Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
1	Aanbestedingsleidraad	Opzet inschrijving	Ter bevestiging: Is het correct o.b.v. de gedeelde documentatie dat een deelnemende partij zowel individueel (hoofdaannamer) als in een consortium kan inschrijven (hoofdaannemer en onderaannemer)?	Dat is correct.
2	PvE	uitrolschema fietsen	Veel aanbieders zijn momenteel gespecialiseerd in e-bikes of in pedaalfietsen. Meestal hebben zij het andere type fiets niet op voorraad, en het bestellen van nieuwe fietsen kan tot 6 maanden duren. Zou de MRDH kunnen overwegen om meer flexibiliteit te bieden in het uitrolschema, door in de eerste 6 maanden de inzet van slechts één type fiets toe te staan (alleen e-bikes of alleen trapfietsen)?	De suggestie nemen we niet over. Bij de uitrol wordt maximaal 3 maanden de tijd gegeven voor de start van de dienstverlening. Daarnaast is er een ingroeipad. Bovendien dient na 3 maanden 30% van het minimaal aantal fietsen in de 50-50 verdeling te zijn geplaatst. Zie eis 18 en 19. Op deze wijze wordt flexibiliteit gegeven voor het opstarten van de concessie.
3	Aanbestedingsleidraad	Verlenging sluitingsdatum	Wij verzoeken u de sluitingsdatum voor het indienen van de inschrijving met twee weken te verplaatsen naar 16 december 2026 en de verdere planning hierop aan te passen. Wij vragen dit omdat wij een zo goed mogelijk onderbouwde inschrijving willen indienen. De tweede nota van inlichtingen verschijnt op 18 november 2026. Volgens paragraaf 5.5 van de aanbestedingsleidraad kunnen via de nota van inlichtingen ook wijzigingen in de aanbestedingsstukken worden doorgevoerd. Tussen de publicatie van de tweede nota van inlichtingen en de huidige sluitingsdatum van 2 december 2026 liggen tien werkdagen. In die periode moeten de antwoorden en eventuele wijzigingen zorgvuldig worden verwerkt in zeven plannen en de rekentabel P6. Deze onderdelen moeten onderling consistent zijn en de toezeggingen daarin worden op grond van artikel 7 van de concept concessieovereenkomst contractueel bindend. Het interview toetst nadrukkelijk het realisme en de uitvoerbaarheid van de toezeggingen (paragraaf 5.2). Een verlenging geeft inschrijvers de ruimte om toezeggingen te doen die volledig zijn afgestemd op de definitieve aanbestedingsstukken. Dat komt de kwaliteit van de inschrijvingen en een goede start van de pilot ten goede.	Wij begrijpen de vraag, echter wij nemen het verzoek niet over. Daar is naar onze overtuiging geen aanleiding voor. Indien in de tweede nota van inlichtingen wijzigingen in de aanbestedingsstukken worden doorgevoerd, die een zorgvuldige verwerking in de inschrijvingen vergen, zullen wij dit verzoek heroverwegen. Daar is nu geen sprake van. Wij hechten aan de huidige planning die het mogelijk maakt om voor de kerstvakantie de inteviews te houden en de beoordeling van de inschrijvingen te kunnen verrichten, zodat vroeg in 2027 de concessieovereenkomst kan worden gesloten en de dienstverlening kan starten. Dit antwoord is aangepast door middel van Nota van Inlichtingen vragenronde 2. De uiterste datum van inschrijving is geworden 9 december 2026, 12.00 uur. Zie de planning in paragraaf 5.3 van de aanbestedingsleidraad en de instelling in TenderNed.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
4	Concessie-overeenkomst en PvE	(Gefaseerde) uitrol	Artikel 5.3 van de concept concessieovereenkomst verplicht de concessiehouder om binnen drie maanden na ondertekening het volledige minimumaantal deelfietsen te plaatsen, met een boete van EUR 1.500 per dag op grond van artikel 6.9. PvE Eis 19 t/m 21 en paragraaf 3.2.1 van de aanbestedingsleidraad gaan uit van een gefaseerde uitrol: 30% na drie maanden, 60% na vijf maanden en 100% na zeven maanden. Kunt u bevestigen dat de gefaseerde uitrol uit Eis 19 t/m 21 leidend is, en artikel 5.3 en 6.9 hierop aanpassen, zodat de boete alleen verschuldigd is bij het niet halen van deze fasering?	Wij bevestigen dat de gefaseerde uitrol opgenomen in Eis 19 t/m 21 leidend is. De artikelen 5.3 en 6.9 zullen hierop worden aangepast. Dit betekent dat de boete zal gelden bij het niet halen van de 30% na drie maanden en ook bij het niet halen van de 60% na vijf maanden alsmede bij het niet halen van 100% na zeven maanden. Telkens gaat het om het percentage van het minimum aantal te plaatsen deelfietsen. De artikelen 5.3 en 6.9 van de concessieovereenkomst zijn aangepast.
5	Concessie-overeenkomst en PvE	Afhankelijkheid van hubs en vergunningen	Het hubnetwerk wordt na gunning per gemeente vastgesteld (PvE Eis 15). De MRDH en de deelnemende gemeenten hebben hierbij een inspanningsverplichting (artikel 4.4 en 4.5 van de concept concessieovereenkomst). Kunt u bevestigen dat de termijnen uit Eis 19 t/m 23 en de boete uit artikel 6.9 worden opgeschort voor zover hubs niet tijdig zijn vastgesteld of vergunningen niet tijdig zijn verleend, zonder dat dit aan de concessiehouder is toe te rekenen? Kunt u daarnaast de verwachte planning voor de vaststelling van de hubs en de verlening van de vergunningen delen?	Wij bevestigen dat de boete in artikel 6.9 wordt opgeschort indien het niet halen van de plaatsing van het minimum aantal fietsen redelijkerwijs het gevolg is van het feit dat hubs niet tijdig zijn vastgesteld of een vergunning niet tijdig is geleend. Meer in het algemeen wordt benadrukt dat de boete in art. 6.9 alleen wordt opgelegd als het niet halen van de plaatsing van het vereiste minimum aantal deelfietsen is gelegen binnen de risicosfeer van de concessiehouder. Voor de verlening van vergunningen geldt overigens een wettelijke beslistermijn van 8 weken, die eenmaal met 8 weken kan worden verlengd. Omdat deze aanvragen worden verwacht, zetten de gemeenten zich ervoor in om zo snel mogelijk en ruim binnen deze termijn een besluit te nemen. Zie ook het antwoord op vraag 68.
6	PvE	Meetmethode minimale beschikbaarheid	Op basis van welke databron wordt de naleving van PvE Eis 23 en 24 gemeten, bijvoorbeeld MDS-data in het Dashboard Deelmobiliteit? Telt een gereserveerde deelfiets mee als beschikbaar? Wanneer worden de twee locaties die in Eis 23 voor Zoetermeer als 'N.T.B.' zijn aangeduid bekendgemaakt? En op welke hub-locaties binnen de wijkcombinaties uit Eis 24 wordt de beschikbaarheid gemeten?	De naleving van Eis 23 en 24 wordt gemeten op basis van MDS-data in het Dashboard Deelmobiliteit. Een gereserveerde deelfiets telt niet mee als beschikbaar. De locaties die als 'N.T.B.' zijn aangeduid, worden na gunning in samenspraak met de concessiehouder vastgesteld.
7	PvE en concessie-overeenkomst	Deelfietsloket Stations en ProRail	PvE Eis 23 vermeldt dat een vooraankondiging is gedaan bij het Deelfietsloket Stations en dat de concessiehouder zelf nadere (vergoedings)afspraken maakt. Kunt u de vooraankondiging delen en aangeven welke vergoedingen, capaciteit en doorlooptijden voor stallingsplekken bij de in Eis 23 genoemde stations te verwachten zijn? Kunt u bevestigen dat het niet kunnen voldoen aan Eis 23 als gevolg van het ontbreken van stallingsplekken of een overeenkomst met het Deelfietsloket Stations geen Schending oplevert?	We hebben in de vooraankondiging de aantallen uit het PvE meegegeven. We hebben geen contact gehad over vergoedingen, capaciteit en doorlooptijden. Als redelijkerwijs niet aan deze eis kan worden voldaan wordt samen met de gemeente bekeken of een alternatief in de omgeving beschikbaar is. Als dit ook niet mogelijk is en de opdrachtnemer redelijkerwijs alles heeft gedaan wat mogelijk is dan levert het niet naleven van Eis 23 in deze situatie geen schending op.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
8	PvE en PvA Kuststrook	PvA Kuststrook: inzet parkeercoaches	Bijlage 2.4 geeft per druktescenario een verdeling van parkeercoaches over de hubs (3 tot 6 coaches), en een verdeling per aanbieder voor de twee huidige deelscooteraanbieders met elk 500 voertuigen (5 coaches vanaf code geel, 6 vanaf code oranje, plus om de beurt een coördinator). Voor deelfietsaanbieders en voor de concessiehouder is geen aantal opgenomen. Bijlage 2.4 vermeldt dat de gemeente bij nieuwe aanbieders kan overwegen dat ook zij parkeercoaches leveren. Kunt u aangeven hoeveel parkeercoaches per druktescenario van de concessiehouder worden verwacht, en of de concessiehouder ook bijdraagt aan de coördinatorrol en de inzet bij de overloop Zwarte Pad? Wordt de inzet bepaald op basis van het aantal deelfietsen van de concessiehouder in het kustgebied, in verhouding tot de andere aanbieders? En kunt u bevestigen dat wijzigingen uit de actualisatie van het PvA (Eis 82) die tot extra inzet leiden, tijdens een bijstuurmoment worden besproken?	Van de concessiehouder wordt conform eisen 80 en 81 een proportionele en schaalbare bijdrage aan de uitvoering van het PvA Kuststrook verwacht. De inzet van parkeercoaches, inclusief de coördinator en de benodigde inzet bij de overloop Zwarte Pad, wordt gezamenlijk door de aanbieders verzorgd. De Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 biedt inzicht in de maximale aantallen vergunninghouders en deelvoertuigen waarmee inschrijvers rekening kunnen houden. De benodigde inzet kan per seizoen variëren en is afhankelijk van verschillende omstandigheden, zoals weersomstandigheden, bezoekersdrukte, evenementen en (langdurige) werkzaamheden in het kustgebied. Deze en andere ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de benodigde inzet en zijn niet altijd vooraf te voorzien. De huidige inzet uit het PvA, die op basis van ervaringen in voorgaande jaren tot stand is gekomen, dient daarom als indicatie. De daadwerkelijke inzet wordt in overleg met de aanbieders bepaald, jaarlijks geëvalueerd en waar nodig aangepast. Eventuele wijzigingen die tot aanvullende inzet leiden, worden vooraf met de betrokken aanbieders besproken.
9	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad paragraaf 6.6, pagina 22: P3 - preventief en correctief beheer en onderhoud van de fietsen	In paragraaf 6.6, onderdeel P3, worden preventief en correctief beheer en onderhoud van de fietsen en de duurzaamheid van de beheer- en onderhoudswerkzaamheden genoemd als te behandelen onderwerpen. Deze structurele en arbeidsintensieve werkzaamheden bieden tevens concrete kansen voor regionale maatschappelijke waardecreatie, onder meer door de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en samenwerking met lokale en regionale sociale ondernemingen en werk- en ontwikkelbedrijven. Is de aanbestedende dienst bereid om binnen P3 een concrete SROI-verplichting op te nemen en te borgen dat inschrijvers aantoonbaar bijdragen aan regionale arbeidsparticipatie en samenwerking met lokale en regionale partijen? Indien hiervan wordt afgezien, kan de aanbestedende dienst toelichten op welke andere wijze wordt geborgd dat de beheer- en onderhoudswerkzaamheden lokaal en regionaal maatschappelijke waarde creëren?	Het is in Nederland niet toegestaan om de inzet van lokale of regionale partijen eisen in een aanbesteding. Het non-discriminatiebeginsel van het aanbestedingsrecht garandeert dat bedrijven dezelfde kansen hebben op opdrachten, ongeacht hun contacten of plaats van vestiging. De aanbestedende dienst heeft er niet voor gekozen om een concrete SROI-verplichting op te nemen in de uitvraag. Inschrijver is vrij om dit in zijn inschrijving aan te bieden. In de uitvraag is geen wijze opgenomen om lokaal en regionaal maatschappelijke waarde te creëren anders dan het realiseren van het gevraagde regionale publieke deelfietssysteem.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
10	Aanbestedingsleidraad	Negatieve prijsprikkel	Is de concessieverlener het met ons eens dat een beoordelingssystematiek waarin 20 van de 25 punten op P6 kwantitatief worden toegekend aan de laagste tarieven (tot 50% onder het maximum) het risico met zich meebrengt dat inschrijvers irrealistisch lage tarieven aanbieden, waardoor de financiële ruimte binnen de exploitatie onvoldoende wordt om de gevraagde hoge servicekwaliteit, snelle herverdeeltijden en 24/7 onderhoud (P1-P4) te garanderen?	De aanbestedende dienst deelt deze zorg niet. De grenzen die aan de tarieven worden gesteld in het PvE en de prijsprikkel in de rekentabel van P6 zijn naar de mening van de aanbestedende dienst niet te scherp om een goede exploitatie en een hoge servicekwaliteit te bieden. Benadrukt wordt dat inschrijvers zelf verantwoordelijk zijn voor het indienen van een realistische en uitvoerbare inschrijving. De aangeboden tarieven zijn bindend gedurende de looptijd van de concessie en ontslaan de concessiehouder niet van de verplichting te voldoen aan alle eisen uit het PvE en de ingediende plannen P1 tot en met P4.
11	Aanbestedingsleidraad	betrouwbaarheid	Kan de concessieverlener bevestigen dat bij de toetsing op Beoordelingscriterium d ('Betrouwbaar' - 35% weging) en tijdens het interview de financiële en operationele haalbaarheid van de aangeboden tarieven strikt wordt getoetst in relatie tot het realisme van de uitvoering?	Wij stellen voor de duidelijkheid voorop dat het Beoordelingscriterium d: 'Betrouwbaar', telkens per plan wordt toegepast. Gelijk ook de andere beoordelingscriteria per plan worden toegepast. Als wij het goed begrijpen is de vraag gericht op P6 en P7 over de tarieven. Het antwoord op de vraag is: nee. De aanbestedende dienst toetst niet de financiële en operationele haalbaarheid van aangeboden tarieven. Immers de aanbestedende dienst beschikt niet over de exploitatie en de onderliggende businesscase van inschrijvers. Binnen beoordelingscriterium d (‘Betrouwbaar’) en het interview beoordeelt de aanbestedende dienst per plan de mate waarin de voorgestelde aanpak, dienstverlening en toezeggingen realistisch, uitvoerbaar en voldoende onderbouwd zijn in relatie tot de eisen van de concessie.
12	Aanbestedingsleidraad	betrouwbaarheid	In paragraaf 6.5.1 sub d is opgenomen dat haalbaarheid en betrouwbaarheid moeten blijken uit passende bewijzen, concrete voorbeelden en ervaringen uit vergelijkbare opdrachten. Kan de concessieverlener bevestigen dat beloftes en KPI's in de kwalitatieve plannen die niet worden onderbouwd met historische, verifieerbare operationele data uit reeds bestaande operationaliteit in Nederlandse steden (of tenminste de EU), op het criterium BC Betrouwbaar niet gewaardeerd kunnen worden met de score 'Goed' (80%) of 'Uitstekend' (100%)?	Nee, hierover kunnen niet vooraf uitspraken worden gedaan. De beoordeling vindt plaats overeenkomstig de in de aanbestedingsstukken opgenomen beoordelingscriteria en beoordelingsmethodiek. De aanbestedende dienst stelt hierbij geen aanvullende voorwaarden.
13	Aanbestedingsleidraad	integratie MaaS	In P2 wordt gevraagd naar de vindbaarheid, boekbaarheid en afrekening via externe reisinformatie- en MaaS-platforms. Deelt de concessieverlener dat de vorm van boekbaarheid (middels deeplink ofwel een volledige integratie) geen verschil zou mogen maken in puntentoekenning gezien dit voor de gebruiker niet uitmaakt?	Nee, hierover kunnen niet vooraf uitspraken worden gedaan. De aanbestedende dienst stelt niet op voorhand vast dat verschillende vormen van boekbaarheid voor de gebruiker per definitie gelijkwaardig zijn. De beoordeling vindt plaats overeenkomstig de in de aanbestedingsstukken opgenomen beoordelingscriteria en beoordelingsmethodiek.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
14	Aanbestedingsleidraad	P5	Kan de concessieverlener bevestigen dat P5 moet bestaan uit een toelichting hoe de aanbieder invulling vult aan de punten a t/m d op blz 23 en blz 24 (2A4). Daarnaast kiest de aanbieder 1 van de 5 genoemde onderwerpen uit bijlage B en schrijft daar een projectvoorstel (2A4) en begroting voor (1A4). Klopt deze lezing?	Nee, deze lezing is niet geheel correct. P5 bestaat uit een toelichting (maximaal 2 A4) op de wijze waarop de inschrijver omgaat met innovatie. De punten a t/m d op pagina 23 en 24 kunnen daarbij worden gebruikt, maar dit is niet verplicht. Daarnaast kiest de inschrijver één van de vijf onderwerpen uit bijlage B en werkt hiervoor een projectvoorstel (maximaal 2 A4) en een business case (maximaal 1 A4) uit.
15	Aanbestedingsleidraad	Bestaande infrastructuur	Met het oog op de specifieke eisen voor de Haagse Kuststrook (Eis 80-82) en de vereiste snelle responstijden op straat: Mag worden aangenomen dat aanbieders met een eigen, lokaal gevestigd operationeel team en een eigen Nederlandse klantenservice/beheerstructuur hoger worden gewaardeerd op het criterium 'betrouwbaarheid' en 'praktische uitvoerbaarheid'?	De beoordeling vindt plaats op basis van de mate waarin de inschrijver aannemelijk maakt dat zijn aanbieding op dit punt realistisch, praktisch uitvoerbaar en direct toepasbaar is, overeenkomstig de beoordelingscriteria en beoordelingsmethodiek in de leidraad. De aanbestedende dienst kent daarbij niet op voorhand een hogere waardering toe aan specifieke organisatievormen of vestigingslocaties.
16	PvE	beschikbaarheid	In Eis 23 en 24 is opgenomen dat de minimumaantallen per hub en wijk ook van toepassing blijven bij vandalisme, diefstal of defecten. Kan de concessieverlener bevestigen dat er bij een aantoonbare piek in vandalisme/diefstal (bijv. na evenementen of in specifieke risicowijken) een redelijke herstelperiode van bijv. 24-48 uur geldt voordat dit als tekortkoming wordt aangerekend?	Ja. Bij een aantoonbare piek in vandalisme of diefstal, bijvoorbeeld blijkend uit meldingen bij de politie, geldt een redelijke herstelperiode van maximaal 48 uur voordat dit als tekortkoming wordt aangerekend.
17	PvE en Concessie-overeenkomst	uitrol	Kan de concessieverlener bevestigen dat er binnen 3 maanden na ondertekening (27 januari dus 27 april) 30% van de totale vloot (750 fietsen) actief moet zijn en dat dit voor 50% uit elektrische fietsen moet bestaan en volgens de verdeling uit Eis 17 verspreid (dus bijvoorbeeld 50% in Den Haag en 10% in Zoetermeer)?	Ja, dit wordt bevestigd.
18	PvE	beschikbaarheid	Welke specifieke peildatum/tijdstip binnen het venster 05:00 - 07:00 uur wordt aangehouden als officiële meetindicator voor het halen van de 80%-norm per kalendermaand?	Er wordt geen specifiek peilmoment gehanteerd. Binnen het tijdvenster van 05:00 tot 07:00 uur wordt continu gemeten. De norm is gehaald wanneer het vereiste minimumaantal deelfietsen ten minste eenmaal binnen dit venster wordt gemeten. Zie ook het antwoord op vraag 63.
19	PvE	stilstand	Eis 42 schrijft voor dat deelfietsen boven een geldend maximum binnen 4 uur moeten worden verwijderd. Geldt deze termijn uitsluitend binnen de reguliere operationele vensters (bijv. tussen 07:00 en 22:00 uur), of verwacht de concessieverlener dat hier ook midden in de nacht binnen 4 uur op wordt geageerd?	De in Eis 42 genoemde termijn van vier uur geldt binnen het operationele venster van 07:00 tot 22:00 uur. Buiten dit operationele venster wordt van de concessiehouder verwacht dat deze bij aanvang van het eerstvolgende operationele venster zo spoedig mogelijk handelt, met inachtneming van de in Eis 42 opgenomen termijn.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
20	Aanbestedingsleidraad	track record	Biedt de concessieverlener extra waardering of ruimte in de beoordeling (bijv. onder P2 of P5) voor aanbieders die reeds een bewezen, werkend multimodaal platform en bestaande samenwerkingen met OV-partijen hebben? Kan de concessieverlener verduidelijken hoe dit zal worden meegenomen?	De beoordeling vindt plaats overeenkomstig de in de aanbestedingsstukken opgenomen beoordelingscriteria en beoordelingsmethodiek. De aanbestedende dienst doet hierover geen uitspraken vooraf. In de toepassing van het beoordelingscriterium d: Betrouwbaarheid kan een bewezen, werkend multimodaal platform en bestaande samenwerkingen positief worden gewaardeerd, maar dan moet de werkendheid van het platform wel met passende bewijzen worden aangetoond en ook de genoemde bestaande samenwerkingen.
21	PvE	herverdeling	Indien blijkt dat in specifieke wijken de vraag naar e-bikes significant hoger is dan naar conventionele fietsen, bestaat er gedurende de evaluatie-/stuurmomenten (Eis 5-7) ruimte om de 50/50 verhouding per wijk of gemeente op basis van gebruiksdata bij te sturen?	De verhouding van 50% elektrische en 50% fietsen zonder trapondersteuning blijft gedurende de concessie gehandhaafd. Deze verhouding geldt voor de concessie als geheel en niet per gemeente, wijk of locatie. Dit is aangevuld in Eis 26 in het PvE. De Concessiehouder kan de spreiding van deelfietsen over het gebied op basis van gebruiksdata optimaliseren. Het staat de concessiehouder ook vrij om meer deelfietsen dan het minimum aan te bieden; hiervoor ontvangt de concessiehouder geen aanvullende vergoeding.
22	PvE	4-uur stilstand	Hoe wenselijk en haalbaar is het dat elke fiets slechts maximaal 4 uur stilstaat? is het dan niet waarschijnlijk dat aanbieders om dit criterium te behalen voortdurend door de regio met busjes heen en weer moeten rijden, wat juist bijdraagt aan dichtslibben van de wegen en uitstoot	In het PvE is geen eis opgenomen dat elke deelfiets maximaal 4 uur mag stilstaan. De termijn van 4 uur in Eis 42 heeft uitsluitend betrekking op het verwijderen van deelfietsen boven een geldend maximum aantal.
23	PvE	enquetes	Klopt het dat de concessieverlener naast het jaarlijkse gebruikersonderzoek door Natuurlijk Deelmobiliteit (N!D) nóg een gebruikersonderzoek wilt uitzetten onder gebruikers? Is de MRDH ervan op de hoogte dat het gebruikers onderzoek door N!D juist wordt benut ter vervanging van lokale enquetes?	Eis 74 geeft antwoord op uw vraag. De Concessieverlener bepaalt in samenspraak met de Concessiehouder of deelname aan het landelijke gebruikersonderzoek volstaat, dan wel of een aanvullend regionaal gebruikersonderzoek noodzakelijk is. Ons streven is om geen aanvullend onderzoek te doen als dat niet noodzakelijk is.
24	PvE	hubs vs freefloaten	Klopt het dat het servicegebied uitsluitend bestaat uit fysieke en digitale hubs? Beseft de concessieverlener dat digitale hubs juist vaak klachten triggeren (want waarom staat er zoveel fietsen op de straathoek) in plaats van ze te voorkomen?	Ja. Het servicegebied bestaat uitsluitend uit fysieke en digitale hubs. Dit is een bewuste keuze, gemaakt in overleg met de deelnemende gemeenten. De locatie en omvang van de hubs worden in samenspraak met de gemeenten bepaald.
25	PvE	herijking	Indien gedurende de exploitatie uit data blijkt dat de vraag naar elektrische deelfietsen in specifieke wijken substantieel hoger is dan naar conventionele fietsen, biedt de concessieverlener gedurende de herijking/evaluaties (Eis 5-7) de ruimte om de 50/50-vlootverhouding op basis van gebruiksdata flexibel bij te sturen om stilstaande vloten en onnodige herverdeelkosten te voorkomen?	Zie het antwoord op vraag 21.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
26	PvE	technische features	In de markt van software- en dienstverlening werken aanbieders met vastgestelde product-roadmaps die doorgaans 6 tot 12 maanden vooruit worden gepland en ingedeeld. Het op zeer korte termijn (bij start concessie) moeten opleveren van specifieke maatwerk- of aanvullende features (Eis 35 en 37 bijvoorbeeld) legt een onevenredige druk op de bestaande roadmaps en ontwikkelingscapaciteit. Dit kan leiden tot onnodige risico-opslagen in inschrijvingen of het uitsluiten van anderszins zeer geschikte marktpartijen. Het zou voor een eerlijk en realistisch krachtenveld beter passen om deze specifieke features gefaseerd in te vragen gedurende het eerste jaar na ondertekening van de overeenkomst (of na de definitieve gunning). Een vergelijkbare systematiek is met succes toegepast bij de concessieverlening in de gemeente Eindhoven, waar een helder en realistisch faseringsschema/ingroeipad werd gehanteerd voor de implementatie van specifieke features. Dit gaf de aanbieder voldoende tijd om ontwikkelingen zorgvuldig in te passen in de roadmap, wat de kwaliteit en stabiliteit van de dienstverlening ten goede kwam. Is de concessieverlener bereid om, in het kader van proportionaliteit en het stimuleren van de beste marktoplossingen, de harde eis van directe beschikbaarheid bij aanvang te versoepelen en — naar analogie van de concessie in Eindhoven — een gefaseerd schema op te nemen waarbij de features gedurende het eerste jaar na ondertekening mogen worden opgeleverd?	Nee. Bij het opstellen van de eisen is nadrukkelijk gekeken naar de toepassing van vergelijkbare eisen in andere Europese regio's. Op basis daarvan zijn wij van mening dat deze eisen niet onredelijk zijn. Wij zoeken nadrukkelijk een partij die de gevraagde functionaliteiten tijdig kan leveren.
27	Aanbestedingsleidraad	P5	In de aanbestedingsleidraad worden inschrijvers uitgenodigd om voor P5, naast de vier in de hoofdstukken 2 tot en met 5 beschreven onderzoeksthema’s en het niet nader uitgewerkte thema” Stimuleren van goed gedrag van de gebruikers van deelfietsen zowel tijdens het rijden als bij het stallen.”, een aanvullend innovatievoorstel in te dienen. Kunt u verduidelijken hoe de samenstelling van P5 eruit moet zien? 2 A4 voor de vijf thema's plus nog een extra innovatievoorstel (1A4) en business case (1A4)	P5 bestaat uit een toelichting (maximaal 2 A4) op de wijze waarop de inschrijver omgaat met innovatie. De vijf thema's mogen daarbij worden gebruikt, maar dit is niet verplicht. Daarnaast werkt de inschrijver één casus uit in een onderzoeksvoorstel (maximaal 2 A4) met bijbehorende businesscase. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
28	Concessie-overeenkomst	Aansprakelijkheid	In artikel 14.5 specificeert u een maximale aansprakelijkheid van € 2,5 miljoen per gebeurtenis en € 5 miljoen per jaar. Dit bedrag is naar onze mening disproportioneel gezien de vaste contractwaarde. Inschrijver verzoekt u daarom, in lijn met de Gids Proportionaliteit, de aansprakelijkheid te maximeren tot de (totale) opdrachtwaarde. Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie waarom deze hoge aansprakelijkheidslimiet proportioneel is ten opzichte van de opdrachtwaarde.	Niet akkoord. De in de concept concessieovereenkomst opgenomen beperking van de aansprakelijkheid is een standaard beperking. Deze is ook opgenomen in de Arvodi 2025 en is ook het standaard niveau dat is opgenomen in de meeste bedrijfs- en beroepsaansprakelijkheidsverzekeringen.
29	Concessie-overeenkomst	boetebepalingen	U heeft verschillende boetebepalingen en mogelijkheden tot inhouding opgenomen in de overeenkomst. Alhoewel wij begrip hebben voor het tot nakoming stimulerende karakter van de boete, zijn wij van mening dat deze verregaande boetes niet altijd in verhouding staan tot de te leveren diensten. Kunt u bevestigen dat u in redelijkheid omspringt met deze bepalingen, in beginsel de weg van gezamenlijk overleg zult bewandelen, een redelijke hersteltermijn (grace period) hanteert voordat boetes van toepassing worden, en de boete als een uiterst middel beschouwt?.	Wij bevestigen dat wij het boete instrument op een redelijke wijze zullen toepassen. Het feit dat twee herstelperiodes per schending of niet-naleving worden geboden onderstreept dit. Wij zullen overigens niet schromen om een boete op te leggen bij een daadwerkelijke schending van het nakomen van de eisen van het PvE of het niet naleven van een belofte in de inschrijving.
30	Arvodi	personeelswisselingen	U stelt in dit artikel dat vervanging van personeel alleen na voorafgaande toestemming mag plaatsvinden. Inschrijver acht het niet redelijk dat zij voor iedere in- en uitdiensttreding van haar personeel toestemming dient te vragen aan Aanbestedende Dienst. Opdrachtnemer garandeert dat, indien er vervanging van personeel plaatsvindt, de kennis en kunde gewaarborgd blijven. Daarom verzoeken wij u om artikel 4.1 buiten toepassing te verklaren. Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie	Deze bepaling in de Arvodi geldt niet voor ieder personeelslid. Deze bepaling geldt voor de strategische functionarissen en zal redelijk worden toegepast. Wij zullen in de concessieovereenkomst een nuancering ten aanzien van art. 4.1 Arvodi opnemen. Dit is aangepast in de artikel 5 van de concept concessieovereenkomst.
31	Arvodi	VOG	Gezien de doorlooptijd van aanvragen en de uitgifte van een VOG, verzoeken wij Opdrachtgever om ruim van tevoren (bijvoorbeeld uiterlijk twee maanden voorafgaand aan de start van de dienstverlening) aan te geven of en van welk personeel een VOG moet worden overgelegd. Gaat u daarmee akkoord?	Akkoord.
32	Arvodi	financiële limieten	Betekent de verwijzing in dit artikel naar artikel 19.2 dat de daarin genoemde financiële limieten ook onverkort voor artikel 20.3 gelden? Zo nee, welk deel van artikel 19.2 is dan exact van toepassing?	Vraag wordt niet begrepen. In welk artikel wordt verwezen naar art. 19.2 (van de Arvodi, wordt waarschijnlijk bedoeld)? Nota bene: in art. 14 van de Concessieovereenkomst is de limiet van de aansprakelijkheid per geval iets lager dan in de Arvodi.
33	Arvodi	23.3 ARVODI 2025	Kan Opdrachtgever de bedoelde akte eerst ter goedkeuring of ten minste ter kennisneming aan Opdrachtnemer voorleggen voordat deze namens Opdrachtnemer wordt ondertekend?	Opdrachtgever zal de akte niet ter goedkeuring aan Opdrachtnemer voorleggen. Dat zou in strijd met de essentie van deze bepaling zijn. Het voorleggen ter kennisneming is akkoord en zal als aanvulling van deze bepaling in de concessieovereenkomst worden opgenomen.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
34	Arvodi	Ontbinding	Artikel 23.7 bepaalt dat Opdrachtgever de overeenkomst kan ontbinden bij een enkele aansprakelijkstelling van Opdrachtgever door een derde. Op grond van deze bepaling is geen enkel verband of daadwerkelijke inbreuk door Opdrachtnemer vereist (wel vindt overleg plaats). Kan Opdrachtgever bevestigen dat ontbinding alleen zal plaatsvinden als vaststaat dat de vermeende aansprakelijkheid het gevolg is van een handelen of nalaten van Opdrachtnemer of in diens risicosfeer valt?	Dat wil opdrachtgever bevestigen.
35	Bijlage B	Bijlage B	Hoe verhoudt de eis voor een betrouwbare implementatie zich tot de onzekere uitkomsten van onderzoek?	Deze vraag is voor ons niet helder. Er worden op voorhand geen eisen gesteld ten aanzien van de uitkomsten van een onderzoek. Betrouwbare implementatie wordt geëist ten aanzien van het deelfietssysteem zelf. Over de aanpak van elk onderzoek- of demonstratieproject zullen separate afspraken worden gemaakt.
36	Aanbestedingsleidraad	Bijlage B	Wat moet de businesscase bevatten: projectkosten en financiering, de voortzetting van de activiteiten na de pilot, en maatschappelijke baten?	Neem in de businesscase de volgende onderdelen op: de benodigde CAPEX en OPEX voor de pilot, de gevraagde bijdrage van de MRDH, de inzet van eigen middelen en eventuele bijdragen van derden. Beschrijf daarnaast de verwachte opbrengsten, de impact op het gebruik en, voor zover mogelijk, de maatschappelijke baten. Geef ook aan onder welke voorwaarden de activiteiten na afloop van de pilot kunnen worden voortgezet. Zie voorts ook artikel 11 lid 6 en 7 van de Concessieovereenkomst. Dit is aangevuld in paragraaf 6.6 van de aanbestedingsleidraad.
37	Concessie-overeenkomst	Bijlage B	Welke rechten verkrijgt de MRDH met betrekking tot onderzoeksresultaten en eventueel nieuw ontwikkelde technologie, en wat mag Concessiehouder blijven gebruiken?	De onderzoekresultaten worden worden eigendom van opdrachtgever. De Concessiehouder krijgt een gebruiksrecht.
38	PvE en Concessie-overeenkomst	Bijlage B	Welke activiteiten vallen onder de basisverplichtingen en welke kunnen worden gefinancierd vanuit het onderzoeksbudget?	Alle eisen uit het PvE en de basisinschrijving vallen onder de basisverplichting. Additionele kosten voor de onderzoeks- en demonstratieprojecten (bijv. menskracht, middelen, evaluatiekosten) niet.
39	Aanbestedingsleidraad	Test fase fietsen	Hoe zal de testfase met fietsen eruit zien? Hoe kunnen de testers met de fietsen ritten maken, aangezien ze nog niet operationeel zijn? En wordt uitsluitend de hardware getest?	De fietsen worden tijdens de testfase beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria zoals benoemd in P4. De fietsen dienen voor de testers operationeel te zijn, zodat zij er ritten mee kunnen maken. Er wordt niet uitsluitend hardware getest: voor het beoordelingscriterium gebruiksgemak wordt bijvoorbeeld het openen en sluiten getest, waarvoor de fiets in combinatie met de app wordt gebruikt.
40	Aanbestedingsleidraad	Testfase	Is de concessieverlener met ons eens dat de aanbieder voldoende tijd moet krijgen om de gevraagde tarifering voor te bereiden dus dat deze nog niet kan worden meegerekend voor de 2 weken testfase?	Ja. De tarifering wordt niet meegenomen tijdens de testfase van de fietsen.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
41	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessieovereenkomst, Art. 11.6	Mogen in de begroting van een onderzoeksproject ook eigen personeelsuren, operationele kosten (zoals extra vloot, herverdeling of gederfde ritinkomsten), overhead en een redelijke opslag worden opgenomen?	Eigen personeelsuren, operationele kosten en overhead mogen in de begroting van een onderzoeksproject worden opgenomen. Een opslag voor algemene kosten, winst en risico mag niet worden opgenomen.
42	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 26	Is de MRDH bereid af te wijken van de vaste verdeling van 50% elektrische en 50% niet-elektrische deelfietsen, bijvoorbeeld via een bandbreedte of op de bijstuurmomenten, als het gebruik daar aanleiding toe geeft? Het eindrapport van Rebel Group noemt de financiële impact van een andere verhouding onzeker en stelt voor dit met aanbieders te onderzoeken.	Nee. De MRDH is niet voornemens af te wijken van de verdeling van 50% elektrische en 50% niet-elektrische deelfietsen. Zie overigens ook de nuances op dit punt onder meer in het antwoord op vraag 21.
43	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 17; Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 art. 3:2	Is de gemeente Den Haag bereid het maximum van 1.000 elektrische deelfietsen voor de concessiehouder te verhogen als het gebruik daar aanleiding toe geeft?	Nee. De Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 staat maximaal 1.000 elektrische deelfietsen per vergunning toe, met een tijdelijke verhoging van 25% in de periode van 1 maart tot en met 31 oktober.
44	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 3.2.6; PvE Eis 17	Zijn naast Den Haag en Delft ook andere deelnemende gemeenten, zoals Zoetermeer, Rijswijk en Pijnacker-Nootdorp, bereid de vergunning voor elektrische deelfietsen exclusief aan de concessiehouder te verlenen?	Nee, daar is vooralsnog geen sprake van.
45	Concessie-overeenkomst en PvE	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 3; PvE Eis 43	Is de MRDH bereid om bij het einde van de concessie de vloot tegen restwaarde over te nemen, of deze overname op te leggen aan een volgende concessiehouder? Dat beperkt het afschrijvingsrisico bij een looptijd van drie jaar.	Nee. De MRDH is niet voornemens de vloot bij het einde van de concessie tegen restwaarde over te nemen of deze overname op te leggen aan een volgende Concessiehouder.
46	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 3.3 t/m 3.5	Is de MRDH bereid vooraf toe te zeggen dat de concessie wordt verlengd als de concessiehouder vooraf vastgestelde prestatie-indicatoren haalt, zodat de investering over vijf jaar kan worden terugverdiend?	Nee.
47	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 4.2	Is de MRDH bereid tot een vorm van risicodeling, bijvoorbeeld een aanvullende bijdrage als het gebruik gedurende een jaar aantoonbaar onder de eigen lage raming van 0,5 rit per fiets per dag blijft?	Nee.
48	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 13.4; Leidraad 3.1.4	De concessiehouder investeert in de vloot vóór de looptijd start (bij 30% van de vloot), terwijl het basisbedrag per kwartaal achteraf wordt betaald. Is de MRDH bereid een deel van het basisbedrag als startbijdrage bij ondertekening of bij de start van de exploitatie te betalen?	Ja, de MRDH is als volgt bereid om een deel van het basisbedrag vooruit te betalen. In het eerste jaar, wanneer de implementatie en opschaling plaatsvindt, zal de MRDH de termijn betalingen vooruit doen. De eerste betaling zal als startbijdrage direct na ondertekening plaatsvinden. Dit is aangevuld artikel 13 van de concept concessieovereenkomst.
49	PvA Kuststrook	Bijlage 2.4 PvA Kuststrook Den Haag, PvE Eis 80 en 81	Draagt de gemeente Den Haag bij aan de kosten van parkeercoaches en de inzet volgens het Plan van Aanpak Kuststrook, of komen die volledig voor rekening van de concessiehouder?	De kosten voor de inzet van parkeercoaches komen voor rekening van de Concessiehouder.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
50	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 62	Stellen de deelnemende gemeenten ruimte beschikbaar voor laadpunten, batterijwissellocaties of een depot? Kunnen servicevoertuigen van de concessiehouder vrijgesteld worden van parkeerkosten?	Nee.
51	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 12; Bijlage A	Worden gemeentelijke leges en precario voor de vergunningen van de concessiehouder kwijtgescholden of verlaagd, gezien het publieke karakter van de concessie?	Nee.
52	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 38 en 39	Mag de concessiehouder een commerciële vergoeding afspreken met reisinformatie- en MaaS-platforms voor het boeken en afrekenen van ritten, of geldt de kosteloosheid uit Eis 39 voor alle vormen van samenwerking?	Het is toegestaan om een commerciële vergoeding af te spreken met reisinformatie- en MaaS-platforms voor het boeken en afrekenen van ritten.
53	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 57	Wie bekostigt de prijspropositie voor gebruikers die met de auto aankomen op een P+R-locatie: de MRDH, de gemeente of de concessiehouder?	De prijspropositie voor gebruikers die met de auto aankomen op een P+R-locatie is onderwerp van nadere afspraken. Eis 57 is gericht op het meewerken aan de totstandkoming van een dergelijke prijspropositie en de daarvoor benodigde technische en administratieve voorzieningen.
54	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 56	Stellen Zuid-Holland Bereikbaar of de MRDH stimuleringsbudget beschikbaar voor de werkgeverspropositie, bijvoorbeeld voor kortingen of probeerperiodes bij werkgevers?	De aanbestedingsstukken voorzien niet in een vooraf vastgesteld stimuleringsbudget voor de werkgeverspropositie. Wel kunnen gedurende de looptijd van de concessie onderzoeks- en demonstratieprojecten worden uitgevoerd, waarvoor een afzonderlijk budget beschikbaar is. Of en in hoeverre die middelen worden ingezet voor prijsproposities, kortingsacties of probeerperiodes voor werkgevers, wordt gedurende de concessie per project beoordeeld.
55	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 55	Het eindrapport van Rebel Group noemt probeertegoeden en stimuleringsbudgetten van gemeenten voor specifieke doelgroepen. Dragen de deelnemende gemeenten bij aan de korting voor minima (Ooievaarspas, Delftpas, Zoetermeerpas), of komt die volledig voor rekening van de concessiehouder?	De deelnemende gemeenten dragen niet afzonderlijk bij aan de korting voor minima. Deze korting is meegenomen in de exploitatiebijdrage. De bijdrage komt dus voor rekening van de concessiehouder. De Passen zijn bedoeld als methode van bewijs voor de doelgroep minima.
56	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 25	Mag de concessiehouder met bedrijven op de 150 bedrijfslocaties een vergoeding afspreken voor gegarandeerde beschikbaarheid, of moeten die locaties zonder bijdrage van het bedrijf worden bediend?	De in Eis 25 bedoelde bedrijfslocaties moeten worden bediend zonder bijdrage van het betreffende bedrijf.
57	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 34	Is de MRDH bereid reclame of sponsoring door derden op de deelfietsen toe te staan, bijvoorbeeld door werkgevers of een naamsponsor van het regionale systeem, om de exploitatie te versterken?	Nee.
58	PM	Aanbestedingsleidraad, 5.9	Tellen voorblad, inhoudsopgave en bijlagen (zoals kaarten of tabellen) mee voor de paginalimiet per plan?	Voorblad en inhoudsopgave tellen niet mee. Kaarten en tabellen tellen *wel* mee voor de paginalimiet per plan. Dit is expliciet aangevuld in paragraaf 5.9 van de aanbestedingsleidraad.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
59	PM	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 23 (stations)	Welke vergoeding vraagt het Deelfietsloket Stations / ProRail voor deelfietsposities bij stations, en wie draagt die kosten?	De kosten worden gedragen door de Concessiehouder. De hoogte van de kosten zijn nog niet beschikbaar en zullen zo snel dat kan worden gecommuniceerd.
60	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 17 (Den Haag)	Is de tijdelijke verhoging van 25% in Den Haag (1 maart tot en met 31 oktober) een mogelijkheid of een verplichting voor de concessiehouder?	Artikel 3:2 van de Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 biedt vergunninghouders de mogelijkheid om in de periode van 1 maart tot en met 31 oktober maximaal 25% meer elektrische deelfietsen aan te bieden. Dit betreft geen minimumverplichting. De concessiehouder dient wel te blijven voldoen aan de minimale vlootomvang en beschikbaarheidseisen zoals vastgelegd in de concessieovereenkomst en het bijbehorende Programma van Eisen.
61	Concessie-overeenkomst en PvE	Bijlage 3 Concessieovereenkomst, Art. 3.2; PvE Eis 18	Artikel 3.2 noemt 30% van het minimumaantal fietsen als start van de looptijd, Eis 18 noemt 30% van het volledige aantal. Welke bepaling is leidend?	Het gaat om 30% van het minimumaantal. Dit zal consistent worden gemaakt tussen het PvE en de concessieovereenkomst. Het PvE is in de Eisen 18, 19 en 20 hierop aangepast.
62	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 24	Worden de wijkminima 24 uur per dag ieder uur gemeten, of alleen binnen bepaalde uren?	De wijkminima worden 24 uur per dag ieder heel uur gemeten. Conform Eis 24 wordt per kalenderweek beoordeeld of de minima per (combinatie van) wijken op ten minste 90% van de meetmomenten worden gehaald.
63	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 23	Hoe wordt gemeten of het minimumaantal fietsen 'ten minste eenmaal tussen 05:00 en 07:00 uur' aanwezig is? Gebeurt dit via MDS-gegevens in het Dashboard Deelmobiliteit, en met welke frequentie?	De meting vindt plaats op basis van MDS-gegevens in het Dashboard Deelmobiliteit (zie ook het antwoord op vraag 6). Er wordt continu gemeten. Het minimumaantal deelfietsen moet ten minste eenmaal binnen het tijdvenster van 05:00 tot 07:00 uur aanwezig zijn.
64	Aanbestedingsleidraad	Bijlage 6 Rekentabel, kolom toelichting	De toelichting per gebruikersprofiel is bindend. Hoe beoordeelt de MRDH een toelichting die aannames bevat over ritduur of het moment van de rit, en wanneer wordt een onderdeel met 0 punten gewaardeerd?	De toelichting per gebruikersprofiel wordt gebruikt om de in de rekentabel opgegeven maandbedragen te controleren. De beoordeling van de rekentabel vindt plaats overeenkomstig de in de leidraad beschreven rekenmethodiek. Onderdelen die niet of niet correct zijn ingevuld, worden gewaardeerd met 0 punten.
65	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 46 t/m 48	Gelden de maximumtarieven ook voor een bijbetaling per minuut boven de in een abonnement inbegrepen ritduur, of mag die bijbetaling vrij worden bepaald?	De maximumtarieven gelden te allen tijde. Dit is expliciet aangevuld in de Eisen 46 en 47 van het PvE.
66	Aanbestedingsleidraad	Bijlage 6 Rekentabel, P6.2	Mogen voor het maandbedrag per gebruikersprofiel meerdere prijsproducten worden gecombineerd?	Ja
67	PvE en rekentabel P6	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 45; Bijlage 6	Is een vaste prijs per rit binnen een abonnement toegestaan, of geldt die als starttarief in de zin van Eis 45? De rekentabel vraagt per profiel om 'vaste kosten' en 'ritkosten'.	Een vaste prijs per rit is toegestaan.
68	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessieovereenkomst, Art. 6.9; PvE Eis 18 t/m 21	Wordt de boete van €1.500 per dag opgeschort als een gemeentelijke vergunning niet tijdig wordt verleend door oorzaken die buiten de concessiehouder liggen?	Ja

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
69	Bijlage A	Bijlage A Vergunningen, minimaregeling	Voor de gemeente Wassenaar is niet ingevuld of er een minimaregeling is. Kan de MRDH dit aanvullen?	Wassenaar heeft momenteel geen minimaregeling. Er wordt wel gewerkt aan een vergelijkbaar concept als de 'Ooievaarpas'. Maar op dit moment is nog niet duidelijk of die er komt en hoe die eruit gaat zien.
70	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 17	De maximumaantallen in Zoetermeer en Pijnacker-Nootdorp staan op 'n.t.b.'. Wanneer worden die bekend, en zijn ze dan hoger dan de minimumaantallen in het PvE?	De maximum aantallen worden in overleg tussen gemeente en Concessiehouder bepaald, tegelijk met de definitieve locaties van de hubs.
71	Bijlage A	Aanbestedingsleidraad, 3.2.6; Bijlage A (Delft)	Wanneer neemt de gemeente Delft een besluit over de exclusieve vergunning voor elektrische deelfietsen, en wanneer wordt het geactualiseerde Uitvoeringsbesluit deeltweewielers gepubliceerd? Bevat het maximumaantallen of tariefeisen die afwijken van het PvE?	Het is nog niet zeker wanneer de actualisatie van het uitvoeringsbesluit deeltweewielers wordt vastgesteld. Dit is een collegebesluit. Het voornemen is om dit besluit in de collegevergadering van 8 december of 15 december 2026 te laten vaststellen. De publicatie is dan kort hierna. De vergunningsvoorwaarden sluiten zo goed als mogelijk aan op de eisen vanuit de concessie. Tegenstrijdigheden worden voorkomen. Het voornemen is dat in Delft een alleenrecht zal gelden voor de Concessiehouder voor het aanbieden van elektrische deelfietsen en deelfietsen zonder trapondersteuning. De Concessiehouder zal de enige aanbieder zijn die in aanmerking komt voor de vergunning voor deelfietsen binnen Delft.
72	Bijlage A	Bijlage A Vergunningen, Den Haag subsidieregeling	Kan de concessiehouder voor de fietsen in de concessie ook gebruikmaken van de subsidieregeling voor deelfietsen van de gemeente Den Haag, of is stapeling uitgesloten?	Stapeling van de concessiebetaling en subsidie van de gemeente Den Haag is niet toegestaan.
73		Bijlage A / Regeling deeltweewielers Den Haag 2026, art. 2:1 lid 4	Telt de vergunning voor deelfietsen zonder trapondersteuning die de concessiehouder in Den Haag aanvraagt mee voor de regel van één vergunning per categorie, als die aanbieder al zo'n vergunning heeft of aanvraagt buiten de concessie?	Ja. Op grond van artikel 2:1, vierde lid, van de Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 wordt per aanbieder maximaal één vergunning per voertuigcategorie verleend. Dit geldt ongeacht of de deelfietsen binnen of buiten de concessie worden aangeboden. Het totale aanbod van de vergunninghouder moet binnen de geldende vergunningsvoorwaarden en voertuigenmaxima passen.
74	Bijlage A	Bijlage A / Regeling deeltweewielers Den Haag 2026, art. 2:2	Loopt de vergunning voor elektrische deelfietsen in Den Haag automatisch door tijdens de verlengingsjaren van de concessie?	Ja. Op grond van artikel 2:2, tweede lid, van de Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 wordt de vergunning voor elektrische deelfietsen verleend voor de duur van de regionale concessieopdracht. Bij een rechtsgeldige verlenging van de concessie loopt de vergunning gedurende de verlengde looptijd door, mits de vergunninghouder aan de geldende voorwaarden blijft voldoen.
75	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 15 en 23	Maken deelfietsen van andere vergunninghouders gebruik van dezelfde hubs als de concessievloot? Zo ja, hoe wordt de capaciteit verdeeld, en telt bezetting door andere aanbieders mee bij de toets op de minimale beschikbaarheid?	Ja, fysieke hubs worden ook gebruikt door deelvoertuigen van andere aanbieders. Digitale hubs verschillen per aanbieder. De capaciteit van fysieke hubs wordt niet vooraf verdeeld of gereserveerd voor individuele aanbieders. De bezetting door anderen telt niet mee bij de toets op minimale beschikbaarheid.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
76	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 3.2.6; Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 art. 3:1	In Den Haag kunnen andere aanbieders een vergunning voor deelfietsen zonder trapondersteuning krijgen, zonder de tariefplafonds en beschikbaarheidseisen van de concessie. Hoe borgen de MRDH en de gemeente Den Haag een gelijk speelveld voor de concessiehouder op dit fietstype?	Voor alle aanbieders van deelfietsen zonder trapondersteuning in Den Haag gelden dezelfde APV-vergunningsvoorwaarden. De aanvullende eisen in de onderhavige concessie voor het regionale deelfietssysteem, aan onder meer tarieven, beschikbaarheid en spreiding, zijn gerelateerd aan de financiële bijdrage die de concessiehouder ontvangt. Andere aanbieders ontvangen deze bijdrage niet. Dit is het onderscheid tussen de algemene gemeentelijke regulering en de aanvullende publieke dienstverlening die via de concessie wordt opgedragen.
77	Bijlage A	Bijlage A / Regeling deeltweewielers Den Haag 2026, art. 6:3	Op welke datum vervallen de vergunningen voor elektrische deelfietsen die onder de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 zijn verleend? Kunnen er na de start van de concessie (27 januari 2027) nog elektrische deelfietsen van andere aanbieders in Den Haag rijden?	Op grond van artikel 6:3 van de Regeling deeltweewielers Den Haag 2026 vervallen alle vergunningen die zijn verleend onder de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 van rechtswege op 25 maart 2027, tenzij deze eerder zijn beëindigd. Tot 25 maart 2027 kan daardoor sprake zijn van een tijdelijke overlap tussen aanbod van elektrische fietsen onder de Regeling deelvoertuigen Den Haag 2020 en de concessiehouder.
78	Concessie-overeenkomst	Bijlage B Onderzoeks- en Demonstratieprojecten, 1.1	Mag het budget voor onderzoeks- en demonstratieprojecten ook worden ingezet voor maatregelen die na een geslaagde proef structureel worden voortgezet? Zo ja, hoe wordt die voortzetting bekostigd?	Over de inzet van het budget voor onderzoeks- en demonstratieprojecten worden per project aparte afspraken gemaakt. Over deze vraag is op voorhand geen uitspraak te doen.
79	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 6.6 (P5); Concessie-overeenkomst art. 7	Is de in P5 aangeboden eigen inzet (bijvoorbeeld uren in natura) een bindende minimumverplichting, ook als de stuurgroep geen of minder projecten goedkeurt dan voorgesteld?	De besluitvorming over de onderzoeks en demonstratieprojecten staat beschreven in de concessieovereenkomst en aanbestedingsleidraad. De eigen inzet voor een onderzoeks- of demonstratieproject wordt apart overeengekomen en geldt als concessieverlener en concessiehouder gezamenlijk besluiten deze pilot ook daadwerkelijk uit te voeren. Overigens, indien u in P5 eigen inzet aanbiedt voor onderzoeks- en demonstratieprojecten, kunt u daaraan worden gehouden.
80	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 11.4	Wat gebeurt er met budget voor onderzoeks- en demonstratieprojecten dat aan het einde van de initiële looptijd niet is besteed? Gaat het over naar de verlengingsjaren?	MRDH zal daar later over beslissen.
81	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 11	Hoe worden bijdragen voor onderzoeksprojecten betaald: als voorschot, in termijnen of achteraf op basis van gemaakte kosten?	Per onderzoeks- of demonstratieproject worden daar aparte afspraken over gemaakt. Dat kan ook bijzonder verschillen naar gelang van de aard van het betreffende project.
82	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 5.9 punt 10	Per inschrijving mag één onderzoeksvoorstel met businesscase worden ingediend, terwijl het budget vijf thema's en drie jaar omvat. Is het toegestaan om in het plan van P5 een indicatieve verdeling van het volledige budget over meerdere projecten op te nemen, of om meer dan één voorstel in te dienen?	U mag in het algemene deel van uw P5 van 2 A4 een indicatieve verdeling van het volledige budget over meerdere projecten opnemen. Dat staat u vrij. In uw aparte voorstel (ook van 2 A4) voor één specifiek project, met daarbij een business case, dient u niet meerdere projecten op te nemen. U dient te kiezen voor een project waar u zelf interesse en vertrouwen in heeft en daarvoor een voorstel te doen, die is voorzien van een business case.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
83	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 11.4 en 11.5; Leidraad 4.2 en 6.4	Is een deel van het budget van €1.200.000 voor onderzoeks- en demonstratieprojecten gereserveerd voor het onderzoeksvoorstel dat de concessiehouder in P5 indient, mits dat positief is beoordeeld? Zo niet, hoe kan een inschrijver dit budget in zijn financiële onderbouwing meenemen?	Het is niet zo dat er deelbudgetten zijn gereserveerd voor de individuele onderzoeks- en demonstratieprojecten. Per voorstel/project worden daarover separate afspraken gemaakt. Het totale budget voor bijdragen vanuit de MRDH is de genoemde €1.200.000.
84	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessie-overeenkomst, Art. 6.5 t/m 6.9	Bovenop de inhouding van 10% tot 100% van een termijn geldt een boete van €1.500 per dag bij een tekort aan fietsen. Is de MRDH bereid een maximum te stellen aan het totaal van inhoudingen en boetes per jaar?	Nee, de MRDH is daartoe niet bereid. Het gaat om bijzonder verschillende zaken waarvoor een boete kan worden opgelegd. MRDH wenst niet dat een belangrijke boete niet kan worden opgelegd louter omdat al een andere boete is opgelegd.
85	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 17, 23 en 24	In minder stedelijke gemeenten (Wassenaar, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp) is de vraag naar verwachting het laagst en de exploitatie het duurst. Is de MRDH bereid de minimumaantallen en beschikbaarheidseisen daar gefaseerd in te voeren of te koppelen aan het werkelijke gebruik?	Er is sprake van een ingroeiperiode (zie Eis 18 en 19). In het eerste jaar zijn geen wijzigingen in de minimumaantallen en beschikbaarheidseisen voorzien. Na het eerste jaar kan de Concessiehouder een onderbouwd voorstel doen om de beschikbaarheidseisen aan te passen.
86	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessieovereenkomst, Art. 3.5 t/m 3.7 en art. 13.6	De bijdrage voor de verlengingsjaren wordt later overeengekomen. Kan de MRDH een indicatie geven van het budget voor de verlengingsjaren, zodat inschrijvers de investering in de vloot over een realistische termijn kunnen afschrijven?	Een indicatie hiervan is 0,5 miljoen euro per jaar, inclusief bijdragen aan eventuele onderzoeks- of demonstratieprojecten.
87	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 49	Prijsproducten liggen vast voor de gehele concessieperiode, inclusief verlengingen. Is de MRDH bereid om op de bijstuurmomenten (Eis 7) een aanpassing van prijsproducten toe te staan wanneer het werkelijke gebruik aantoonbaar afwijkt van de ramingen?	De MRDH is op dit moment niet voornemens een aanpassing van de prijsproducten op de bijstuurmomenten toe te staan.
88	Concessie-overeenkomst	Bijlage 3 Concessieovereenkomst, Art. 13.2 en 13.4	Artikel 13.2 stelt dat de financiële bijdragen niet worden geïndexeerd; artikel 13.4 stelt dat de termijnen jaarlijks met de CPI worden geïndexeerd. Kan de MRDH bevestigen dat het basisbedrag jaarlijks met de CPI wordt geïndexeerd?	De financiële bijdrage wordt niet geïndexeerd. Art. 13.4 is daarop gecorrigeerd. De tarieven die worden gevraagd aan de klanten mogen wel worden geïndexeerd.
89	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 4.2	Met welk aantal ritten per fiets per dag rekent de MRDH in haar hogere raming van de gebruikersinkomsten, en op welke gegevens is dat gebaseerd?	Er is geen hogere raming van de gebruikersinkomsten opgesteld door de MRDH.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
90	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 4.2 en 6.4; Bijlage 6 (rekentabel P6.2)	De rekentabel beloont maandbedragen die ver onder het referentietarief liggen. Voor de frequente gebruiker (60 ritten per maand) wordt de maximale score behaald bij €33,20 of minder, tegenover een referentiebedrag van €166, ongeveer €0,55 per rit. Daarmee stuurt de beoordeling op scherp geprijsde abonnementen, wat aansluit bij het doel van betaalbaarheid. Neemt een groot deel van de gebruikers zo'n abonnement, dan stijgt het aantal ritten en daarmee de kosten voor laden, herverdelen en onderhoud, terwijl de inkomsten per rit fors dalen. Deze prijsproducten liggen bovendien vast voor de hele looptijd (Eis 49). De lage raming van de gebruikersinkomsten (€1,6 miljoen) en het vaste basisbedrag van €1.500.000 lijken geen rekening te houden met dit effect. Is de MRDH bereid het basisbedrag te verhogen, of een aanvullende bijdrage beschikbaar te stellen die meegroeit met het aandeel abonnementsritten, zodat de concessiehouder scherpe abonnementen gedurende de hele looptijd kan blijven aanbieden?	Nee. De MRDH is niet voornemens het basisbedrag te verhogen of een aanvullende bijdrage beschikbaar te stellen. Naar aanleiding van deze en vergelijkare vragen heeft de MRDH ten behoeve van Nota van Inlichtingen vragenronde 2 de ondergrens heroverwogen en verhoogd van 50% naar 60% van het maximumtarief; zie het antwoord op vraag 144. Een verhoging naar 75% neemt de MRDH niet over.
91	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad, 6.5.5 en Bijlage 6 (rekentabel P6)	De maximale score in P6.1 wordt behaald bij 50% van het maximumtarief, terwijl het basisbedrag vastligt. Volgens de lage raming in §4.2 levert dat tariefniveau €1,6 miljoen aan gebruikersinkomsten op over drie jaar. Is de MRDH bereid de grens voor de maximale score te verhogen, bijvoorbeeld naar 75% van het maximumtarief, zodat de beoordeling niet stuurt naar een tariefniveau waarbij de exploitatie structureel verlieslatend is?	Nee. Overigens is de lage raming van § 4.2 met een raming van € 1,6 miljoen aan gebruikersinkomsten, slechts een indicatie waarop geen redeneringen kunnen worden gebouwd.
92	PvE	Bijlage 2 Programma van Eisen, Eis 47	Het eindrapport van Rebel Group (§3.2) laat zien dat 10% verschil in gebruik het benodigde budget met €0,6 tot €0,7 miljoen verandert. Is de MRDH bereid het maximumtarief voor de elektrische deelfiets te verhogen naar het niveau uit het basisscenario van het eindrapport, of het basisbedrag te verhogen, zodat een sluitende exploitatie gedurende de hele looptijd mogelijk blijft?	Nee. Het rapport waarnaar u verwijst betreft een onderzoeksdocument en is geen onderdeel van de aanbestedingsdocumenten. De uitgangspunten in het rapport zijn inmiddels geactualiseerd en verwerkt in de aanbestedingsstukken. De recente gebruikscijfers in andere regio's laten zien dat het gebruik daar hoger is dan geprognosticeerd. De MRDH is niet voornemens het maximumtarief voor de elektrische deelfiets of het basisbedrag te verhogen.
93	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad §4.2 – basis van het basisbedrag	Het eindrapport Publiek Regionaal Deelfietssysteem MRDH (Rebel Group, 8 januari 2026, §3.2) berekent een benodigd budget van €1.445.000 bij tarieven van €0,08 per minuut (gewone fiets) en €1,00 + €0,19 per minuut (e-bike), voor 2.429 fietsen en zonder de latere eisen uit het PvE. Het PvE schrijft nu lagere maximumtarieven voor de e-bike voor (Eis 47), een grotere vloot (Eis 17) en aanvullende beschikbaarheidseisen (Eis 23 tot en met 25 en 80 tot en met 82). Op welke tarieven, gebruiksaantallen en kosten is het basisbedrag van €1.500.000 gebaseerd, en is de MRDH bereid de onderliggende exploitatieberekening te delen?	Het rapport waarnaar u verwijst betreft een onderzoeksdocument en is geen onderdeel van de aanbestedingsdocumenten. De uitgangspunten daarvan zijn inmiddels geactualiseerd en verwerkt in de aanbestedingsstukken. De MRDH is niet voornemens onderliggende berekeningen te delen.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
94	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad p9	Zal de MRDH extra punten toekennen aan aanbieders die de volledige vloot binnen de termijn van 3 maanden operationeel kunnen stellen?	Ja, dat zal ten aanzien van P1 implementatie en opschalingsplan positief worden gewaardeerd. Let op: elk plan wordt ook beoordeeld aan de hand van het beoordelingscriterium d: betrouwbaarheid.
95	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad p15-aanbiedingsbrief	Kunt u aangeven wat er aan minimum informatie in de aanbiedingsbrief moet staan, en of hiervoor pagina limieten gelden?	In de aanbiedingsbrief dient de samenstelling van de inschrijver te staan. De naam van de inschrijver zelf. De namen van eventuele combinanten en de namen van eventuele de onderaannemers. De aanbiedingsbrief dient alle benodigde rechtsgeldige handtekeningen te bevatten. Zie paragraaf 5.9 van de aanbestedingsleidraad. De maximum omvang van de aanbiedingsbrief is 2 A4. De inhoud van de aanbiedingsbrief wordt verder niet meegenomen in de beoordeling van de inhoudelijke plannen. Dit is aangevuld in paragraaf 5.9 van de aanbestedingsleidraad.
96	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad p19-scores	Zal MRDH bij het kenbaar maken van de resultaten ook de gedetailleerde scores met toelichting delen met iedere aanbieder afzonderlijk?	De aanbestedende dienst zal zich houden aan de eisen in en op grond van de Aanbestedingswet 2012 (art. 2.130 Aw 2012). De aanbestedende dienst zal de scores van een inschrijver aan die inschrijver tonen, met daarbij de motivering van de scores. Daarnaast zullen de scores van de winnaar worden getoond, met daarbij de motivering van het verschil tussen de winnaar en de betreffende niet-winnende inschrijver.
97	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p21-25- bijlagen	Kunt u aangeven of er bijlagen bij de plannen gevoegd mogen worden, waarin afbeeldingen worden geplaatst? Afbeeldingen en data (bv. foto's, een referentie van een stad, kaartjes met informatie over de verschillende zones, grafieken etc.) kunnen veel inzichten leveren en beweringen staven, maar nemen ook veel ruimte in.	Er mogen geen bijlagen bij de plannen worden gevoegd. Alle informatie die een inschrijver wil bieden dient binnen het gestelde maximaal aantal pagina's van het betreffende plan te worden geboden. Dit is expliciet aangevuld in paragraaf 5.9 van de aanbestedingsleidraad.
98	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad pp21-25	Zijn er richtlijnen t.a.v. lettergrootte, uitlijnen van de tekst etc?	De tekst van elk plan dient te worden opgemaakt in lettertype Arial, met een minimale lettergrootte van 10 punts (10 pt) en een regelafstand van 1,15. Er zijn geen regels voor uitlijnen van de tekst. Er dienen kantlijnen te worden gehanteerd van minimaal 2 cm. Dit is expliciet aangevuld in paragraaf 5.9 van de aanbestedingsleidraad.
99	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad-p24 (innovatie)	Kunt u meer duiding geven over het onderdeel 'visie op innovatie' van P5? Bedoelt u hier de algemene visie van de aanbieder op innovatie, of zoekt u specifiek naar de visie op innovatie binnen de context van deze tender?	Met 'visie op innovatie' bedoelt de concessieverlener zowel uw algemene visie op innovatie op de onderzoeks- en demonstratieprojecten als de toepassing daarvan binnen deze concessie. Beschrijf hoe u innovatie initieert en uitvoert en hoe u daarbij samenwerkt met de concessieverlener. We zoeken een innovatiepartner die zelf kansen signaleert en nieuwe oplossingen aandraagt. Licht daarom ook toe welke innovaties u binnen de genoemde pilots kunt toepassen. U mag andere relevante pilots voorstellen.
100	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad-verwijzingen	Algemene vraag: zijn kruisverwijzingen binnen plannen en tussen plannen toegestaan?	Kruisverwijzingen zijn toegestaan. Echter het dient niet zo te zijn dat voor het begrip van een plan telkens een ander plan erbij moet worden gepakt. Elk plan dient zelfstandig leesbaar en te begrijpen zijn.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
101	PvE	PvE-eis 14	Is er voorzien dat op termijn alle hubs worden voorzien van bebording en/of belijning?	Voor fysieke hubs is het de ambitie om deze te voorzien van bebording en/of belijning. Voor digitale hubs is dit niet voorzien.
102	PvE	PvE-eis37	Is het mogelijk aan te geven wat u als de drie meest gebruikte digitale betaalmethoden ziet? De overzichten die hierover online te vinden zijn verschillen namelijk.	De MRDH ziet de volgende drie digitale betaalmethoden als meest gebruikt: Wero (voorheen iDEAL), digitale wallets (Apple Pay en Google Pay) en creditcards/debitcards. Dit is verduidelijkt in Eis 37 van het PvE.
103	Bijlage B	Bijlage b-p5	U refereert naar Denver en geeft aan dat de aanpak daar aantoonbaar tot meer multimodale reizen leidt. Kunt u aangeven op welke informatie of op welk onderzoek u dit baseert?	De verwijzing is vooral gebaseerd op het programma Bike & Scoot to Transit in Seattle en King County. De evaluatie uit 2025 laat zien dat 61% van de respondenten de deelfiets of deelscooter gebruikte om het OV te bereiken. Ook nam het aantal geactiveerde OV tickets en ingewisselde mobiliteitstegoeden gedurende de meetperiode toe. Dit toont aan dat de regeling daadwerkelijk wordt gebruikt voor multimodale reizen. De beschikbare evaluatie toont echter niet causaal aan hoeveel extra multimodale reizen door de beloning zijn ontstaan.
104	Aanbestedingsleidraad	Termijn van inschrijving	Wij verzoeken de MRDH de sluitingsdatum van 2 december 2026 met twee weken te verlengen, tot 16 december 2026. Als dat binnen de planning van de MRDH niet mogelijk is, verzoeken wij om een verlenging van ten minste één week, tot 9 december 2026. Wij begrijpen dat de MRDH eerder geen aanleiding zag voor uitstel (NvI 3). Sindsdien zijn er naar ons inzien nieuwe omstandigheden. Tijdens de informatiebijeenkomst van 4 november 2026 heeft de MRDH een aantal onderwerpen nader toegelicht. Die toelichting is waardevol, maar werkt ook direct door in de inschrijving. Voor ons gaat het om twee onderwerpen. Het eerste zijn de hubs. Een deel daarvan was nog niet gedefinieerd of stond nog open. De toelichting heeft gevolgen voor de spreiding van de vloot, de operationele inzet en de manier waarop inschrijvers aan de beschikbaarheidseisen kunnen voldoen. Het tweede is hoofdstuk 5, de onderzoeks- en demonstratieprojecten. De extra toelichting vraagt om een inhoudelijke herziening van het onderzoeksvoorstel en de bijbehorende business case. Een korte verlenging geeft alle inschrijvers de ruimte om de verduidelijkingen zorgvuldig te verwerken. Dat komt de kwaliteit en vergelijkbaarheid van de inschrijvingen ten goede. Het verkleint ook de kans op fouten met grote gevolgen, zoals ook door de MRDH zelf aangegeven.	Mede naar aanleiding van eerder gestelde vragen en vragen in deze ronde, in combinatie met het feit dat de aanbestedende dienst niet op 18 november 2026 de 2de de NvI kan publiceren, heeft de aanbestedende dienst besloten om de sluitingsdatum voor het indienen van de inschrijvingen met een week te verschuiven naar woensdag 9 december 2026, 12.00 uur. Let op, de data van de interviews zijn als gevolg hiervan ook met een week verschoven. Deze zijn nu gepland op 16 en 17 december 2026. Ook de verzending van het gunningsbesluit en de daarmee samenhangende data zijn iets opgeschoven. Zie de planning in de aanbestedingsleidraad.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
105		Hubnetwerk	Is de MRDH op de hoogte van het gegeven dat 60% van de ritten van huidige deelscooteraanbieders komen van gebied waar nu servicegebied is zonder hubs? Daarmee worden veel van de meest aantrekkelijke start- en stoplocaties niet aangeboden. Ook zal niet overal een voertuig op 200 meter afstand kunnen worden aangeboden, waarna de kans op conversie significant afneemt. Overweegt de concessieverlener om meer hubs toe te voegen gedurende de concessieperiode?	Op de kaart in de aanbestedingsstukken staan de locaties waar in ieder geval een hub wordt gerealiseerd. Gedurende de concessieperiode worden aanvullende hubs gerealiseerd. De locaties hiervan worden conform het in Eis 15 van het PvE beschreven proces door de betreffende gemeente vastgesteld, na overleg met de Concessieverlener en de Concessiehouder. Op deze wijze wordt optimaal gebruikgemaakt van de marktkennis van de Concessiehouder.
106	PvE	Programma van Eisen	In hoeverre verlangt de concessiehouder dat de aanbieder in de diverse plannen alle eisen uit het programma van eisen adresseert in de tekst, of gaat de concessieverlener er simpelweg vanuit dat deze eisen worden behaald, zonder dat hierbij stilgestaan hoeft te worden?	De concessieverlener gaat ervan uit dat de inschrijver aan alle eisen uit het PvE voldoet. Het is niet nodig om in de plannen afzonderlijk bij iedere eis stil te staan. Met het indienen van een inschrijving (zie aanhef van het PvE) verklaart de inschrijver akkoord te gaan met de eisen in het PvE. In de Concessieovereenkomst is vastgelegd dat de Concessiehouder zich aan de eisen in het PvE moet houden. Tijdens de concessieoverleggen controleert de concessieverlener of de Concessiehouder zich hier aan houdt.
107		Business case	Het is complex om een accurate business case te maken, zo lang het definitieve hubsnetwerk niet is vastgesteld. Kan de concessieverlener toelichten wanneer er duidelijkheid komt over de hoeveelheid hubs en de precieze locaties daarvan?	De hubs waarvoor beschikbaarheidsgaranties gelden, zijn vastgesteld en opgenomen in Eis 23 en Eis 24 van het PvE. Voor de overige (digitale) hubs geldt meer flexibiliteit; de Concessiehouder mag hiervoor ook zelf voorstellen doen. De definitieve locaties worden bepaald volgens het proces dat in Eis 15 van het PvE is beschreven.
108	PvE	Den Haag Centrum	Is de Concessieverlener met ons eens dat een totaal van 9 hubs in het stadscentrum van Den Haag veel te weinig is en zal resulteren in continu overvolle hubs, waardoor de concessiehouder structureel voertuigen uit het centrum zal moeten weghalen.	Nee. Op de kaart in de aanbestedingsstukken staan de locaties waar in ieder geval een hub wordt gerealiseerd. Vooraf en gedurende de concessieperiode worden aanvullende hubs gerealiseerd. De locaties hiervan worden conform het in Eis 15 van het PvE beschreven proces door de gemeente vastgesteld, na overleg met de Concessieverlener en de Concessiehouder. Zie ook het antwoord op vraag 105.
109	PvE	Aanpassen tarieven	In hoeverre is er ruimte om tarieven aan te passen van producten gedurende de looptijd van de concessie, aangezien de randvoorwaarden nog niet geheel duidelijk zijn (het aanbod van hubs zal immers effect hebben op het gebruik van de fietsen)	In het PvE is beschreven op welke wijze tarieven gedurende de looptijd van de concessie kunnen worden gewijzigd (zie Eis 49 en Eis 53).
110	Aanbestedingsleidraad	Toetsing	Kan de Concessieverlener verduidelijken op welke wijze de aspecten responstijden, onderhoudsregime, personeelscapaciteit en direct herstel op straat kwalitatief worden gewogen binnen het gunningscriterium Kwaliteit/Beste Prijs-Kwaliteitverhouding? Wordt hierbij getoetst aan minimale SLA-drempels of KPI's, en zo ja, welke zijn dit?	De genoemde aspecten zijn niet in die woorden opgenomen in de te behandelen onderwerpen in de gevraagde plannen en ook niet in de beoordelingscriteria. Voor de wijze van toepassen van het gunningscriterium beste prijs-kwaliteitsverhouding wordt verwezen naar de uitgebreide beschrijvingen in de paragrafen 6.4, 6.5 en 6.6 van de Aanbestedingsleidraad.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
111	Aanbestedingsleidraad	operationele gereedheid	Kan de Concessieverlener bevestigen dat een kortere doorlooptijd tot volledige operationele gereedheid (implementatietermijn) wordt beloond met extra punten in de score van P1? Zo nee, hoe borgt de Concessieverlener dat een snellere en betrouwbaardere uitrol objectief wordt gewaardeerd ten opzichte van latere ingebruikname?	Zoals eerder is geantwoord op vraag 94 in de Nota van Inlichtingen 1e vragenronde is het antwoord: 'ja, dat zal ten aanzien van P1 implementatie en opschalingsplan positief worden gewaardeerd.'
112	Aanbestedingsleidraad	Prijsconcurrentie	Is de Concessieverlener zich ervan bewust dat de geëiste tariefstelling voor deze dienst in veel gevallen voordeliger uitvalt voor de reiziger dan het reguliere openbaar vervoer? Zo ja, hoe verhoudt dit prijspeil zich tot het bredere mobiliteits- en concessiebeleid van de MRDH, waarin het stimuleren van het gebruik van het reguliere OV (bus, tram, metro) centraal staat, gezien het reële risico op een ongewenst substitutie-effect (kannibalisatie) ten koste van het OV?	De MRDH is zich hiervan bewust. Met deze concessie stuurt de MRDH op betaalbaarheid voor de eindgebruiker, ook op locaties waar zonder deze concessie geen aanbod zou zijn. Op basis van nieuwe inzichten in het gebruik van deelfietsen in andere regio's is de tarifering aangepast, met iets lagere maximumtarieven. Daarnaast staat het inschrijvers vrij om lagere tarieven aan te bieden, mits dit niet ten koste gaat van de eisen uit het PvE. Verder is in de aanbesteding flexibiliteit ingebouwd die de kosten voor de Concessiehouder kan beïnvloeden, en bieden de pilots en demonstratieprojecten mogelijkheden om het gebruik verder te stimuleren. Zie ook het antwoord op vraag 144. Gelet op het voorgaande ziet de MRDH geen aanleiding de gehanteerde prijsstructuur aan te passen.
113	Aanbestedingsleidraad	Onderbouwing budget	Naar het oordeel van inschrijver mankeert het financieel kader aan een representatieve vergelijking. De aangehaalde externe referentiemodellen zijn gebaseerd op een homogene, 100% elektrische vloot met aanzienlijk hogere exploitatiebijdragen en kortere operationele lijnen. Binnen deze aanbesteding dwingt het gunningsmodel tot margedruk via laagdrempelige abonnementen, terwijl de operationele lasten door de verplichte 50/50-verdeling (trapfiets/e-bike), de verplichte decentralisatie naar kleinere kernen en de seizoensinvloeden vele malen hoger liggen. Kan de aanbestedende dienst in de tweede Nota van Inlichtingen inzichtelijk maken hoe het beschikbaar gestelde budget berekend is? Specifiek vernemen wij graag op welke jaarrond gewogen rittenfrequentie (ritten/fiets/dag) de financiële haalbaarheid van dit exploitatiemodel rust.	Het beschikbare budget is gebaseerd op resultaten in andere regio's. De MRDH is zich bewust van de verschillen tussen de genoemde systemen. Met deze concessie stuurt de MRDH op betaalbaarheid voor de eindgebruiker, ook op locaties waar normaal gesproken geen aanbod is. Wij verwachten dat aantrekkelijke tarieven bijdragen aan een hoog gebruik.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
114		Ideal	Moet een gebruiker noodzakelijk per rit met Ideal kunnen betalen of is het mogelijk dat de gebruiker een 1- cent verificatie doet en daarna met automatische incasso betaalt?	Een verificatie via iDEAL gevolgd door betaling via automatische incasso wordt beschouwd als één betaalmethode. Eis 37 van het PvE vereist dat de applicatie ten minste twee van de drie in Nederland meest gebruikte betaalmethoden aanbiedt. De gebruiker moet per rit kunnen afrekenen met ten minste twee van deze betaalmethoden. Daarnaast mag de Concessiehouder gebruikers de mogelijkheid bieden om met een account alle ritten achteraf, bijvoorbeeld aan het einde van de maand, in één keer af te rekenen.
115	PvE	Implementatie roadmap	In vraag 26 van de 1e Nvl bevestigt u dat alle minimumeisen uit het PvE bij aanvang operationeel moeten zijn. Kan u bevestigen dat voor kwalitatieve meerwaarde of innovatieve extra functionaliteiten binnen de gunningscriteria (zoals binnen P2 en P3) wél gewerkt mag worden met een realistische implementatie-roadmap gedurende het eerste contractjaar, en dat dit onder BC Onderscheidend en BC Betrouwbaar volwaardig wordt gewaardeerd?	Ja, dat kunnen wij bevestigen. Alle minimumeisen uit het PvE moeten bij aanvang operationeel zijn (zie het antwoord op vraag 26). Voor kwalitatieve meerwaarde of innovatieve extra functionaliteiten die verder gaan dan de minimumeisen mag worden gewerkt met een realistische implementatie-roadmap gedurende het eerste contractjaar. Deze worden bij de beoordeling onder P2 en P3 meegewogen.
116	PvE	Particuliere voertuigen in hubs	In hoeverre zijn gemeenten binnen de concessie gemandateerd om te handhaven als er particuliere voertuigen in de deelmobiliteitshubs (fysiek) parkeren? Bij sterk beperkte parkeermogelijkheid die ook gedeeltelijk wordt bezet door ongeoorloofde voertuigen kan dit zeer nadelige consequenties hebben voor de gebruikservaring	De aanbestedende dienst herkent dat particuliere voertuigen de beschikbare ruimte voor deelvoertuigen in hubs kunnen beperken. De aanduiding als deelmobiliteitshub biedt op zichzelf onvoldoende grondslag om particuliere voertuigen te verwijderen. Dit kan anders zijn op locaties waar een algemeen fietsparkeerverbod van toepassing is. Gemeenten kunnen daarom niet zonder meer handhaven op particuliere voertuigen die in deelmobiliteitshubs staan.
117	PvE	P6	Staat het de concessiehouder vrij om een abonnementsstructuur te facaliteren om aan de benodigde tarieven voor de verschillende gebruikersprofielen voor P6 te komen (frequent, regulier, incidenteel)	Ja. De leidraad zegt bij P6.2 dat de inschrijver per gebruikersprofiel “het voor de gebruiker gunstigste prijsmodel” mag toepassen, en de rekentabel noemt abonnement, ritbundel, losse ritten of een combinatie daarvan expliciet. Het maandbedrag wordt daarom in twee delen uitgevraagd: vaste kosten en ritkosten.
118	PvE	P5	In hoeverre levert het bij P5 extra of meer punten op als er een kruisbestuiving tussen de aangedragen onderwerpen wordt behandeld?	Op voorhand kan niet worden gezegd of en in hoeverre binnen P5 voor onderzoeks- en demonstratieprojecten kruisbestuiving positief zal worden gewaardeerd. Wij verwijzen naar de beoordelingscriteria in paragraaf 6.5 van de aanbestedingsleidraad.
119	Aanbestedingsleidraad	Oneerlijke concurrentie	Hoe beoordeelt de concessieverlener het gegeven dat vanwege de onrendabele tarieven die de concessiehouder verplicht moet hanteren dit eenvoudiger door internationale aanbieders met meer financiële middelen kan worden ingecalculeerd dan door kleinere, lokaal gevestigde partijen?	Hier kan de aanbestedende dienst geen uitspraken over doen.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
120	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p14	Wat is de reden voor het als laatste delen van de rekentabellen bij P6 met de leden van de beoordelingscommissie?	Het is juist dat de rekentabellen bij P6 later worden gedeeld met de leden van de beoordelingscommissie. Dat geschiedt nadat de beoordeling van de plannen door de beoordelingscommissie is voltooid. De reden hiervoor is om de beoordeling van de plannen onafhankelijk te laten plaatsvinden van de beoordeling van de tarieven. Dit is een gebruikelijke aanpak in een aanbesteding (het 'twee-enveloppensysteem'). Deze aanpak komt de objectiviteit van de beoordeling van de plannen ten goede.
121	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p17	Is het mogelijk meer toelichting te geven over wat u bedoelt met de zin 'het gunningscriterium in deze aanbesteding is de beste prijs-kwaliteitsverhouding'. Wat wordt hier exact mee bedoeld?	Met de zin: 'het gunningscriterium in deze aanbesteding is de beste prijs-kwaliteitsverhouding' wordt bedoeld dat de beoordeling van de inschrijvingen niet op 'laagste prijs' plaatsvindt, maar op de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Dat is een keuze die in elke aanbesteding moet worden gemaakt. Verder heeft deze uitspraak geen betekenis.
122	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p17	Is het mogelijk meer toelichting te geven over wat u bedoelt met de zin 'het gunningscriterium in deze aanbesteding is de beste prijs-kwaliteitsverhouding'. Wat wordt hier exact mee bedoeld? Wij zien namelijk in de beoordelingscriteria niet terug dat P6 (waarin naar de tarieven wordt gevraagd) noemenswaardig veel meer waarde toegekend krijgt.	De beoordeling vindt plaats op kwalitatieve onderwerpen en ten aanzien van de hoogte van de tarieven. Dit samenstel vormt de beoordeling op het criterium de beste prijs-kwaliteitsverhouding.
123	PvE	PvE eis 31	Is het mogelijk aan te geven hoe een dergelijke toets plaats zal vinden, wordt dit gedaan door een externe partij of door diensten van de MRDH of deelnemende gemeenten? En worden de kosten hiervoor doorgerekend aan de concessiehouder?	De toetsing wordt uitgevoerd door het beoordelingsteam, dat hierbij wordt geadviseerd door één externe adviseur. Ter mitigering van het risico van beïnvloeding wordt de naam van deze adviseur niet bekendgemaakt. De kosten van de toetsing worden niet doorberekend aan de Concessiehouder.
124	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p23	Kunt u voor de demo de volgende gegevens bevestigen: - MRDH zal de fietsen testen op de beoordelingscriteria en aspecten zoals aangeduid bij P4 op pagina 23 van de leidraad. - De fietsen worden getest in een straal van 2km rondom het kantoor van MRDH aan de Westersingel 12 in Rotterdam. Indien dit toch anders mocht zijn, verzoeken we u bij de nota van inlichtingen een kaartje te delen met hierop de exacte aanduiding van het gebied waarin de testen plaatsvinden. - Kunt u bevestigen dat u behalve het openen en sluiten van de fietsen via de app geen andere elementen gaat testen dan hetgeen aangeduid op pagina 23 van de leidraad? Mocht dit wel het geval zijn, verzoeken we u een overzicht te delen van de elementen die getest zullen worden.	De MRDH test de fietsen technisch op de beoordelingscriteria en aspecten zoals beschreven bij P4 op pagina 2**4** van de leidraad, waaronder het openen en sluiten van de fietsen via de app. Overige functionaliteiten van de app worden niet getest. Inderdaad worden de fietsen getest in een straal van 2km rondom het kantoor van de MRDH aan de Westersingel 12 in Rotterdam.
125	PvE	PvE eis 1	Wordt er vanuit MRDH 1 contactpersoon (een coördinator) aangesteld die namens MRDH het programma leidt en wekelijks dagelijks contact onderhoudt? Dit komt de kwaliteit van het programma vaak ten goede.	Dat zal door een duo gebeuren.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
126	PvE	PvE eis 39	In deze eis wordt gesproken over 'platformen van waaruit gebruikers naar de applicatie van de Concessiehouder worden geleid'. Is onze aanname correct dat u hiermee voornamelijk refereert naar MaaS applicaties?	Nee, niet uitsluitend. Naast MaaS-applicaties kan het ook gaan om reisplanners zonder betaalintegratie, zoals de reisplanners van de vervoerders RET, EBS en HTM, waarbij met deeplinks naar de applicatie van de Concessiehouder wordt gewerkt.
127	PvE	PvE eis 39	In deze eis wordt aangegeven dat de applicatie van de Concessiehouder door het platform meegegeven codes moet verwerken en deze toepassen op de prijs en de voorwaarden van de rit. Kunt u verduidelijken wat u hiermee bedoelt? Moeten wij dit begrijpen als dat gebruikers via het platform kortingscodes of gunstige voorwaarden kunnen ontvangen, die de Concessiehouder moet toepassen? En indien dit het geval is, wordt er dan voor compensatie gezorgd voor de Concessiehouder, die kortingsacties moet toepassen die zij zelf niet hebben georganiseerd? Of heeft Concessiehouder een medebeslissingsstem in de acties die worden georganiseerd?	Ja, uw interpretatie is juist. De applicatie van de Concessiehouder moet door het platform meegegeven codes, zoals kortingscodes of gunstige voorwaarden, kunnen verwerken en toepassen op de prijs en de voorwaarden van de rit. De korting komt in dat geval vanuit het betreffende platform of de partij die de actie initieert, bijvoorbeeld een wegbeheerder die in verband met wegwerkzaamheden een korting op het gebruik van de deelfiets wil aanbieden.
128	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad – begrip onderaannemer	Leidraad §5.2 en §5.9 punt 1 en 3: geldt als onderaannemer alleen een partij die zelf een deel van de concessie uitvoert (zoals beheer of onderhoud op straat)? Hoeven leveranciers van goederen of standaarddiensten (fietsen, sloten, hosting, betaaldiensten, SaaS) of potentiële partnerschappen dus de aanbiedingsbrief niet te ondertekenen en geen UEA in te dienen?	Uw bechrijving ten aanzien van de rol van leveranciers van goederen of standaarddiensten is juist. Of ook partnerschappen niet hoeven te tekenen en geen UEA hoeven in te dienen is afhankelijk van de rol van die partnerschappen in de uitvoering van de Concessie.
129	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p23	Er wordt gevraagd dat fietsen (zowel de e-bike als de fiets zonder trapondersteuning) passen in 'bestaande fietsenrekken'. Kan de MRDH aangeven welke soort(en) fietsenrekken gebruikt worden in de regio, en indien het rekken betreft waarin de fietsen met hun voorband moeten worden gestald, is het dan mogelijk om aan te geven wat de maximale bandbreedte is voor de fietsenrekken. Tot slot is de vraag of er ook onderscheid gemaakt wordt tussen fietsenrekken voor fietsen zonder trapondersteuning en fietsenrekken voor elektrische fietsen.	Er is geen bruikbare informatie beschikbaar over welke fietsenrekken worden gebruikt in de regio. Volgens de huidige FietsParKeur norm 2.6 is de maat voor een E-bike 4,5 cm en voor een kleine stadsfiets 4,0 cm en de grote stadsfiets 4,8 cm. MRDH stelt voor deze concessieopdracht de norm op 5,0 cm, Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de normering van fietsenreken voor elektrische fietsen en fietsen zonder trapondersteuning.
130	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad p22	Zowel in P2 als P3 komt het thema 'afhandeling van klachten' voor. Is er een duidelijk verschil tussen de informatie die MRHD wil verkrijgen in P2 en P3? Kunt u toelichten wat dit verschil is?	Ja er is een duidelijk verschil. In P2 gaat het om klachten van de gebruiker ('het slot gaat niet open'). In P3 gaat het om klachten van derden ('er ligt een deelfiets in mijn voortuin').
131	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad – onvoorwaardelijke inschrijving	Leidraad §5.2: kunt u bevestigen dat het feitelijk benoemen van afhankelijkheden van derden geen voorbehoud is, mits het PvE onverkort wordt geaccepteerd? Voorbeelden zijn de vaststelling van hubs (Eis 15), ProRail (Eis 23) en OV- en MaaS-partijen (Eis 38, 39 en 57).	Wij bevestigen dat het feitelijk benoemen van een afhankelijkheid is toegestaan, mits het PvE onverkort wordt geacttepteerd. Het feitelijk benoemen van een afhankelijkheid is zodoende geen verboden voorwaarde.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
132	PvE	PvE – ingroeipad 30%	PvE Eis 17 en 19, antwoord op vraag 17 en 61: is 30% van het minimumaantal 765 deelfietsen, en niet 750?	Ja, dat is correct. 30% van het minimumaantal betreft 765 deelfietsen. In het antwoord op vraag 17 dient gepreciseerd te worden dat het gaat om 765 in plaats van 750 fietsen.
133-vervallen				
134	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p21-22	Is het mogelijk aan te geven in hoeverre de onderdelen Marketing in P1 en Communicatie en service in P2 verschillen. Wat verwacht u van ieder van deze onderdelen?	Met Marketing in P1 wordt gedacht aan het promoten van het systeem zodat het gebruik toeneemt en de implementatie en opschaling een succes is. Met Communicatie in P2 wordt gedacht aan klantvriendelijke dienstverlening aan de bestaande gebruikers zodat zij tevreden klanten blijven.
135	PvE	PvE – indexatie tarieven	PvE Eis 46 t/m 49, antwoord op vraag 65 en 88: mogen het 20-minutentarief en de afgeleide tariefblokken jaarlijks met de CPI worden geïndexeerd? Zo ja, worden de maximumtarieven dan ook geïndexeerd?	Ja. Conform Eis 49 mogen de prijsproducten, en daarmee ook de maximumtarieven, jaarlijks worden verhoogd met ten hoogste de jaarmutatie van de consumentenprijsindex (CPI, alle huishoudens, CBS) met peilmaand oktober van het voorafgaande jaar.
136	Concessie-overeenkomst	concessieovereenkomst artikel 15	In dit artikel wordt aangegeven dat in het geval van onvoorziene omstandigheden een wijzigingsvoorstel kan worden ingediend. Tijdens de informatiebijeenkomst werd aangegeven dat MRDH begrip heeft voor het feit dat beide partijen na het eerste jaar mogelijk wijzigingen willen voorstellen, op basis van de bevindingen van het eerste jaar. Kunt u bevestigen dat dit inderdaad de insteek is? Kunt u daarnaast aangeven of er elementen van het PvE zijn waar dit uitzonderlijk niet voor geldt?	Wij bevestigen dat er na een jaar wijzigingsvoorstellen t.a.v. het PvE kunnen worden ingediend. Eerder mag dit niet. Echter, indien sprake is van is van onvoorziene omstandigheden, geldt deze beperking niet, Op grond van art. 6:258 BW mag in geval van onvoorziene omstandigheden een wijzigingsvoorstel worden gedaan. Art. 6:258 is een bepaling van dwingend recht en kan niet worden beperkt in een overeenkomst.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
137	PvE	PvE Eis 23 – kosten Deelfietsloket Stations	PvE Eis 23, antwoord op vraag 7 en 59: kunt u de kosten per stallingsplek per jaar uiterlijk in de tweede nota van inlichtingen bekendmaken? Zo niet, kan een substantiële afwijking dan worden besproken op een bijstuurmoment (Eis 7) of onder art. 15 van de concessieovereenkomst?	Zie hieronder de informatie die op dit moment beschikbaar is over de kosten van stallingsplekken. Substantiële afwijkingen kunnen besproken worden op de bijstuurmomenten. Maaiveldstallingen: op dit moment worden geen kosten in rekening gebracht. Dat gaat veranderen. ProRail moet de grondhuur die zij zelf betaalt doorberekenen aan de partij die de grond gebruikt. Die vergoeding wordt per m^2 berekend en komt naar verwachting uit op enkele euro's per m^2 per jaar. Ter indicatie: één stramien enkellaagse fietsenrekken met 8 fietsparkeerplekken beslaat 6 m^2. De overeenkomsten hiervoor worden nog uitgewerkt. Bewaakte inpandige stallingen (via NS als exploitant): per fietsparkeerplek betaalt de aanbieder een jaarlijks abonnementstarief en een handelingsfee. Als deelfietsen 'kop-aan-staart' in één vak kunnen staan, geldt dat drie deelfietsen samen één reguliere fietsparkeerplek innemen. Het aantal abonnementen wordt dan op basis van die verhouding bepaald. De abonnementstarieven worden al in rekening gebracht en staan per stalling op de website van NS (Fietsenstalling – Fiets stallen op het station). De contracten over de handelingsfee worden nog uitgewerkt. Die fee vergoedt het werk dat stallingsmedewerkers doen voor deelfietsen en gebruikers. ZSF-stallingen (zelfservice) zijn niet toegankelijk voor andere deelfietsen dan de OV-fiets. Elektrische deelfietsen zijn niet in alle inpandige stationsstallingen toegestaan.
138	PvE	PvA Kuststrook – parkeercoaches	PvE Eis 80 en 81, antwoord op vraag 8 en 49: welke verdeelsleutel moet de inschrijver gebruiken om de kosten van parkeercoaches te ramen? Leidt extra inzet na actualisatie (Eis 82) tot aanpassing van de vergoeding?	Zoals toegelicht bij vraag 8 wordt van de concessiehouder een proportionele en schaalbare bijdrage aan het PvA Kuststrook verwacht. Het huidige PvA dient als indicatie voor de benodigde inzet. Er wordt vooraf geen vaste verdeelsleutel voorgeschreven. De daadwerkelijke inzet en onderlinge verdeling worden in overleg met de betrokken aanbieders bepaald. Zoals aangegeven bij vraag 49 komen de kosten van de bijdrage van de concessiehouder voor diens rekening. Actualisatie van het PvA leidt niet tot aanpassing van de concessievergoeding.
139	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad-interview	Kunt u aangeven hoe het interview eruit zal zien? Wie zullen er namens MRDH aanwezig zijn? Dienen aanbieders een presentatie of iets anders voor te bereiden? Hoe lang zal het interview duren?	Een interview duurt een uur. De MRDH zal worden vertegenwoordigd door leden van de beoordelingscommissie. Inschrijver krijgt bij de start van het interview de gelegenheid om in 10 minuten de hoofdlijnen en enkele bijzonderheden naar eigen keuze van zijn inschrijving toe te lichten. Vervolgens zullen de leden van de beoordelingscommissie vragen stellen over de inhoud van de inschrijving. Daarbij zal zeker worden ingegaan op het beoordelingscriterium 'Betrouwbaar' ten aanzien van plannen.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
140	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad – exclusiviteit Delft	Leidraad §3.2.6, antwoord op vraag 71: betreft de exclusiviteit in Delft beide fietstypen? Wat geldt er als het collegebesluit na 2 december 2026 anders uitvalt?	De exclusiviteit geldt in Delft voor zowel de trapfiets als voor de elektrische deelfiets. Het officiele collegebesluit moet nog worden genomen. Het streven voor de besluitvorming van de vergunningregels is 8 of 15 december 2026.
141	Aanbestedingsleidraad	Defintieve data inlevering: Aanvraag tot 7 dagen verlenging	Wij verzoeken u de indieningstermijn voor deze tender te verlengen met de periode van één week, t/m datum 09/10/2026. De recente verduidelijkingen rondom de hubs en de demonstratieprojecten hebben meer inzicht gegeven in de uitgangspunten en verwachtingen. Tegelijkertijd hebben deze verduidelijkingen een aantal uitgangspunten voor onze inschrijving gewijzigd. Dit vraagt om een herbeoordeling van de voorgestelde aanpak en de bijbehorende planning, onderbouwing en afstemming met betrokken partijen. Om deze wijzigingen zorgvuldig te verwerken en een goed onderbouwde, realistische en uitvoerbare inschrijving in te dienen, hebben wij aanvullende tijd nodig. Verlenging van de indieningstermijn stelt ons in staat de nieuwe inzichten volwaardig mee te nemen en de kwaliteit van ons voorstel te waarborgen. Wij vragen u daarom dit verzoek om uitstel in overweging te nemen.	De inschrijvingsdatum is verschoven naar 9 decvember 2026, 12.00 uur. Zie het antwoord op vraag 104.
142	PvE	PvE Eis 42 – termijn buiten venster	PvE Eis 42, antwoord op vraag 19: kan u bevestigen dat de termijn van vier uur buiten het venster 07:00–22:00 wordt opgeschort tot 07:00?	Ja, dat kunnen wij bevestigen.
143	PvE	PvE Eis 23 – gedeelde hubs	PvE Eis 23, antwoord op vraag 75: is het niet halen van het minimum geen schending als de hub aantoonbaar vol staat met voertuigen van andere aanbieders?	Indien deze situatie zich voordoet is dit een punt van overleg tussen concessieverlener en concessiehouder, voordat sprake kan zijn van een schending van een eis.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
144	PvE	PvE eisen 46-48 + rekentabel	De minimumtarieven, waarmee het maximaal aantal punten te verdienen is, zijn erg laag. We begrijpen dat de maximum- en minimumtarieven zijn ingesteld obv een herberekening die gestoeld is operationele data van o.a. het systeem in Utrecht en de Gooi en Vechtstreek. In hoeverre heeft u daarbij de verschillen tussen deze systemen in acht genomen, bijvoorbeeld dat een tweede voertuigencategorie (pedaalfietsen) extra operationele complexiteit toevoegt en de operaties dus duurder maken, en dat het niet vanzelfsprekend is dat eenzelfde hoog gebruikscijfer (direct) wordt gehaald in de MRDH regio? Bent u bereid deze elementen mee te wegen en de minimumtarieven op basis daarvan te herzien?	Allereerst een verduidelijking: het Programma van Eisen kent geen minimumtarieven. De Eisen 46 tot en met 48 stellen uitsluitend maximumtarieven. Uw vraag ziet op de ondergrens in de rekentabel van P6, het tariefniveau waarbij de maximale score wordt behaald. De MRDH heeft de door u en andere inschrijvers aangedragen punten gewogen en opnieuw bezien in het licht van de doelstellingen van deze concessie, waar onder de doelstelling om aantrekkelijke tarieven te bieden aan specifieke doelgroepen. De rekentabel en het plan P7 doen in de huidige opzet beide een beroep op dezelfde ruimte in het tarievenmodel: P6.2 beloont het laagste generieke maandbedrag, terwijl P7 juist vraagt om gerichte proposities voor minima en werkgevers. Om die ruimte te laten ontstaan is de beoordelingssystematiek op twee punten aangepast: – de ondergrens voor de maximale score bij P6.1 is verhoogd van 50% naar 60% van het in het Programma van Eisen opgenomen maximumtarief; – bij P6.2 zijn de grenzen per gebruikersprofiel verruimd: de ondergrenzen voor de profielen A, B en C van 20%, 30% en 40% naar 30%, 40% en 50% van het referentietarief, en de bovengrenzen van 50%, 75% en 100% naar 70%, 90% en 100%. De gebruikersprofielen, de referentietarieven en de puntenverdeling binnen P6 blijven ongewijzigd. De maximumtarieven uit het Programma van Eisen blijven eveneens ongewijzigd. Betaalbaarheid voor de eindgebruiker is een kerndoelstelling van deze concessie. Een gewijzigde Bijlage 6 (rekentabel tarieven P6) is bij deze nota gevoegd.
145	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p21	We begrijpen dat MRDH ervoor gekozen heeft om prijs een belangrijke, dan wel doorslaggevende rol te laten spelen bij de selectie van de winnende aanbieder. In hoeverre gaat u tijdens het interview de aangeboden prijszetting van aanbieders beoordelen? En hoe denkt u dit te doen?	MRDH heeft ervoor gekozen om de tarieven, mede door middel van een rekentabel, mee te wegen in de beoordeling van de inschrijvingen. Met de kwantitatieve beoordeling van de rekentabel zijn 20 van de in totaal 120 gemoeid. Tijdens de interviews zal niet de aangeboden prijszetting uit de rekentabel worden besproken. De leden van de beoordelingscommissie beschikken op dat moment ook nog niet over de rekentabellen van de inschrijvers. Zie paragraaf 5.6 van de aanbestedingsleidraad. Zie ook het antwoord op vraag 120. Tijdens de interviews worden de ingediende plannen besproken.
146	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p21	Met de rekentabel zijn veel punten te verdienen. Dit leidt vaak tot een race-to-the-bottom waar aanbieders laag inzetten om het maximale aantal punten te halen, terwijl dit ten koste gaat van de kwaliteit van de dienstverlening. In hoeverre heeft de MRDH dit risico meegewogen bij het opstellen van de criteria en de weging? Hoe zorgt u ervoor dat de winnende aanbieder zowel een goede prijs als een kwalitatieve dienst verleent, als de nadruk op prijs ligt bij de beoordeling?	MRDH heeft goed nagedacht over het beoordelingskader en daarbinnen over de weging en de inhoud van de rekentabel. MRDH is ervan overtuigd dat een evenwichtig systeem van beoordeling is totstandgekomen, waarbij recht wordt gedaan aan de kwaliteit van de inschrijvingen en aan de aantrekkelijkheid van de tarieven voor de gebruikers. Hierbij wijst MRDH erop dat de grenzen van de tarieven in de rekentabel zijn verhoogd. Zie het antwoord op vraag 144.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
147	Concessie-overeenkomst	Concessieovereenkomst art. 11.6 – begroting onderzoeksproject	Antwoord op vraag 41: wat is het onderscheid tussen toegestane “overhead” en een niet toegestane “opslag voor algemene kosten”?	Bij de begroting voor de pilots wordt uitsluitend gekeken naar de extra kosten die rechtstreeks samenhangen met de uitvoering van de pilots. Kosten die de Concessiehouder ook voor de reguliere dienstverlening maakt, zoals overhead voor kantoor en HRM-diensten, komen niet voor vergoeding in aanmerking.
148	Aanbestedingsleidraad	aanbestedingsleidraad p21	Het inzetten op zeer lage prijzen in de rekentabel laat weinig tot geen ruimte om verschillende prijsproposities voor bv doelgroepen te testen als onderdeel van de onderzoeks- en demonstratieprojecten. Immers, het doel daarvan is toch om nieuwe prijsproposities uit te testen vanuit een normaal functionerend deelfietsensysteem, zodat de MRDH kan zien wat de mogelijkheden hiertoe zijn en wat de impact is. Ook laat het aanbieders weinig tot geen ruimte om naast de standaard prijzen, en als onderdeel van het systeem, nog een scherper aanbod voor specifieke doelgroepen aan te bieden. Dit wordt immers in P6, waar veel punten te verdienen zijn, niet beoordeeld. Is MRDH bereid het volgende te herzien: Het aantal punten dat met P6 te behalen valt. Dit terugbrengen met 5 of 10 punten en daarnaast meer punten toekennen aan P7 laat ruimte om juist het aanbieden van specifieke prijsproposities aan doelgroepen en onderzoeken van nieuwe prijsproposities te waarderen. Meer waarde toe te kennen aan het kwalitatieve deel van P6 en iets minder aan de rekentabel, zodat een race-to-the-bottom voorkomen wordt.	Zie antwoord op vraag 144. MRDH is daarnaast niet bereid om het aantal punten te verminderen dat met de rekentabel van P6 kan worden verdiend.
149	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad - onvoorwaardelijkheid	Aanbestedingsleidraad §5.2 (p.12, onvoorwaardelijke inschrijving): diverse onderdelen van de uitvoering zijn afhankelijk van derden, zoals de vaststelling van hubs door gemeenten (Eis 15), stallingsplekken via het Deelfietsloket Stations/ProRail (Eis 23), samenwerking met OV- en MaaS-partijen (Eis 38, 39 en 57) en Zuid-Holland Bereikbaar (Eis 56). Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het in een plan feitelijk benoemen van dergelijke afhankelijkheden, uitgangspunten en planningsaannames (bijvoorbeeld 'na vaststelling van de hubs door de gemeente' of 'in afstemming met de vervoerder') niet wordt aangemerkt als een voorbehoud of voorwaarde die de inschrijving ongeldig maakt, mits de inschrijver de eisen van het PvE onverkort accepteert?	De aanbestedende dienst bevestigt dat het feitelijk benoemen van de genoemde afhankelijkheden niet wordt aangemerkt als een voorwaarde of voorbehoud die een inschrijving ongeldig maakt. Zie ook het antwoord op vraag 131.

Ref. Nr.	Hoofdonderwerp	Aanduiding van vragensteller	Vraag	Antwoord
150	Aanbestedingsleidraad	Aanbestedingsleidraad - prijsinformatie buiten P6	Aanbestedingsleidraad §5.6 (p.14) en §6.5.4 (p.20): Plan P6 en de rekentabel worden pas aan de beoordelingscommissie verstrekt nadat de overige plannen zijn beoordeeld. Mogen de overige plannen (met name P1, P2 en P7, bijvoorbeeld de korting voor minima of de werkgeverspropositie) concrete tarieven of prijsproducten bevatten, of dient de inschrijver prijsinformatie uitsluitend in P6 en de rekentabel op te nemen? Leidt het opnemen van tarieven in een ander plan tot een lagere waardering of tot ongeldigheid van de inschrijving?	Het opnemen van tarief- of prijsinformatie in andere plannen dan in P6 maakt een inschrijving niet ongeldig. Het leidt ook niet tot een lagere waardering. Uw plannen, zoals P1, P2 en P7 mogen informatie over kortingen bevatten, maar uw plannen moeten zelfstandig leesbaar zijn. Verwijzingen naar P6 worden in de beoordeling van P1, P2 en P7 niet meegenomen in de beoordeling.
151	PvE	PvE Eis 48 - proportionele tariefblokken	PvE Eis 48 (p.15): bij een lager aangeboden 20-minutentarief gelden volgens Eis 48 'de tarieven voor de overige tariefblokken van dat fietstype in dezelfde verhouding tot hun maximum', terwijl het voorbeeld spreekt van 'ten hoogste € 3,20, € 4,00 en € 0,08 per minuut'. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat de proportioneel berekende bedragen voor de overige tariefblokken maxima zijn, zodat de inschrijver voor die blokken ook lagere tarieven mag hanteren? En kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het in de rekentabel (P6.1) opgegeven 20-minutentarief het tarief is voor een gebruiker zonder prijsproduct, zodat prijsproducten (abonnementen, bundels) een lager effectief ritbedrag mogen kennen?	Ja, beide punten kunnen wij bevestigen. De bedragen die volgens Eis 48 naar verhouding worden berekend voor de overige tariefblokken zijn maximumtarieven. Het staat de inschrijver vrij om voor die tariefblokken lagere tarieven te hanteren. Het 20-minutentarief dat in de rekentabel (P6.1) wordt opgegeven, is het tarief voor een gebruiker zonder prijsproduct. Prijsproducten zoals abonnementen en bundels mogen leiden tot een lager effectief ritbedrag.