



Den Haag

NOTA VAN INLICHTINGEN 2

Datum: 3 november 2021

Behorende bij: Aanbesteding: Harmonisatie Doelgroepenvervoer, Kenmerk: 19.285-OCW

Deze Nota van Inlichtingen dient te worden beschouwd als een integraal onderdeel van de aanbestedingsleidraad. De gestelde vragen zoals opgenomen in deze Nota van Inlichtingen zijn letterlijk overgenomen zoals deze zijn gesteld.

Deze Nota van Inlichtingen is ter beschikking gesteld op www.tenderned.nl

Uiterste inleverdatum inschrijving : 25 november 2021 vóór 12:00 uur

Inleveradres : elektronisch via TenderNed

Historie Nota's van Inlichtingen :

nr. 1 verscheen 30-09-2021 en bevatte vraag 1 t/m 404 waarvan 1 vraag (182) individueel gesteld als ook de onderstaande bijlage:

Bijlage 2.1 Ritdata (gewijzigde bladen "Leerlingenvervoer_jan19_dec20 NvI1" en "Jeugdwetvervoer_jan20_dec20 NvI1")

Bijlage 2.2 Overzicht kengetallen NvI1

Bijlage 2.3 Dataregistratie NvI1

Bijlage 2.4 Indicaties NvI1

Bijlage 2.5 Kpi's NvI1

Bijlage 3 Format referentie opdracht NvI1

Bijlage 6 Prijzenblad NvI1

Bijlage 13 Voorbeeld Prijsberekening NvI1

Bijlage Aangepaste planning nav NvI1

Bijlagen Overzichten adressen Instellingen en Scholen ("Dagbesteding Lijst Instellingen NvI1" en "Jeugdwetvervoer Lijst bestemmingen NvI1" en "Leerlingenvervoer Lijst scholen NvI1")

nr. 2 verscheen 3-11-2021 en bevatte vraag 405 t/m 488 waarvan geen vragen individueel gesteld.

Mededelingen vanuit Aanbestedende dienst

M 2.1) Aanpassingen aan eisen met betrekking tot vergoeding van “No-show”- en te laat afgemelde ritten in het **route gebonden vervoer**.

Programma van Eisen: Eis 4.2 bullet 5 komt te vervallen en wordt als volgt gewijzigd:

Een “No-show” rit wordt gezien als een niet of te laat afgemelde rit en de vervoerder hoeft deze niet uit de facturatie te halen.

Een afmelding van een ochtendrit voor de opvolgende dag die na 17:00 uur is doorgekregen hoeft de vervoerder niet uit de facturatie te halen.

Een afmelding van een middagrit voor de dezelfde dag die na 09.00 uur is doorgekregen hoeft de vervoerder niet uit de facturatie te halen.

M 2.2) Op basis van veel gestelde vragen en na uitvoerig overleg heeft Aanbestedende dienst besloten de verstrekte ritdata aan te vullen met de volledige Postcode (6 karakters).

Via de berichten module van TenderNed ontvangen de aanvragers een compleet nieuwe set Ritdata.

Samen met de reeds eerder bij Nota van Inlichtingen 1 verstrekte “Bijlagen Overzichten adressen Instellingen en Scholen (“Dagbesteding Lijst Instellingen Nvl1” en “Jeugdwetvervoer Lijst bestemmingen Nvl1” en “Leerlingenvervoer Lijst scholen Nvl1”)” heeft Aanbestedende dienst zich maximaal ingespannen om zoveel als mogelijk data te verkrijgen en een gelijk speelveld te creëren.

Bijlagen bij Nota van Inlichtingen 2 (Wijzigingen t.o.v. eerdere versies zijn, m.u.v. de ritdata, hierin **groen** geaccentueerd)

Bijlage 2.1 Ritdata Nvl2 (Separaat via de berichten module in TenderNed)

Bijlage 2.2 Overzicht kengetallen Nvl 2

Bijlage 2.5 Kpi's Nvl 2

Bijlage 6 Prijzenblad Nvl 2

Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding Nvl 2

Bijlage Aangepaste planning nav Nvl 2

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
405	Juridisch	Vraag naar aanleiding van vraag 12 uit Nota van Inlichtingen 1	Er is een mededeling van de Europese Commissie gepubliceerd die gaat over de bestrijding van collusie bij overheidsopdrachten (18 maart 2021), o.a. p. 25. Van belang daarbij is onder andere dat onderaannemers (ook als er geen beroep op wordt gedaan) in een zo vroeg mogelijk stadium bekend zijn bij de aanbestedende dienst. Is het in dat kader niet verstandig inschrijvers die al voornemens zijn onderaannemers in te zetten te verplichten de aanbestedende dienst hierover al bij inschrijving te informeren? Dat heeft ook voor de inschrijver een voordeel. Onderaannemers die niet al bij de inschrijving worden genoemd, worden mogelijk niet geaccepteerd door de aanbestedende dienst. Door ze vooraf te benoemen speelt dat niet (tenzij, bijvoorbeeld Bibob problemen).	Voor zowel de inschrijver als de aanbestedende dienst is het een voordeel als in een zo vroeg mogelijk stadium (zo mogelijk bij inschrijving) de eventueel in te zetten onderaannemers (op wie <i>géén</i> beroep wordt gedaan voor het voldoen aan de geschiktheidseisen) bekend zijn. Dat is echter (aanbestedingsrechtelijk) niet verplicht (gesteld). Het niet vroegtijdig kenbaar maken heeft als mogelijk risico dat de aanbestedende dienst in een later stadium onverhoopt alsnog geen goedkeuring verleent voor inzet van de betreffende onderaannemers. Voor de mogelijke consequentie hiervan zie het antwoord op vraag 12 Nvl-1.
406	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vragen 14 en 127 uit Nota van Inlichtingen 1	Onder meer in antwoord op vraag 14 geeft de Gemeente aan dat waterstof niet is toegestaan als zero emissie voertuig. Inschrijver maakt hiertegen uitdrukkelijk bezwaar. Hiermee schrijft de Aanbestedende dienst toe naar een bepaalde techniek zonder dat onderbouwd is dat die techniek beter is dan een andere techniek. Om maar een beeld te geven: deze week heeft een waterstofvoertuig meer dan 1300 kilometer afgelegd. Daar heeft een elektrisch batterij voertuig minimaal drie laadbeurten voor nodig. Bij elektrische batterij voertuigen worden daardoor meer voertuigen ingezet die ook geproduceerd moeten worden, inclusief de daarbij behorende batterijen. Daarbij vraagt u bij de EV-voertuigen niet eens om groene stroom, hetgeen kan impliceren dat de batterij-elektrische voertuigen indirect worden aangedreven op bruinkool. Daarenboven gaat de gemeente in tegen het klimaatakkoord van Parijs, landelijke beleid en zelfs tegen	De markt van elektrische voertuigen heeft zich de afgelopen jaren snel ontwikkeld. Zo is de reikwijdte van veel voertuigen sterk verbeterd, waardoor batterij-elektrische voertuigen een goed alternatief vormen voor andere typen voertuigen. De grotere reikwijdte en de beschikbaarheid van meerdere (snel)laadvoorzieningen binnen de gemeente, maken in onze ogen een goede bedrijfsvoering mogelijk voor het doelgroepenvervoer met batterij-elektrische voertuigen. De inzet op batterij-elektrisch is niet strijdig met het eigen beleid. De gemeente heeft al meerdere jaren ingezet op verduurzaming van het eigen wagenpark en de transportdiensten die zij inkoopt. Recent heeft de gemeente in samenwerking met onder andere Rotterdam de Regionale Energie Strategie (https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/10063355/1/RIS308458 Bijlage 1) opgesteld. Hierin

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			haar eigen beleid waarin wordt verwezen naar het klimaatakkoord van Parijs (Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen Den Haag 2020 en het document van de datum 21-04-2021 genaamd 0-Emissie zone bedrijfsauto's voor bevoorraden stad waarin expliciet vermeld staat dat de in te zetten auto's op waterstof of elektrisch moeten rijden). Bovendien gaat het in tegen de eigen subsidieregels (2016) van de gemeente Den Haag waarbij subsidie verstrekt werd voor taxi's op waterstof. Bovendien merkt Inschrijver op dat de Europese regelgeving opdragen de emissie te reduceren (Richtlijn 2019/1161 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen) maar uitdrukkelijk niet voorschrijven hoe dat moet geschieden. Nederland hanteert het beleid het Europese beleid over te nemen als één-op-één harmonisatie (Zie bijvoorbeeld ook Aanwijzing 331 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Nu gaat Den Haag toch verder. Met deze eis wordt het beleid van Nederland onnavolgbaar. De huidige eis is ook niet proportioneel en dient te worden aangepast. Wij verzoeken de gemeente nogmaals dringend om ook waterstof voertuigen toe te staan. In ieder geval dient de gemeente in de ogen van inschrijver toe te staan inschrijvers gebruik te laten maken van waterstof indien de waterstof van 100% groene stroom is gemaakt. Kan de Gemeente in ieder geval met zo een aanpassing instemmen? Indien u daartoe niet overgaat, kunt u dan informatie delen waaruit blijkt dat de elektrische batterijvoertuigen bij de onderhavige opdracht beter/groener zijn dan waterstofvoertuigen met waterstof van 100% groene stroom?	staat te lezen dat (groene) waterstof "ingezet zal worden voor doelen waarvoor weinig andere duurzame alternatieven zijn: inzet als grondstof en brandstof voor de industrie en voor het zwaar vervoer (vrachtwagens, binnen-, schep- en luchtvaart)." Groene waterstof zal de komende jaren nog slechts beperkt beschikbaar zijn.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
407	Proces	Vraag naar aanleiding van vraag 32 uit Nota van Inlichtingen 1	Wij sluiten (helaas) niet uit dat bepaalde partijen (achteraf) bezwaar zullen maken tegen het feit dat de wijzigingen bij de eisen (bijvoorbeeld ten aanzien van de aanpassing van 9.2 plan voor vormgeven vaste groepsactiviteiten, minimaal Euro-6 norm voertuigen voor rolstoelvervoer, het aanpassen van referentie-eis(en)) niet gepaard is gegaan met een rectificatie op TenderNed. Om er voor te zorgen dat de aanbesteding slaagt en geen enorme vertraging ontstaat, verzoekt inschrijver u vriendelijk een rectificatie te publiceren.	Een formele rectificatie wordt doorgaans gecombineerd met een termijnverlenging. De aanbestedende dienst is van mening dat het hier om drie (relatief zeer) geringe aanpassingen gaat, die (deels) in het voordeel van geïnteresseerde ondernemers zijn, die verder bijzonder mineure tegenstrijdigheden en/of onvolkomenheden oplossen, dan wel logisch zijn zodat de vermelde aanpassing op zichzelf, dan wel gezamenlijk geen aanleiding vormen voor een formele rectificatie of termijnverlenging. Ter toelichting: het gaat om aanpassingen die (ook) in TenderNed niet leiden tot een “Kennisgeving van aanvullende informatie, informatie over een onvolledige procedure of rectificatie” (rectificatie zoals door u bedoeld) wat een aanwijzing is dat dit in de vermelde situaties ook niet noodzakelijk is.
408	Contract	Vraag naar aanleiding van vragen 48 en o.a. ook 132 uit Nota van Inlichtingen 1	De malus in het kader van 100% ZE is de malus ten aanzien van de niet gereden ZE kilometers. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van het beëindigen van de overeenkomst. Het beëindigen van de overeenkomst gebeurt in de praktijk nagenoeg nooit, al is het maar omdat daar veel bezwaren aan kleven voor de passagiers, aanbestedende dienst en andere stakeholders. De malus die er nu ligt is oneerbieding gezegd een papieren tijger. Er zal geen inschrijver zijn die zich hier druk om maakt. Sterker nog. Omdat de malus zo marginaal is, is zeer waarschijnlijk dat partijen de malus incalculeren in de prijs en op basis daarvan tactisch inschrijven. Het vriendelijke doch dringende verzoek de malus wat serieuzer te maken. Voorstel van inschrijver is om de malus zodanig aan te passen, dat die daadwerkelijk door inschrijvers wordt	Anders dan aangegeven in Nvl 1 wordt de vergoeding/malus m.b.t. ZE kilometers als volgt gewijzigd: Het niet nakomen van deze afspraak leidt tot 01-01-2024 tot een malus van 50% op de totale vergoeding (starttarief, opslagen en # x geoffreerde KM-tarief) van die rit. Het niet nakomen van deze afspraak leidt na 01-01-2024 tot een malus van 75% op de totale vergoeding (starttarief, opslagen en # x geoffreerde KM-tarief) van die rit. Rekenvoorbeeld:

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			gevoeld, bijvoorbeeld als percentage van de gehele opdrachtwaarde.	Aannames: Geoffreerde tarief vraagafhankelijk Wmo-vervoer: € 1,70 - Indicatie: Rolstoel + Kamer tot kamer - Afstand vertrekadres tot bestemmingsadres: 8,3 km Vergoeding bij het niet nakomen van de eis voor 01-01-2024: $((4+4+5) \times € 1,70) + (8,3 \times € 1,70) = € 36,21$ malus is 50% dus declarabele vergoeding € 18,11 Vergoeding bij het niet nakomen van de eis na 01-01-2024: $((4+4+5) \times € 1,70) + (8,3 \times € 1,70) = € 36,21$ malus is 75% dus declarabele vergoeding € 9,05 Bijlage 2.5 Kpi's is hierop aangepast.
409	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 83 uit Nota van Inlichtingen 1	Gesproken wordt over een lage instap. In antwoord op de vraag wordt gesproken van een lage instap bij 30 cm. 30 cm is geen lage instap maar een vrij hoge instap, zeker voor mensen minder ter been. Een lage instap mag in de ogen van inschrijver maximaal 25 cm zijn. Inschrijver raadt u aan deze maximale hoogte naar beneden bij te stellen. Gaat de aanbestedende dienst daartoe over, zo niet, waarom niet?	Om op voorhand geen partijen te benadelen houdt de aanbestedende dienst vast aan de eerdergenoemde maximale 30 cm.
410	Juridisch	Vraag naar aanleiding van vraag 88 uit Nota van Inlichtingen 1	Of een ernstige beroepsfout tot uitsluiting moet leiden is vanzelfsprekend aan de aanbestedende dienst (zie ook 2.87a en 2.88 Aw). Echter, door de ernstige fout niet te noemen als uitsluitingsgrond, kunnen partijen die in het recente verleden ernstige fouten hebben begaan niet worden uitgesloten. Dat lijkt inschrijver onwenselijk. Zeker nu de gemeente tegelijkertijd op zoek is naar een betrouwbare partner. Dat lijkt niet helemaal met elkaar te rijmen. Inschrijver raadt u aan de ernstige fout alsnog als	De aanbestedende dienst blijft bij haar overwegingen zoals vermeld in het antwoord op vraag 88 Nvl-1. De Gids Proportionaliteit vermeldt dat de 'ernstige beroepsfout' een open norm is die (daardoor) lastig toepasbaar is en waarmee zeer restrictief moet worden omgegaan. In het verlengde daarvan merken we nog op dat 'ernstige beroepsfouten' veelal raken aan één van de overige verplichte of (wél van toepassing verklaarde) facultatieve uitsluitingsgronden en dan via die band

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			uitsluitingsgrond toe te voegen. Gaat u daartoe over, zo niet waarom niet?	tot uitsluiting (kunnen) leiden. Los daarvan vangt de Gedragsverklaring Aanbesteden en een eventuele Bibob toets nog een reeks zaken/fouten af.
411	Juridisch	Vraag naar aanleiding van vraag 101 uit Nota van Inlichtingen 1	Hoe kan een eigenaar van een onderneming, vaak ook bestuurder of commissaris, geen bemoeienis hebben met de inschrijvingen van de ondernemingen die (gedeeltelijk) van hem zijn voor één van de allergrootste opdrachten van Nederland (met alle risico's van dien)?	Het antwoord op uw 'hoe kan' vraag: door op afstand te blijven van - en geen (indringende) inhoudelijk bemoeienis te hebben met de (inhoudelijke) totstandkoming van de inschrijving en geen afstemming of collusie plaatsvindt tussen de verschillende entiteiten volgens vraag en antwoord 101 Nvl-1. Samengevat: dat de persoon zich onthoudt van elke activiteit of handeling die de mededinging voor de markt (waaronder de inschrijvende entiteiten) en/of de aanbestedende dienst beperkt of de gunningssystematiek beïnvloedt.
412	Contract	Vraag naar aanleiding van vraag 131 uit Nota van Inlichtingen 1	vraag 131 staat dat er altijd een boete wordt opgelegd. In vraag 300 wordt opgemerkt dat die niet meteen wordt opgelegd. Dat lijkt tegenstrijdig. Inschrijver meent bovendien dat, zeker waar de malus al weinig afschrikwekkend is, deze begin termijn niet nog een verdere afzwakking van de malus mag betekenen. Kan u blijven bij antwoord 131 en terugkomen op het antwoord bij vraag 300? Zo niet, waarom niet?	Vraag 131 betreft de uitvoering van de Overeenkomst. De boete wordt bij uitvoering van de Overeenkomst altijd opgelegd. Vraag 300 gaat echter over de situatie waarbij de partij uit de Wachtkamervereenkomst de uitvoering overneemt. Oplegging van de boete geschiedt zoals aangegeven bij vraag 300.
413	Proces	Vraag naar aanleiding van vraag 72 uit Nota van Inlichtingen 1	Er zijn veel vragen gesteld. Sommige vragen hebben ook tot wijzigingen geleid. Is het mogelijk voor de gemeente om een nieuwe versie van de aanbestedingsleidraad te sturen waarin de wijzigingen zijn verwerkt? (zie ook het antwoord op vraag 72)	Inschrijver dient zelf de mededelingen en/of wijzigingen uit de Nota's te verwerken in de Aanbestedingsleidraad en het Programma van Eisen. Overige Bijlagen zullen bij wijziging opnieuw worden verstrekt met duiding van de wijzigingen.
414	Juridisch	Vraag naar aanleiding van vraag 171 uit Nota van Inlichtingen 1	Begrijpt inschrijver het goed dat als hij een beroep doet op een derde in het kader van deze aanbesteding, inschrijver die derde ook daadwerkelijk bij de uitvoering van de	Indien u zich beroept op de technische bekwaamheid en/of beroepsbekwaamheid van een derde, dan wel op de economische en financiële draagkracht van een derde, dan dient u bij de

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			opdracht dient in te zetten (dus feitelijk als onderaannemer)?	uitvoering van de Opdracht ook daadwerkelijk te kunnen beschikken over (de middelen van) deze derde. U dient dit aan te tonen door binnen 15 kalenderdagen na de voorgenomen gunning een ondertekende verklaring van die derde in te dienen dat u bij de uitvoering van de opdracht ook daadwerkelijk kunt beschikken over (de middelen van) deze derde. Dat houdt in voorkomend geval in dat u de derde inzet bij de uitvoering van de overeenkomst. Zie nogmaals het antwoord op vraag 171 en paragraaf 4.3.4 van de Aanbestedingsleidraad en in het bijzonder het kopje 'Onderaanneming'. Als voor het kunnen voldoen aan de geschiktheidseis van 750 ritten ook de ritten van een onderaannemer worden meegeteld (vraag 171), dan moet u voor deze aanbesteding een beroep doen op die onderaannemer om aan die geschiktheidseis te voldoen. Anders mag u de ritten van de onderaannemer niet meetellen voor deze aanbesteding en het voldoen aan de geschiktheidseis van 750 ritten. Doet u een beroep op die onderaannemer om te voldoen aan de geschiktheidseis van 750 ritten, dan dient u ook te kunnen beschikken over de middelen en (daadwerkelijke) inzet van die onderaannemer in het geval u dit aantal ritten in de uitvoering feitelijk niet zelf in uw eentje aan kan.
415	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 191 uit Nota van Inlichtingen 1	Zekerheidshalve: bedoelt de gemeente: "wij nemen de gedachte over om minimaal de Euro-6 norm op te leggen tot 1-1-2024 voor het rolstoelverkeer. Al het overige vervoer dient bij aanvang contract 100% ZE te zijn."	Ja dat bedoelt de gemeente.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
416	Proces	Vraag naar aanleiding van vraag 278 uit Nota van Inlichtingen 1	Het antwoord op vraag 278 is inschrijver nog niet helemaal duidelijk. De eerste zin lijkt uitleg te geven over een BVP-aanbesteding. Kunt u volledigheidshalve bevestigen dat dit geen BVP-aanbesteding met een kansen en risico dossier is?	Aanbestedende dienst kan bevestigen dat dit geen BVP-aanbesteding met een kansen en risico dossier is.
417	Contract	Vraag naar aanleiding van vraag 376 uit Nota van Inlichtingen 1	De NEA-indexering moet worden toegepast op de opgegeven directe kilometertarieven. Kan de gemeente volledigheidshalve bevestigen dat de indexering ook wordt toegepast op andere tarieven / opslagen?	Daar het starttarief en de opslagen worden gerelateerd aan het (geïndexeerde) geoffreerde Km-tarief, worden deze daarmee automatisch ook geïndexeerd.
418	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 201 uit Nota van Inlichtingen 1	Wilt u bevestigen dat als een inschrijver een gelijkwaardige certificering opgeeft voor ISO 27001 de jaarlijkse onafhankelijke externe audit uitgevoerd dient te worden door een organisatie die is aangesloten/ingeschreven bij een accreditatie instantie (RVA) voor informatiebeveiliging? Het feit dat een organisatie geaccrediteerd geeft u als opdrachtgever een sterke troef in handen dat de inschrijver daadwerkelijk over een goed functionerend informatiebeveiligingssysteem beschikt. Zo nee, waarom niet?	De instantie die wordt ingezet voor een audit voor het ISO 27001 certificaat dan wel een door de gemeente geaccepteerd vergelijkbaar Informatiebeveiligingscertificaat dient te zijn aangesloten bij de een accreditatie instantie.
419	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 201 uit Nota van Inlichtingen 1	1. Bent u bereid op te nemen dat: "Als bewijs dient de Inschrijver dan een inhoudsopgave van het informatiebeveiligingshandboek en een verslag van een recente onafhankelijke audit die met goed resultaat is afgerond aan te leveren." Kunt u tevens bevestigen dat dit auditresultaat niet ouder mag zijn dan 6 maanden?	Zoals reeds aangegeven in de Leidraad 7.2.2 aanvaardt de Gemeente Den Haag eveneens andere bewijzen inzake gelijkwaardige maatregelen op het gebied van informatiebeveiligingsmanagement, zoals bijvoorbeeld een informatiebeveiligingssysteem met een informatiebeveiligingshandboek en een jaarlijkse onafhankelijke externe audit. Als bewijs dient de Inschrijver dan een inhoudsopgave van het informatiebeveiligingshandboek en een verslag van een recente onafhankelijke audit die met goed resultaat is afgerond aan te leveren. Dit auditresultaat mag ouder zijn dan 6 maanden, gezien het gebruikelijk is dat externe audits een jaarlijkse toetsing kennen.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
420	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 201 uit Nota van Inlichtingen 1	Kunt u bevestigen dat gezien het feit dat de organisatie die de aanbesteding wint gegevens van uw burgers zal ver/bewerken, voor de ISO 27001-eis geen beroep mag doen op een derde.	Dat bevestigen we. U moet dan wel daadwerkelijk kunnen beschikken over de middelen/inzet/aansturing van die derde. Zie (analoog) ook het antwoord op vraag 171 Nvl-1 en 414 Nvl-2.
421	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 229 uit Nota van Inlichtingen 1	U stelt in het antwoord op vraag 229 dat voertuigen van onderaannemers rechtstreeks aan de centrale van Hoofdaannemer moeten worden gekoppeld. De reden daarvoor is dat de ritdata rechtstreeks vanuit het voertuig beschikbaar gesteld dienen te worden aan de opdrachtgever. Meer gebruikelijk is het dat voertuigen van onderaannemers (althans: bij partijen van enige omvang) gekoppeld zijn aan de centrale van hun werkgever en dat deze centrale rechtstreeks in verbinding staat met de centrale van Hoofdaannemer. In de situatie zoals u die eist, kleven significante nadelen. Enkele voorbeelden daarbij zijn een Onderaannemer (werkgever van de chauffeurs die ingezet worden namens Onderaannemer) die beperkt zicht heeft op de te verlonen tijd (de auto logt immers in bij een andere centrale), maar nog belangrijker is dat het voor u als Opdrachtgever nagenoeg ondoenlijk wordt om te bepalen welke auto en chauffeur van een onderaannemer zijn en welke niet. Op die manier kunt u nooit volledig zicht houden op de inzet van onderaannemers en of deze aan alle gestelde eisen voldoen zodat u goedkeuring kunt geven aan de inzet van de betreffende partij. De achterliggende gedachten begrijpen wij goed. U wilt real time beschikken over de uitvoeringsdata. Nu schrijft u echter voor hoe dat gerealiseerd dient te worden en beperkt u inzet van beproefde dataprotocollen. Wij verzoeken u dan ook Eis 2.1 aan te passen naar: De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de organisatie	Eis 2.1 uit het PvE wordt als volgt aangepast: De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de organisatie en de kwaliteit van het vervoer, ook als hiervoor onderaannemers worden ingezet. De onderaannemer voert te allen tijde de opdracht volgens het Programma van Eisen uit. Daarnaast zijn alle ingezette voertuigen direct (al dan niet via de centrale van onderaannemer) aan de centrale van de Opdrachtnemer gekoppeld. Rit data van Onderaannemer worden, al dan niet met gebruikmaking van een zogenaamd “agenda pakket”, gecommuniceerd met de centrale van Opdrachtnemer. De werking van de koppeling kan op verzoek van de Opdrachtgever worden getoetst door een externe accountant. De gevraagde ritdata wordt, al dan niet met gebruikmaking van een zogenaamd “agenda pakket”, door Opdrachtnemer beschikbaar gesteld aan de Opdrachtgever volgens de in de bijlage 2.3 vastgestelde formats.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			en de kwaliteit van het vervoer, ook als hiervoor onderaannemers worden ingezet. De onderaannemer voert te allen tijde de opdracht volgens het Programma van Eisen uit. Daarnaast zijn alle ingezette voertuigen direct (al dan niet via de centrale van onderaannemer) aan de centrale van de Opdrachtnemer gekoppeld. Rit data van Onderaannemer worden real time gecommuniceerd met de centrale van Opdrachtnemer. De real time werking van de koppeling kan op verzoek van de Opdrachtgever worden getoetst door een externe accountant. De gevraagde ritdata worden rechtstreeks uit deze voertuigen beschikbaar gesteld aan de Opdrachtgever volgens de in de bijlage 2.3 vastgestelde formats. Kunt u hiertoe overgaan?	
422	Inhoud	Vraag naar aanleiding van vraag 166 uit Nota van Inlichtingen 1	In antwoord op vraag 166 stelt de gemeente het volgende: De aanbestedende dienst accepteert daarom in dit geval maximaal twee referenties om te voldoen aan de in paragraaf 7.2.1 vermelde eisen E1 tot en met E4. Kunt u zekerheidshalve bevestigen dat het inschrijvers toegestaan is per eis, maximaal 2 referenties aan te leveren? (dus maximaal 8 verschillende referenties, verdeeld over de 4 eisen als inschrijver die nodig heeft)	Om te voldoen aan de in paragraaf 7.2.1 vermelde eisen E1 tot en met E4, is het per eis toegestaan om maximaal 2 referenties in te dienen die simultaan aan elkaar in eenzelfde periode bewezen zijn gerealiseerd. Dit houdt in dat er dus maximaal 4 x 2 referenties ingediend mogen worden.
423	Proces	NVI 1 vraag 85	Is het toegestaan de toelichting voor het onderdeel duurzaamheid in een apart word/pdf document aan te leveren?	Dat is toegestaan.
424	Juridisch	NVI 1 vraag 310	U geeft met uw antwoord aan dat een inschrijver zijn ervaring met de aanname van WMO-ritten kan aantonen door middel van een referentie van 3.750 telefonische OF digitale ritreserveringen. Dit komt niet overeen met de scope van de opdracht. Wij gaan er vanuit dat u op zoek bent naar een vervoerder met een callcenter met voldoende capaciteit (personeel en materieel) om ritreserveringen (in ieder geval ook)	Voor het voldoen aan de referentie eis 3 volstaat het eerder gegeven antwoord bij Nvl 1 vraag 310.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			telefonisch aan te nemen. In theorie kan nu ook een taxivervoerder met reserveringsapp, maar zonder ook maar enige beschikking over een callcenter een geldige inschrijving doen. Wij willen u ervoor behoeden dat u voor een dergelijk grote opdracht een marktpartij selecteert met onvoldoende capaciteit/ ervaring. Nogmaals de vraag: kunt u bevestigen dat het bij de referentie van 3.750 aannames per dag moet gaan om telefonische ritaannames, waarbij de klant persoonlijk (dus niet door middel van een robot) contact heeft gehad met een medewerker en de klant direct is geholpen?	
425	Proces	NVI 1 vraag 237	U verwijst in uw antwoord bij vraag 237 naar het antwoord bij vraag 137. Deze verwijzing lijkt niet te kloppen. Wat is de juiste verwijzing? Proces	De juiste verwijzing is naar het antwoord bij vraag 134.
426	Proces	NVI 1 Vraag 292	Meerdere inschrijvers verzochten u de ritdata aan te leveren op basis van de 6 karakters van de postcodes, u heeft hier geen gehoor aan gegeven. Echter willen wij u erop wijzen dat de huidige aanbieder hierdoor een voorsprong heeft op andere inschrijvers, waardoor sprake is van een ongelijk speelveld. Het ongelijke speelveld kunt u voorkomen door het delen van de 6 karakters van de postcodes. Gaat u hiermee akkoord?	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.
427	Proces	NVI 1 vraag 292	Meerdere inschrijvers verzochten u de ritdata aan te leveren op basis van de 6 karakters van de postcodes, u geeft aan dat het in het kader van de AVG niet is toegestaan om de letters te publiceren in verband met de herleidbaarheid naar individuele personen. De AVG schrijft echter voor dat dit per situatie dient te worden beoordeeld. In dit concrete geval levert een postcode op basis van 6 karakters gezamenlijk met de overige door u verstrekte gegevens in geen geval tot herleidbaarheid van individuele personen. Dat zou enkel het geval zijn wanneer u bijvoorbeeld naast de postcodes ook de huisnummers of namen van de betreffende personen bekend had gemaakt.	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			Wij verzoeken u daarom de gevraagde data op basis van postcodes met 4 cijfers én 2 letters te verstrekken	
428	Proces	NVI 1 vraag 292	Meerdere inschrijvers verzochten u de ritdata aan te leveren op basis van de 6 karakters van de postcodes. We willen u nogmaals het belang van het verstrekken van deze gegevens benadrukken. Met behulp van deze gegevens kunnen Inschrijvers een zuivere inschrijving doen, wat leidt tot: - Inschrijvingen waarbij gegadigden een goede calculatie van het vervoer kunnen maken - Inschrijvingen waarbij gegadigden een goede inschatting van de planning kunnen maken - Een goede inschatting van het benodigd aantal voertuigen kunnen maken, waardoor de voertuigen op tijd kunnen worden besteld en we hierdoor bij start overeenkomst voldoende capaciteit hebben. - Een goede overweging te maken voor het aanbod bij het onderdeel duurzaamheid - Een goede overweging te maken van de inschrijftarieven. Inschrijvers beschikken over dezelfde informatie, waardoor u een zuivere prijsvergelijking kunt maken. De aangeleverde gegevens op basis van postcode-4 zijn ontoereikend. Een postcode van 4 karakters bestrijkt een te groot gebied (onnauwkeurig) om een reële en nauwkeurige planning te kunnen maken. U geeft aan dat inschrijvers op basis van hun ervaring een inschatting dienen te maken. Ervaring van marktpartijen is in dit geval niet relevant, het gaat om objectieve data van het doelgroepenvervoer in uw gemeente. Gezien het door meerdere inschrijvers onderbouwde verzoek om deze informatie aan te leveren en het door hen aangehaalde belang daarbij is dit bij uitstek een	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			voorbeeld van een situatie waarbij een groot nadeel bestaat voor “nieuwe” marktpartijen en een groot voordeel bestaat voor de zittende marktpartijen. U geeft aan dat het onmogelijk is om alle voor-en nadelen van een zittende marktpartij weg te nemen, echter in dit geval is het (ons inziens) voor de aanbestedende dienst een relatief kleine moeite om de gevraagde informatie bij de zittende partijen op te vragen. Wanneer inschrijvende partijen een meer bij de realiteit aansluitende aanbidding kunnen doen, betekent dat voor u bovendien een betere aanbidding. Op basis van deze argumenten, bent u bereid om de gevraagde gegevens te verstrekken?	
429	Proces	NVI 1 vraag 88	U geeft aan dat u de uitsluitingsgrond “ernstige beroepsfout” in het UEA niet van toepassing heeft verklaard omdat volgens u niet iedere misstap in het verleden als ernstige beroepsfout moet worden aangemerkt. Als u deze facultatieve uitsluitingsgrond in het UEA niet toepast, hoeven inschrijvers hier per definitie geen melding van te maken. Als u ervoor kiest deze uitsluitingsgrond in het formulier wel van toepassing te verklaren, is het aan u als aanbestedende dienst om een proportionaliteitstoets uit te voeren. De beoordeling van de ernst van de misstap is dan aan u, u heeft dan een keuze. Wij willen u ervoor behoeden dat u in zee gaat met een partij waarbij zich een ernstige beroepsfout heeft voorgedaan, waarbij u geen wettelijke mogelijkheid heeft om deze partij uit te sluiten. Wij verzoeken u om een heroverweging.	Zie antwoord bij vraag 410.
430	Inhoud	Subgunningscriteria 1	Hoe worden indicaties met ons gedeeld?	Opmerking Aanbestedende dienst: Deze vraag is niet beantwoord. Zie Leidraad 3.5 “De vragen van de tweede ronde dienen duidelijk te refereren aan de gestelde vragen en antwoorden uit de eerste ronde Nota van inlichtingen. De Inschrijver dient hierbij ten minste het nummer van

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
				de vraag uit de eerste ronde te benoemen. Vragen, gesteld in de tweede vragenronde, die geen betrekking hebben op een in de eerste vragenronde gestelde vraag dan wel gegeven antwoord, worden niet in behandeling genomen.”
431	Inhoud	Subgunningscriterium 1	De contractmanager voor onderhavige overeenkomst. Betreft dat een interne relatie of een extern relatie? Indien extern, wordt daar een aanbesteding voor gevoerd?	Opmerking Aanbestedende dienst: Deze vraag is niet beantwoord. Zie Leidraad 3.5 “De vragen van de tweede ronde dienen duidelijk te refereren aan de gestelde vragen en antwoorden uit de eerste ronde Nota van inlichtingen. De Inschrijver dient hierbij ten minste het nummer van de vraag uit de eerste ronde te benoemen. Vragen, gesteld in de tweede vragenronde, die geen betrekking hebben op een in de eerste vragenronde gestelde vraag dan wel gegeven antwoord, worden niet in behandeling genomen.”
432	Inhoud	Nvl 1 vraag 16 t/m 19 + 27 t/m 30 + 178	U geeft aan dat momenteel Trafficon uw vervoer coördinator is. Bij andere aanbestedingen zijn wij hele goede en actuele leerlingen- en cliëntlijsten gewend vanuit aanbestedende diensten die reeds met Trafficon werken. Inschrijver begrijpt uw keuze dan ook niet om historische gegevens van huidige vervoerders aan te leveren van een periode die ver in het verleden ligt en die ook nog zeer gebrekkig is. Uw vervoer coördinator kan immers met een hele eenvoudige export alle actuele gegevens (geanonimiseerd) aanleveren. Inschrijver verzoekt dan ook om via Trafficon actuele lijsten op te vragen en aan te leveren zodat iedereen over actuele en correcte informatie kan beschikken.	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.
433	Inhoud	Nvl 1 vraag 16 t/m 19 + 27 t/m 30	U beroept zich op de AVG om slechts minimale gegevens aan te leveren. In de branche is het zeer gebruikelijk dat bij aanbestedingen altijd de 6 karakter postcode van leerling en bestemming wordt aangeleverd, deze gegevens zijn immers absoluut nodig om een betrouwbare prijs af te	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			kunnen geven zonder een enorm risico te lopen dat het vervoer in de praktijk er veel anders uit ziet. Daarnaast is een 6 karakter postcode nog altijd niet te herleiden tot één adres en daarmee ook zeker niet tot een fysiek persoon. Wij verzoeken u dan ook nogmaals de ritdata uit te breiden, op zijn minst met een 6 karakter postcode + huisnummer van de bestemming zodat inschrijver kan bepalen naar welke locatie een persoon gaat, deze informatie is sowieso niet te herleiden tot personen en daarmee kunt u zich hierbij ook niet beroepen op de AVG.	
434	Inhoud	Ritdata WMO vraagafhankelijk	Bij ong.3900 ritten staat 0 of is de cel leeg in de kolom van het aantal beladen minuten van de rit. Dit kan niet juist zijn. Kunt u aangeven waarom er in deze cellen geen data in staan? Graag ontvangen wij een volledige lijst met data voor het kunnen maken van een gedegen calculatie.	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2. Sommige ritten hebben geen informatie over werkelijke aankomst- en vertrektijden, daarom zijn de cellen in deze gevallen leeg.
435	Inhoud	Nvl 1 Vraag 353	U stelt dat niet afgemelde ritten niet voor vergoeding in aanmerking komt. Echter zijn afmeldingen na 17:00 wel declarabel. Mogen wij ervan uitgaan dat de vergoeding voor niet afgemelde ritten gelijk wordt getrokken met afmeldingen na 17:00? Zo nee, kunt u motiveren waarom u hier onderscheidt in maakt aangezien er wel kosten gemaakt worden voor niet afgemelde ritten?	Zie mededeling M2.1 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.
436	Inhoud	Nvl 1 Vraag 330	Kunt u verzekeren dat het de capaciteit van het netwerk toereikend is voor het opladen van deze voertuigen en dat de laadpalen óók tijdens piekmomenten aangesloten blijven op het energienetwerk? De ervaring bij enkele andere grote gemeente leert ons namelijk dat de netwerkcapaciteit niet toereikend is en dat laadpalen worden afgesloten tijdens de piekmomenten. Hierdoor ontstaat er een groot risico dat een voertuig aan het begin van de route niet voldoende is opgeladen en daardoor de route niet/niet volledig kan voltooien.	Over het algemeen is het netwerk in Den Haag toereikend om ook op piekmomenten in de stroomvraag voor elektrische voertuigen te voorzien. Er is geen actief beleid voor het uitzetten van netwerkcapaciteit voor laadpalen bij piekmomenten.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
437	Inhoud	Nvl 1 Vraag 232	Ook indien schoolvakantie buiten beschouwing worden gelaten zijn gemiddeld 220 ritten per leerling erg weinig. Een school heeft namelijk altijd 40 verplichte lesweken. Dit zijn 200 schooldagen met een heen- en retourrit wat neerkomt op 400 ritten per jaar. Incidentele vrije (feest-)dagen en ziekmeldingen buiten beschouwing gelaten. Dit komt logischerwijs niet uit op een gemiddelde van 220 ritten per leerling. Hetzelfde geldt voor de WO-dagbesteder. Een dagbesteding is namelijk meer dan 40 weken geopend waardoor wij ook een aanzienlijke stijging van het gemiddeld aantal ritten verwachten. Kunt u nogmaals de betrouwbaarheid van de gegeven bevestigen en dit tevens aantonen d.m.v. een voorbeeldberekening?	Separaat en bijgaand aan deze Nota van Inlichtingen treft u herziene informatie aan in de vorm van Ritdata en kengetallen. (Bijlage 2.1 en 2.2)
438	Inhoud	Nvl 1 Vraag 229	Indien er met onderaannemers gewerkt wordt zal de ritdata eerst, via een agendapakket naar de hoofdaannemer doorgezet worden voordat deze beschikbaar kan worden gesteld aan de opdrachtgever. Is deze werkwijze voor u akkoord? Zo nee, kunt u aangeven hoe inschrijver hier dan mee om dient te gaan?	Zie antwoord bij vraag 421
439	Inhoud	Nvl 1 Vraag 229	Het is voor iedere inschrijver technisch gezien onmogelijk om een rechtstreekse koppeling tot stand te brengen met de opdrachtgever voor het beschikbaar stellen van de ritdata. Hier dient altijd een agendapakket tussen te zitten. Is dit akkoord voor u? Zo nee, kunt u aangeven hoe inschrijver hier dan mee om dient te gaan?	Zie antwoord bij vraag 421
440	Inhoud	Nvl 1 Vraag 328	Uw antwoord kan tweeledig worden opgevat en is daarom o.i. niet geheel duidelijk. Graag uw antwoord op beide vragen. A) Bent u het met onze redenering eens dat er wel sprake is van een verwerkersrelatie? B) Bent u bereid om na gunning in overleg te treden over welke overeenkomst gesloten dient te worden?	A) Neen. We zijn het niet eens met uw redenering. Zie ook het antwoord op vraag 326 en 327. B) Neen. Primair geldt de Gegevensleveringsovereenkomst (Bijlage 8). In het geval na gunning alsnog blijkt dat we ons standpunt moeten herzien en toch blijkt van een verwerkersrelatie zoals in vraag 328 Nvl-1 gesteld, dan treedt voor de gegevensleveringsovereenkomst (Bijlage 8) een

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
				verwerkersovereenkomst in de plaats volgens het model van de VNG.
441	Inhoud	Nvl 1 Vraag 215	Hoe dient de vervoerder ermee om te gaan als een reiziger toch op een later tijdstip een mutatie doorgeeft? De vervoerder kan immers niet vasthouden aan de oorspronkelijke bestemming aangezien de reiziger daar niet meer naar toe moet/wil en dus niet in zal stappen. Dit levert dan automatisch een loosmelding op. Dit kan niet de bedoeling zijn.	Waar mogelijk dient een mutatie te worden verwerkt in de planning. Indien dit niet mogelijk blijkt dient in de ritadministratie een classificatie toegevoegd te worden betreffende de status.
442	Inhoud	Nvl 1 Vraag 186	Kunt u aangeven hoeveel begeleiders er op dit moment ingezet worden? Hoeveel routes betreft dit?	In het jeugdwetvervoer wordt nu begeleiding ingezet op vraag vanuit de Zorginstellingen. Zij geven aan dat op dit moment 12 begeleiders worden ingezet. Bij hen is niet bekend hoeveel routes dit betreft.
443	Inhoud	Nvl 1 vraag 183	Worden de loosmeldingen en ziekmeldingen in de huidige overeenkomst wel doorbetaald?	In de huidige overeenkomst is vastgesteld dat loosmeldingen wel worden doorbetaald. Ziekmeldingen worden doorbetaald aan de vervoerder als deze na 17.00 uur voor de opvolgende dag zijn afgemeld. Dit geldt echter enkel voor de ritten die in de ochtend plaatsvinden. De in de middag geplande ritten mogen niet worden gefactureerd.
444	Inhoud	Nvl 1 vraag 166	U geeft in uw antwoord aan dat het plannen van 750 ritten per jaar voldoende is. Dit lijkt o.i. erg weinig aangezien er met 2 ritten per dag al bijna aan de eis wordt voldaan. Bedoelt u hier per dag?	Anders dan aangegeven bij het antwoord op vraag 166 uit Nvl 1 betreft het niet het aantal ritten maar het aantal aannames per jaar. Zie eis E4 uit de Leidraad. "Ervaring met de uitvoering van minimaal 750 aannames en de bijbehorende planning van route gebonden (doelgroep) vervoer per jaar."
445	Inhoud	Nvl 1 vraag 109.2	U geeft aan dat er een stijging te zien is in de aantallen. Kunt u een actueel beeld van de huidige aantallen geven zodat inschrijvers hierop kunnen inspelen bij het indienen van de offerte?	Op dit moment (per september 2021) zijn er voor het leerlingenvervoer 1019 leerlingen die worden vervoerd. In augustus 2021 waren dit er nog 976 voor het leerlingenvervoer. De verwachting is dat

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
				dit in het komende schooljaar zal oplopen naar 1300 leerlingen.
446	Inhoud	Nvl 1 vraag 58	Uit onze ervaring en vergelijkbare ritdata blijkt een gemiddelde afstand van 5,3 km erg kort. Wij betwijfelen of dit correct is. Kunt u bevestigen dat de afstand juist is?	Ook na controle blijkt deze afstand het juiste gemiddelde.
447	Inhoud	Nvl 1 vraag 53	Antwoord in vraag 47 komt niet overeen met o.a. antwoord op vraag 39. Het gaat hier namelijk om routevervoer. Moet hier niet verwezen worden naar antwoord op 39 i.p.v. 47? Bij een loosmelding worden immers kosten gemaakt die vergoed dienen te worden.	Vraag 47 betreft vraagafhankelijk vervoer. Vraag 39 betreft (Wsw) routegebonden vervoer, zie hiervoor mededeling M 2.1 Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen.
448	Inhoud	Nvl 1 vraag 50+51	Antwoord 50 en 51 lijkt in tegenspraak. Kunt u met een voorbeeld verduidelijken hoe e.e.a. precies in zijn werk zal gaan?	De dervingsvergoeding leidt tot een aanpassing van het geoffreerde km-tarief. Zie tevens bijgevoegde Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding.
449	Inhoud	Nvl 1 vraag 48	Is onze aanname juist dat de 100% malus niet bovenop de (niet te factureren) ritprijs komt voor een niet ZE gereden rit? Dit zou namelijk betekenen dat de vervoerder 'dubbel' beboet wordt.	Zie antwoord bij vraag 408.
450	Inhoud	Nvl 1 vraag 26	Is de huidige verstrekte data nu ook conform deze Easy Travel instellingen en snelheden opgesteld? Zo nee, kunt u aangeven met welke instellingen de data dan tot stand is gekomen?	De verstrekte data is gebaseerd op de fabrieksinstellingen van de nieuwste versie van Easy Travel instelling kortste afstand.
451	Inhoud	Nvl 1 vraag 16	Het is juist dat het vrijelijk verstrekken van de volledige postcode in strijd is met de AVG. Echter is het middels een geheimhoudingsverklaring wel mogelijk om een volledige postcode te verstrekken binnen de stelde kaders van de AVG. Dit is ook de standaard werkwijze in onze branche. Voor het creëren van een level playing field is dit namelijk onontbeerlijk. Het maken van een gedegen planning o.b.v. een 4-cijferige postcode is voor alle inschrijvers, buiten de zittende partij, totaal niet mogelijk. Buiten de woonadressen is het zelfs onmogelijk om de juiste bestemming te herleiden op basis van de gegeven data. Er zijn immers meerdere dagbestedingslocaties/scholen die in hetzelfde 4-cijferige postcodegebied gevestigd zijn.	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			Hierbij nogmaals het zeer dringende verzoek om de gevraagde gegevens volledig aan te leveren, evt. i.c.m. een geheimhoudingsverklaring.	
452	Inhoud	Nvl 1 vraag 8	Is er voor de binnenkomende gesprekken een keuzemenu opgenomen om de verschillende type vervoersstromen te scheiden? Zo nee, is deze mogelijkheid aanwezig bij de huidige provider?	Voor Wmo-vervoer geldt dat de gesprekken binnen komen bij de provider van de gemeente Den Haag, vandaaruit wordt direct doorgeschakeld naar de provider van de vervoerder. Inrichting keuzemenu ligt dan vervolgens bij de vervoerder.
453	Inhoud	Nvl 1 vraag 7	Uw antwoord geeft o.i. een tegenstrijdig beantwoording op de vraag. U stelt dat onze aanname niet juist is en dat alleen de uitgegeven passen in gebruik blijven. Toch worden er wel jaarlijks 1.250 nieuwe passen uitgegeven. Betreft dit dan alleen de vervanging van de reeds uitgegeven passen? Zo nee, kunt u dan motiveren waar 1.250 nieuwe passen voor worden ingezet als alleen de reeds uitgegeven passen in gebruik blijven?	De huidige passen blijven bestaan en kunnen door de nieuwe opdrachtnemer worden geïmplementeerd. Er komen jaarlijks 1250 nieuwe passen bij op basis van nieuwe toewijzingen en/of vervangingen.
454	Contract	178	Trafficon is op dit moment betrokken bij het jeugd en leerlingenvervoer. Blijven zij dit tijdens de looptijd van het nieuwe contract en/of gaan zij daarnaast ook een rol spelen bij de andere doelgroepen? Indien zij alleen bij het jeugd en leerlingenvervoer betrokken blijven, heeft dit mogelijk gevolgen voor de harmonisatie met de overige doelgroepen. Kunt u daarom toelichten hoe u deze samenwerking wilt vormgeven en hoe u het contractbeheer zal inrichten?	Contractuele afspraken t.b.v. de vervoerscoördinator vallen buiten de scope van deze aanbesteding. De inzet en rol van een vervoerscoördinator zal bij aanvang van de nieuwe overeenkomst worden gecontinueerd en blijft beperkt tot het Leerlingen- en Jeugdwetvervoer. Afspraken in relatie tot samenwerking en contractbeheer zullen worden besproken in de implementatiefase voor het deel dat tot nu toe nog niet aan de orde is gekomen.
455	Inhoud	Vraag 7	Uw antwoord is ons niet duidelijk, wij vragen u aan te geven of de huidige passen in gebruik blijven bij de start van het vervoer.	Zie antwoord bij vraag 453.
456	Inhoud	Vraag 35	Voor het vraagafhankelijk vervoer geeft u aan dat u bent uitgegaan van de 85% van de pre-coronatijd. Op zich is dit percentage zeker te begrijpen, alleen heeft u (naar wij aannemen) blijkens de rittenbak 85% genomen van de ritten inclusief loos en geannuleerd. Deze ritten worden in	Uw aanname is juist de tabel is hierop aangepast zie Bijlage 2.2 Kengetallen. In 2019 is het totaal aantal ritten incl. te laat geannuleerde en loosritten: 718164

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			het nieuwe contract niet vergoed. Wij verzoeken u de tabellen hierop aan te passen, inclusief de prijstabel	Uitgevoerde ritten in 2019 excl. te laat geannuleerde en loosritten: 693051 (op dit aantal is de tabel gebaseerd. 85% = 589093)
457	Inhoud	Vraag 38	U stelt dat het hier gaat om enkele ritten. Volgens ons is dit antwoord onjuist en betreft de tabel van Par 2.1.5 ook de retourritten. Anders zouden bijvoorbeeld leerlingen meer heenreizen maken dan er schooldagen zijn, dat is onjuist. Ook de rittenbakken bevatten heen- en retourritten. Zou u dit willen bevestigen?	Enkele rit is hier een misleidend woord. De rittenbak bevat heen- en retourritten. Beide staan als een record in de rittenbak (dus de heenrit zowel als de retourrit wordt als enkele rit geregistreerd).
458	Contract	Vraag 39	Een afmelding voor de volgende dag hoeft niet uit de facturatie gehaald te worden, wij zijn van mening dat dit een juiste werkwijze is. Wij nemen aan dat dit ook geldt voor afmeldingen op de dag zelf?	Zie mededeling M2.1 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.
459	Contract	Vraag 48	U vermeldt in uw antwoord een malus van 100% op de directe kilometers. Wij nemen aan dat u bedoelt dat de malus voor 100% wordt opgelegd tegen de percentages van 50% en 70% zoals vermeld in paragraaf 4.7 van het PvE?	Zie antwoord bij vraag 408
460	Contract	Vraag 50	Uw antwoord is voor ons niet duidelijk en eenduidig. Dat komt wellicht ook door de tekst in de laatste zin van par. 4.5. Stel het aantal kilometers is in jaar 1 100 en in jaar 2 is het aantal kilometers 75. Volgens de tekst mag op elke kilometer die boven de afwijking valt het % toegepast worden, maar die kilometers zijn er niet meer want het vervoer is 25% minder geworden. Wat u waarschijnlijk bedoeld is dat bij groei of afname van het vervoer van meer dan 10% op het gehele tarief een plus of minpercentage mag toegepast worden. Is deze veronderstelling juist? Een voorbeelberekening zou hierbij helpen.	Zie bijgevoegde Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding.
461	Contract	Vraag 51	Antwoord 51 is naar onze mening geen antwoord op de vraag die gesteld wordt. Waarschijnlijk bedoelt u te zeggen dat de toe- of afname wordt berekend door te kijken naar de toe- of afname van de directe kilometers, maar de	Uw stellingname is juist. Zie tevens bijgevoegde Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			vergoeding gaat over alle kilometers zoals u terecht aangeeft in antwoord 50. Is deze stellingname juist?	
462	Contract	Vraag 96	Uw antwoord is helaas niet wat wij bedoeld hebben te bereiken. Graag vragen wij u dringend voor het solovervoer in het routevervoer het aantal te vergoeden eenheden naar 10 of 15, zodat er een dekkende vergoeding is, als er toch solovervoer noodzakelijk blijkt te zijn.	De vergoeding Individueel wordt aangepast van 5 naar 10 eenheden. Deze vergoeding is enkel van toepassing indien hiervoor een INDICATIE Individueel is afgegeven door de Opdrachtgever.
463	Contract	Vraag 128	U vraagt geheel terecht aan ons als vervoerders om aan de CAO te voldoen, dat betekent ook dat wij ons personeel de gemaakte uren dienen te betalen. Voor begeleiders geldt dit ook. U geeft zelf aan dat begeleiders ook al een zitplaats innemen in de taxi, daarnaast dient het salaris betaald te worden. Een minimum vergoeding van 1 uur is gewoon onvoldoende, wij verzoeken u deze alsnog te verruimen naar minimaal 1,5 uur of de vergoeding per uur te verhogen.	Anders dan eerder aangegeven in PvE en Nota van Inlichtingen 1 wordt de vergoeding van de begeleiding gewijzigd in een vast bedrag van € 49,50 per enkele rit.
464	Contract	Vraag 129	De toelichting op vraag 50 is ons niet duidelijk. Wij verzoeken u vriendelijk alsnog vraag 129 in te vullen, waarbij het voor iedere inschrijver duidelijk is hoe de dervingsvergoeding exact werkt bij dalingen en stijgingen.	Zie bijgevoegde Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding.
465	Contract	Vraag 211	De vergoeding van de begeleider achten wij onvoldoende, wij vragen u 1. het minimum te verhogen tot minimaal 1,5 uur. 2. de begeleider ook mee te nemen in de vergoeding per kilometer.	Zie antwoord bij vraag 463
466	Contract	Vraag 237	Het antwoord bij vraag 237 verwijst naar het antwoord op vraag 137. Volgens ons is deze verwijzing onjuist. Kunt u de juiste verwijzing aangeven?	Zie antwoord bij vraag 425
467	Contract	Vraag 333	In het bestand WMO dagbesteding _jan20_dec_20 staat bij elke rit een indicatie Kamer tot Kamer. Betekent dat de vervoerder bij elke dagbestedingsrit altijd naast de startkilometers en de werkelijke kilometers altijd de toeslag Kamer tot Kamer krijgt? Volgens bijlage 4.3.7 PVE	Dat is juist. Bij Wmo dagbesteding is de indicatie kamer tot kamer, omdat klanten thuis worden opgehaald en op de locatie binnen worden afgezet. 4.3.7. Geeft aan dat het bij beide vormen van Wmo vervoer van toepassing kan zijn. Zowel Vraagafhankelijk als Routegebonden Dagbesteding

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			is dat niet zo, maar waarom is er bij dagbesteding dan overall indicatie Kamer tot Kamer?	
468	Inhoud	Vraag 341	Op de vraag of de bestanden van Noot allemaal uitgevoerde ritten betreft zouden wij nog graag een antwoord willen ontvangen. Daarnaast hebben wij geconstateerd dat het bestand (leerlingenvervoer) van Noot 33.000 dubbele records bevat. Uniek klantnummer, zelfde dag/tijd, zelfde van/naar postcode. Graag ontvangen wij een juist, geschoond bestand.	Wij kunnen bevestigen dat dit uitgevoerde ritten betreft. Separaat ontvangt u een nieuw opgeschoond bestand (als onderdeel van de gewijzigde Ritdata bijlage 2.1) waarbij de dubbele records zijn verwijderd.
469	Inhoud	Vraag 8	Kunt u aangeven welke provider u heeft gecontracteerd en aan welke kosten wij hierbij moeten denken voor het doorschakelen? Betalen wij dan nog een bedrag per minuut aan de provider of een eenmalige kosten per gesprek voor het doorschakelen? Wij zijn niet bekend met kosten voor inkomende gesprekken, behalve bij een 0800 nummer dus hebben voor een door u gevraagde realistisch kostprijscalculatie wel deze gegevens nodig.	Opdrachtgever heeft momenteel een contract met Vodafone. De kosten voor doorschakelen zijn voor opdrachtgever. Contract en de kosten daarvan na doorschakeling zijn voor opdrachtnemer.
470	Proces	Vraag 103 & 292	Graag willen wij u verzoeken de ritinformatie te verstrekken voorzien van postcodes met 6 karakters. Hiermee wordt geborgd dat inschrijvers in staat worden gesteld op basis van een realistische planning een gedegen inschrijving te doen. Toelichting: In de nota van inlichtingen is het verzoek om ritinformatie met postcodes met 6 karakters afgewezen (zie bijvoorbeeld vraag 103 en 292). Aangeven wordt dat dit in het licht van de AVG niet mogelijk zou zijn én dat er voldoende tegemoet wordt gekomen aan het opheffen van de kennisvoorsprong van de zittende vervoerders. Wij hebben e.e.a. laten toetsen en er bestaat geen belemmering maar zelfs een plicht om de gevraagde gegevens te verstrekken. 1. De privacyoverwegingen staan niet in de weg aan het	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			verstrekken van informatie die noodzakelijk is voor het creëren van een level playing field bij deze aanbesteding. a. Voor inschrijvers zijn de gegevens niet te herleiden tot individuele personen. Zou dit al anders zijn, dan is er een grondslag op basis van de AVG om de gegevens te verstrekken. Er is immers een gerechtvaardigd belang aan de zijde van de gegadigden om een zo goed mogelijke inschrijving te kunnen doen. Hierbij moet er ook sprake zijn van een level playing field ten opzichte van de zittende vervoerders. Daarnaast bestaat er ook een wettelijke grondslag. De gemeente Den Haag is op grond van de WMO (en andere wetten) verplicht in een vervoersvoorziening te voorzien en op grond van de Aanbestedingswet om dit middels een aanbesteding in te kopen. Het organiseren van een eerlijke aanbesteding en het verstrekken van de hiervoor voor de gegadigden benodigde gegevens berust dan ook op een wettelijke grondslag. b. Daarnaast heeft u ter borging van de privacy, voor zover het persoonsgegevens zou betreffen, ook al passende maatregelen genomen. Zo heeft u alle gegadigden voorafgaand aan de gegevensverstrekking een geheimhoudingsverklaring laten tekenen. Maar ook zonder die verklaring zijn alle gegadigden zelf ook gehouden de AVG in acht te nemen. Dit betekent dat zij de gegevens niet langer onder zich mogen houden dan noodzakelijk is en deze voor geen ander doel dan het doen van een inschrijving mogen gebruiken. 2. Level playing field. Graag merken wij op het ook echt van belang is voor inschrijvers dat zij over voldoende informatie beschikken zodat sprake is van een level playing field (zie bijvoorbeeld	

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			ook Rb Dordrecht 24 januari 2008, ECLI:NL:RBDOR:2008:BC2882). Om een zo goed mogelijke kostprijs berekening te maken is dit essentiële informatie. 3. WMO. Ook de WMO noopt tot verstrekking van de gegevens. Zie ook uw eis 7. In artikel 2.6.4 WMO jo artikel 5.4 Uitvoeringsbesluit WMO is immers bepaald dat de aanbestedende dienst alleen mag gunnen op basis van een reële prijs (met minimaal een aantal voorgeschreven kostprijs-elementen). Om dit te kunnen controleren dient u dus ook te beschikken over calculaties op basis van reële gegevens en niet op basis van de ervaring van de inschrijver elders (vraag 27).	
471	Juridisch	Vraag 168 & 169	U geeft aan dat “het niet zo kan zijn dat een inschrijver zelf niet beschikt over deze verklaring en zich daarvoor beroept op een partij die daarover wel beschikt om op deze wijze de opdracht uit te voeren. Zowel Opdrachtnemer als de onderaannemer dienen te beschikken over de betreffende verklaring.” Eis C in paragraaf 7.1 van de leidraad is echter een geschiktheidseis en een aanbestedende dienst moet het inschrijvers/gedagiden altijd toestaan om zich te beroepen op de economische en/of technische bekwaamheid van derden om zo te voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen/selectiecriteria. Dit ongeacht de juridische aard van de band met die derden. Dit kan een onderopdrachtnemer/onderaannemer zijn of in het geval van een combinatie één van de andere combinanten. Uiteraard dient de taxivervoerder die het vervoer uitvoert en waar de chauffeurs in dienst zijn over een verklaring van het SFT (thans: SFM) te beschikken. Dit maken wij ook op uit de tekst van uw eis waarin de inschrijver de plicht heeft om de verklaring te overleggen waaruit de Cao-	Inschrijvers kunnen zich voor het voldoen aan de geschiktheidseisen altijd beroepen op Derden waaronder onderaannemers en combinanten. Met het antwoord op vraag 168 Nvl-1 is bedoeld te zeggen dat het in ieder geval niet zo kan zijn dat de inschrijver die zelf niet beschikt over de bedoelde CAO-verklaring zich op een derde beroept om te voldoen aan de geschiktheidseisen en vervolgens zelf de opdracht uitvoert zonder toepassing van de betreffende CAO-bepalingen. Bij een beroep op een derde voor het voldoen aan deze geschiktheidseis dient inschrijver overeenkomstig de Aanbestedingsleidraad ook te kunnen beschikken over de middelen en inzet van deze derde onder de toepasselijke voorwaarden. Deze Derde is hoofdelijk aansprakelijk in geval van het niet nakomen van de CAO-verplichtingen door de inschrijver. Zie ook het antwoord op vraag 414.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			naleving van de vervoerder blijkt. Kunt u bevestigen dat u overeenkomstig de Aanbestedingswet en jurisprudentie ook voor Eis C in paragraaf 7.1 een beroep op een onderaannemer danwel combinant toestaat? Juridische toelichting (Bron: Pianoo.nl): Een aanbestedende dienst moet het inschrijvers/gedigden toestaan om zich te beroepen op de economische en/of technische bekwaamheid van derden om zo te voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen/selectiecriteria. Dit ongeacht de juridische aard van de band met die derden. Randvoorwaarde is dat de inschrijvers/gedigden aantonen dat zij daadwerkelijk kunnen beschikken over de middelen en vaardigheden van de derden waarop zij zich beroepen. De direct of indirect met een inschrijver/gedigde verbonden derden mogen ook tezamen aan een gestelde eis voldoen. Citaat Wroclaw-arrest: "Zoals het Hof in punt 31 van het arrest van 10 oktober 2013, Swm Costruzioni 2 en Mannocchi Luigino (C-94/12, EU:C:2013:646), heeft vastgesteld, is in dat artikel van richtlijn 2004/18 sprake van een beroep op onderaannemers zonder dat daarop enige beperking wordt aangebracht. Integendeel, in artikel 48, lid 3, van deze richtlijn, waarin is voorzien in de mogelijkheid voor inschrijvers om aan te tonen dat zij voldoen aan de minimumeisen inzake technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid die de aanbestedende dienst heeft gesteld door zich te beroepen op de draagkracht van andere lichamen, voor zover zij	

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			aantonen dat zij daadwerkelijk kunnen beschikken over de voor de uitvoering van de opdracht noodzakelijke middelen die zij niet zelf bezitten, mocht deze aan hen worden gegund, is voor inschrijvers de mogelijkheid neergelegd om zich voor de uitvoering van een opdracht te beroepen op onderaanneming, en wel - in beginsel - zonder beperking. Indien de stukken van de opdracht inschrijvers overeenkomstig artikel 25, eerste alinea, van richtlijn 2004/18 verplichten in hun offertes aan te geven welk deel van de opdracht zij voornemens zijn in onderaanneming te geven en welke onderaannemers zij voorstellen, heeft de aanbestedende dienst niettemin het recht voor de uitvoering van wezenlijke onderdelen van de opdracht te verbieden dat een beroep wordt gedaan op onderaannemers wier capaciteiten hij bij het onderzoek van de offertes en de selectie van de ondernemer aan wie de opdracht wordt gegund, niet heeft kunnen nagaan (zie in die zin arrest van 18 maart 2004, Siemens en ARGE Telekom, C-314/01, EU:C:2004:159, punt 45)." (ov. 32-34) Hof van Justitie EU (C-406/14, ECLI:EU:C:2016:562, 14 juli 2016) op eur-lex.europa.eu Citaat Siemens Österreich-arrest: "Volgens het Hof dient echter de dienstverrichter die, om tot een aanbestedingsprocedure te worden toegelaten, zich beroept op de bekwaamheden van organen of ondernemingen waarmee hij rechtstreekse of indirecte banden heeft, te bewijzen dat hij werkelijk kan beschikken over de middelen van deze organen of ondernemingen die niet van he	
472	Juridisch	Vraag 162	Bepaalde gegevens zoals de rittensystematiek, efficiency en de specifieke combinaties betreffen vertrouwelijke bedrijfsgegevens die behoren tot het bedrijfsdebet van de	1. Dat bevestigt de aanbestedende dienst.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			inschrijver. Dit is o.a. bevestigd in het arrest van 17 november 2020 van het hof Amsterdam (ECLI:NL:GHAMS:2020:3102, zie r.o. 3.12, 3.13 en 3.18). Wij hebben hierover 2 vragen. 1. U geeft aan dat de door de gemeente ingeschakelde adviseur zich aan dezelfde afspraken houdt als de gemeente. De gemeente heeft echter geen commercieel belang bij deze informatie maar een adviesbureau wel. Kunt u bevestigen dat u met de adviseur(s) en adviesbureaus overeen komt dat de informatie niet langer bewaard mag worden dan strikt noodzakelijk is voor de desbetreffende adviesopdracht en zonder toestemming van de inschrijver of opdrachtnemer niet voor andere doeleinden gebruikt mag worden? 2. In bijlage 2.3 vraagt u een zeer groot aantal gegevens. Een aantal van deze geheime bedrijfsgegevens zijn niet nodig voor de KPI-monitoring en ook niet in het kader van het contractbeheer. Wij verwijzen hierbij ook naar de Gids Proportionaliteit die onderdeel vormt van de aanbestedingswet- en regelgeving. In het licht van het proportionaliteitsbeginsel verzoeken wij u te bevestigen dat de vertrouwelijke bedrijfsgeheimen die niet noodzakelijk zijn voor de KPI-monitoring en het contractbeheer komen te vervallen in bijlage 2.3. Het gaat dan in ieder geval om onderdeel 5, 41, 42, 123, 124, 125, 126, 127, 133, 134, 135 en 136.	2. De aanbestedende dienst merkt op dat het gaat over gegevens die (uitsluitend) beschikbaar komen als gevolg van uitvoering van de Opdracht door Opdrachtnemer ten behoeve van Opdrachtgever. Feitelijk zegt Opdrachtnemer dus dat Opdrachtgever geen recht heeft – of aanspraak maakt op de (prestatie)gegevens die op basis van vervoer in haar Opdracht door Opdrachtnemer zijn gegenereerd en van belang zijn voor Opdrachtgever. Opdrachtgever wenst deze informatie in het kader van de verantwoording en prestatiebepaling. Indien dat voor Opdrachtnemer een obstakel is of dat vreest, dan moet men zich misschien beraden over deelname aan de aanbesteding omdat het niet instemmen met deze eis leidt tot een voorwaardelijke inschrijving en daarmee tot uitsluiting. Met name omdat deze informatie uitsluitend toepassing heeft in de relatie Opdrachtgever-Opdrachtnemer en niet aan derden wordt verstrekt. Zie hiervoor ook de antwoorden op de vragen 162 Nvl-1 en 462 Nvl-2. Dit in tegenstelling tot de door u aangehaalde gerechtelijke uitspraak waar deze informatie nu juist wél door opdrachtgever(s) is gedeeld met derden waardoor de uitspraak geen relevantie heeft voor de door de aanbestedende dienst uitgevraagde informatie volgens deze aanbesteding Harmonisatie Doelgroepenvervoer omdat informatieverstrekking van de door u aangehaalde onderdelen aan derden in het geheel niet aan de orde is. Tenslotte verwijst u nog globaal en in het algemeen naar verder onbenoemde ‘proportionaliteitsbeginselen’, echter zonder specifiek aan te geven waar u dan het oog op heeft.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
				Als gevolg hiervan is het voor de aanbestedende dienst niet mogelijk om daar concreet op in te gaan.
473	Proces	NVI 1 vraag 73	Het beoordelingsteam bestaat uit 5 vakbekwame personen vanuit verschillende disciplines. Welke disciplines betreft het?	Dit betreft zowel contract- en/of opgave-management vanuit de verschillende doelgroepen.
474	Inhoud	NVI 1 vraag 15	U geeft aan dat het in beginsel gaat om 4 separate vervoerstromen. Het verder combineren van geïndiceerde reizigers van/met andere vervoerstromen is situationeel toegestaan na overleg met de opdrachtgever. Vraag: bedoelt u met “situationeel” dat dit per individueel geval bekeken zal worden (“mag deze reiziger met die reiziger worden gecombineerd”), of zullen afspraken op groepsniveau worden gemaakt (“mogen reizigers uit deze doelgroep met reizigers uit die doelgroep worden gecombineerd”)?	In beide gevallen dient de vervoerder in overleg te treden met de opdrachtgever.
475	Inhoud	Vraag en antwoord 363 (Mobiliteitsapp)	Wij zien dat de gemeente participeert in de mobiliteitsapp Move. Kunt u aangeven wat uw plannen, ideeën of verwachtingen zijn t.a.v. Move in relatie tot het doelgroepenvervoer?	De opdrachtgever heeft nog geen concrete plannen met deze mobiliteitsapp. Over inzet hiervan kunnen werkafspraken gemaakt worden.
476	Inhoud	Vraag en antwoord 178 (Vervoerscoördinator)	Blijft Trafficon (dan wel een andere partij) vervoerscoördinator tijdens de nieuwe overeenkomst? We werken binnen meerdere opdrachten prima samen met externe coördinatoren maar in het licht van de harmonisatie is het wellicht vreemd dat bij een deel van de opdracht een externe partij is betrokken en bij een ander deel van dezelfde opdracht niet. Het botst in feite met de gedachte van harmoniseren, we kunnen ons situaties voorstellen waarbij de belangen vanuit het groepsvervoer, bij monde van de externe coördinator, anders wegen. Dit is wellicht niet wenselijk.	Zie het antwoord op vraag 454.
477	Inhoud	Vraag en antwoord 244 ('Aanvullend vervoer')	U definieert ‘aanvullend vervoer’ en noemt als voorbeeld de wijkbus. Kunt u nog andere voorbeelden geven? De	Daarmee doelen we feitelijk op al het vervoer dat toegankelijk is voor de doelgroepen van het doelgroepenvervoer zoals; de wijkbus, de

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			term wordt vaak anders gebruikt, om die reden vragen we aanvullende verduidelijking.	zonnebloemauto, de boodschappenbegeleidingsdienst, begeleiden en rijden, de regiotaxi, etc.
478	Juridisch	Vragen 103 en 292 en antwoorden (Ritgegevens)	Het ontbreken van de twee letters in de postcodes in de ritgegevens is voor ons een breekpunt. Het is niet mogelijk een calculatie te maken zonder deze gegevens. Zonder de informatie moeten wij een bijna onzinnige en ook risicovolle schatting maken van meerdere relevante rekenfactoren (zoals onder meer de combinatiegraad). Het bepalen van een tarief is dan een soort tombola en voor zowel inschrijvers en opdrachtgever een groot risico. Schrijven we te hoog in dan is het niet mogelijk te winnen, schrijven we te laag in dan komen we samen in de problemen op een later moment, hetgeen absoluut ongewenst is. Het verschil tussen inschatting bedraagt meer dan 25% (in het aan te bieden tarief), calculeren is eigenlijk niet mogelijk nu. Het argument dat u de gegevens vanuit de AVG niet aan kunt reiken gaat ons inziens niet op, wij hebben advies ingewonnen en de reactie is, samengevat, dat er a) geen belemmering is vanuit de AVG, zo zijn postcodes niet te herleiden naar personen, b) er een belang is om de gegevens aan te reiken aan alle geïnteresseerden (om een gelijk speelveld te creëren), en c) ook inschrijvers de AVG in acht moeten nemen (en de gegevens dus enkel gebruiken voor de calculatie, en daarna niet bewaren). De kennisvoorsprong van de huidige vervoerder is daarbij disproportioneel groot, een gelijk speelveld is er niet nu. We hopen dat u adequate informatie kunt aanreiken zodat inschrijvers vanuit een gelijk speelveld kunnen calculeren. Vraag: kunt u de volledige postcodes aanreiken?	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
479	Proces	Nvl 1, vraag 379 en 390	De beantwoording van de vragen spreekt elkaar naar onze mening tegen. Bij 379 mag het SROI plan beschreven en bijgevoegd worden, terwijl in het antwoord op vraag 390 wordt verplicht het SROI plan bij te voegen. Kunt u aangeven wat u van inschrijvers verwacht bij inschrijving?	Antwoord bij vraag 390 is juist. “Dit plan moet meegestuurd worden met de inschrijving, na gunning zal dit verder uitgewerkt worden samen met de opdrachtgever.” Zie Leidraad 4.1.7 “De Inschrijver wordt echter uitgenodigd om een plan van aanpak van maximaal 900 woorden bij zijn Inschrijving in te dienen waarin hij omschrijft hoe hij daadwerkelijk samen met de Gemeente Den Haag deze opgave op wil pakken. Dit plan zal na gunning met de projectmanager Social Return, van Den Haag Werkt verder uitgewerkt worden.”
480	Uitvoering	Nvl 1, vraag 178	“Trafficon is op dit moment de vervoerscoördinator. Zij worden ingezet voor bereikbaarheid en ondersteuning contractmanagement leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer.” Blijven zij in die rol betrokken gedurende deze opdracht?	Contractuele afspraken t.b.v. vervoerscoördinatie vallen buiten de scope van deze aanbesteding. Om die reden beantwoorden wij deze vraag niet.
481	Uitvoering	Nvl 1, vraag 191	Kunt u bevestigen dat tot 1 -1-2024 bij de inzet van rolstoelvoertuigen de minimum norm Euro 6 wordt?	Zie antwoord bij vraag 415
482	Inhoud	Nvl 1, vraag 50 en 51	Dervingsvergoeding: Kunt u bevestigen dat de procentuele afwijking bepaald wordt op basis van de directe kilometers en dat de dervingsvergoeding berekend en toegekend wordt over de directe kilometers, de starttarieven en de opslagen?	Ja dat kunnen wij bevestigen. Zie antwoord bij vraag 461 en tevens bijgevoegde Bijlage 14 Rekenvoorbeeld Dervingsvergoeding.
483	Inhoud	Nvl 1, vraag 337	Hier hebben wij een vraag gesteld over het verschil in gemiddelde ritlengte (10 km) in overzicht 2.2 Kengetallen en de gemiddelde ritlengte uit de rittenbak (6,25 km) . Voor de beantwoording van deze vraag verwijst u onder meer naar de beantwoording van vraag 332. Hierin wordt echter alleen ingegaan op het aantal ritten en een andere refe-rentieperiode. Het lijkt ons zeer onwaarschijnlijk dat een andere referentieperiode zo’n groot verschil in ritlengte kan veroorzaken.	Uw constatering m.b.t. ritlengtes is juist. Bijlage 2.2 wordt o.a. hierop aangepast. Tevens ontvangt u nieuwe Ritdata in bijlage 2.1

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			Kunt u alsnog aangeven wat de meest waarschijnlijke ritlengte is?	
484	Inhoud	Nvl 1, vraag 341	In de aangepaste bijlage 2.1 Leerlingenvervoer is het aantal ritten van de RMC 60.962 meer dan oorspronkelijk opgegeven ; desondanks handhaaft u het geraamde aantal ritten voor de het leerlingenvervoer in de aangepaste bijlage 2.2 Kengetallen onveranderd op 217.065. Kunt u bevestigen dat het aantal ritten hoger moet zijn?	Dat kunnen wij bevestigen. Bijlage 2.2 wordt o.a. hierop aangepast. Tevens ontvangt u nieuwe Ritdata in bijlage 2.1
485	Inhoud	Nvl 1, vraag 341	Hier is gevraagd of het aantal opgegeven ritten (217.065) voor het leerlingen vervoer in bijlage 2.2 Overzicht Kengetallen alleen het aantal uitgevoerde ritten betreft.; Daarnaast is aangegeven dat het rittenbestand van Noot geen ritstatus aangeeft en de vraag gesteld of dit alleen de uitgevoerde ritten betreft. In de beantwoording van deze vraag verwijst u naar de beantwoording van vraag 332. Hier worden de gestelde vragen echter niet beantwoord : Wilt u de bovengenoemde vragen alsnog beantwoorden?	Zie antwoord bij vraag 468 en 484. Het gegeven ritstatus is niet beschikbaar. Zie tevens algemene mededeling 2.2.
486	Inhoud	Nvl 1: ref nr 16	Ons inziens is het delen van de volledige postcodes (4 cijfers en 2 letters) noodzakelijk om tot een gedegen kostprijsberekening te kunnen komen leidend tot een reële inschrijving/prijs. Kijkend naar de AVG biedt de noodzakelijkheid voldoende grondslag tot het delen van deze ontbrekende gegevens. Bovendien volgen wij uw zienswijze m.b.t. het gelijke speelveld niet. Zonder de ontbrekende gegevens is er geen (voldoende) gelijk speelveld gecreëerd en wordt daarmee het level playing field geschonden. Derhalve verzoeken wij u vriendelijk om	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Categorie	Betreft	Vraag	Antwoord
			alsnog de ritdata te voorzien van de ontbrekende gegevens.	
487	Uitvoering	Nvl 1, vraag 16 en 292	In de beantwoording geeft u aan dat het niet mogelijk is om de postcode op 6 posities aan te leveren. Kunt u voor de routegebonden vervoersstromen de volgende informatie (per vervoerstroom) aanleveren? - Aantal routes; (onderverdeeld naar Taxi , Standaardbus en Rolstoelbus) - Aantal lopers; - Aantal rollers; - Aantal routes met begeleiding; - Totaal beladen tijd; - Totaal beladen kilometers;	Zie mededeling M2.2 van Aanbestedende dienst bovenaan deze Nota van Inlichtingen 2.
488	Uitvoering	Nvl 1, vraag 402	Op basis van de sociale kaart Den Haag wordt voor ons niet duidelijk waar de opstappunten van de wijkbussen zich bevinden. Kunt hier een overzicht van verstrekken?	De gevraagde informatie kunt u hier vinden: https://www.denhaag.nl/nl/zorg-en-ondersteuning/wijkbus-den-haag.htm