke subsidie; Concessieovereenkomst art. 10 en 12:	a. Wordt de gebruiksafhankelijke subsidie bevoorschot, of pas uitbetaald na definitieve vaststelling? De aanvraag tot vaststelling volgt binnen negen maanden na afloop van het concessiejaar. b. Wanneer kan de concessiehouder de eerste uitbetaling over concessiejaar 2027 verwachten?	a. De gemeente bevestigt dat de gebruiksafhankelijke subsidie niet wordt bevoorschot. Deze subsidie wordt vastgesteld op basis van de definitieve aanvraag tot subsidievaststelling. Na vaststelling kan de definitieve afrekening plaatsvinden. b. De aanvraag tot vaststelling over concessiejaar 2027 moet uiterlijk binnen negen maanden na afloop van dat concessiejaar worden ingediend, derhalve uiterlijk op 30 september 2028. De aanvraag tot subsidievaststelling wordt binnen 30 dagen na ontvangst beoordeeld. Bij vaststelling wordt de subsidie vervolgens binnen 30 dagen betaald.