



Nota van inlichtingen 1 d.d. 16 mei 2022

Behorende bij de aanbesteding: 210106SDD – Taxidiensten

Nr	Document	Onderwerp	Pagina	Vraag	Antwoord
1	Bijlage 7 Concept Beschikbaarheidsrooster	Rolstoelritten	n.v.t.	<p>Wat opvalt bij de percelen 1a, 1b en 1c is het grote aandeel van de rolstoelbus diensten. Perceel 1a , 64,5% ; Perceel 1b , 65,1% ; Perceel 1C , 79,4 % Deze aandelen rolstoelinzet komen niet overeen met het aandeel van de rolstoelritten in het Vraagafhankelijke Regiotaxivervoer.</p> <p>Vraag 1: Zijn de % inzet van de rolstoeldiensten (uren) een eis en is dit gebaseerd op de huidige daadwerkelijke invulling van de diensten / roosters?</p> <p>Vraag 2: Is er informatie beschikbaar over het werkelijke aantal uitgevoerde ritten van rolstoelgebonden (WMO) pashouders?</p>	<p>Vraag 1: ja, respectievelijk ja</p> <p>Vraag 2: ja, ca 10% van de ritten betreft een rit met een rolstoel.</p> <p>Hieruit valt echter niet direct af te leiden hoeveel diensten met rolstoelbus er maximaal noodzakelijk zijn.</p>
2	Bijlage 7 Concept Beschikbaarheidsrooster	Inzet rolstoelvoertuigen	n.v.t.	<p>Worden voor perceel 2 geen rolstoelvoertuigen ingezet?</p>	<p>Momenteel niet. Opdrachtgever behoudt zich het recht voor om wel rolstoel diensten uit te vragen in dit perceel.</p>
3	Bijlage 7 Concept Beschikbaarheidsrooster	Diensttijden perceel 2	n.v.t.	<p>Perceel 2: Dit perceel betreft vervoer in het kader van de participatie wet / sociale werkvoorziening ; Dit vervoer wordt gekenschetst als route gebonden vervoer ; normaliter rijdt dit vervoer in bepaalde uurblokken in de ochtend en de middag; Het inzet rooster laat echter aan een gesloten diensten zien met een dienstdag die varieert tussen 4 en 8 uur en lopen soms door tot 23:00 u.</p> <p>Rijdt dit vervoer daadwerkelijk de hele dag gedurende de dienstdagen van het beschikbaarheidsrooster?</p>	<p>Nee, echter andere vervoerssoorten in dit perceel rijden wel gedurende de gehele dag. We verwijzen u met nadruk op toevoeging 1 op het bestek, opgenomen in de Bijlage 1 bij de nota van inlichtingen 1.</p>



4	Formulier 6 Inschrijf-staat	Tarief chauffeur zonder voertuig	n.v.t.	De aanbestedende dienst heeft het tarief voor een beschikbaarheidsuur voor een chauffeur zonder voertuig vastgesteld op € 23,50 per uur. Dit is niet kostendekkend. Bent u bereid om het tarief te verhogen naar € 27,50 per uur ?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid.
5	Aanbestedingsdocument	1.3.3 looptijd	8	Wij verzoeken u de verlenging wederkerig maken.	Daar gaan wij niet mee akkoord. De opdrachtgevers willen het risico voorkomen dat een deel van het vervoer voortijdig opnieuw moet worden aanbesteed.
6	Aanbestedingdocument	1.3.4 wachtkamerovereenkomst	8	De wachtkamerovereenkomst kent een duur van 1,5 jaar. In deze periode kunnen bedrijfs- en marktomstandigheden substantieel veranderen. Het is daarom niet reëel om een periode van 1,5 jaar af te spreken. We verzoeken u deze periode aan te passen naar een proportionele periode, bijvoorbeeld 6 maanden.	De aanbestedende dienst handhaaft de duur van de wachtkamerovereenkomst vanuit de visie dat zij voor de opstart en finetunen van alle facetten van de samenwerking met Stroomlijn onder de nieuwe overeenkomst, nu eenmaal tijd kost. Daarbij ligt een belangrijk moment op 1 januari 2024, de datum waarop de eerste stap in verduurzamingsscenario moet zijn gerealiseerd. De termijn van 1,5 jaar is daarom bewust gekozen.
7	Aanbestedingsdocument	1.4.1 SROI	8	U geeft aan dat het belang van SROI voor u toeneemt door de verwachte groei van het aantal werkzoekenden op korte termijn. Hier is echter op dit moment geen sprake van. Er is juist geen of zeer beperkt aanbod van de kandidaatgroepen die u noemt in bijlage 4 SROI. De SROI uitvraag en de daarbij genoemde percentages (5-20%) in het gunningscriterium K5 zijn daarom op dit moment niet reëel. Hoe gaat u hier mee om als deze situatie zich ook voordoet tijdens de contractperiode?	De opdracht betreft een lange duur overeenkomst, waarin marktomstandigheden kunnen (en waarschijnlijk zullen) veranderen. Dat zal ook zo zijn voor SROI. De invulling van SROI gebeurt in samenwerking met Baanbrekend Drechtsteden (BBD), aan de hand van het SROI protocol in Bijlage 4 bij het Aanbestedingsdocument. Met BBD kan gezocht worden naar een passende invulling van SROI. Als dat niet vanuit de kandidaatgroepen mogelijk is, dan vanuit andere maatregelen opgenomen in het protocol. De aanbestedende dienst verwacht hier een maximale inspanning van Partners, en zal de nakoming van de SROI handhaven. Slechts in het geval van overmacht (niet toerekenbaar aan Partners) kan van het



					aangeboden percentage SROI afgeweken worden.
8	Aanbestedingsdocument	4.6	22	U geeft aan dat éénmaal de beantwoording voor de kwaliteitswensen moet worden ingediend en dat deze dan gelden voor alle percelen waarop wordt ingeschreven. Voor de kwaliteitscriteria K1, K2 en K3 begrijpen we dit. Voor K4 en K5 moet het echter per perceel mogelijk zijn om andere keuze te maken. Zo zit er bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid een wezenlijk verschil in de omvang van het aantal voertuigen tussen bijvoorbeeld perceel 1b en 1c. We verzoeken u dan ook om voor de criteria K4 en K5 per perceel afzonderlijk een keuze te kunnen maken voor de te kiezen optie.	Hiermee gaan we akkoord.
9	Aanbestedingsdocument	Bijlage 7	52	In de nieuwe CAO moet in de blokkensystematiek minimaal 1 uur per blok uitbetaald worden. Garandeert u dat de uitvraag van een dienst minimaal 1 uur bevat?	Ja.
10	Aanbestedingsdocument	Bijlage 9	54	U stelt een streng boetebeding inzake vaste chauffeurs. Kunt u bevestigen dat dit alleen geldt voor het routegebonden vervoer voor perceel 2? Geldt dit dan voor alle routes/diensten in perceel 2?	Nee, dit geldt voor alle diensten in alle percelen op routes waar een vaste chauffeur is overeengekomen.
11	Aanbestedingsdocument	Bijlage 9	54	Het komt helaas wel eens voor dat er een (landelijke) storing is in de datatoelevering. Dit kan diverse oorzaken hebben zoals landelijke storing van de mobiele dataprovider of de dataserver van de BCT-leverancier. Op deze storingen hebben we geen enkele invloed. Kunt u bevestigen dat dergelijke storingen niet onder het boetebeding vallen.	Storingen die niet toerekenbaar zijn aan Partner vallen niet onder het boetebeding.
12	Aanbestedingsdocument	Bijlage 9	54	Wat bedoelt u met de zin "Meer dan 2% van ritten niet of onvolledig met opdrachtgever"?	Bij meer dan 2% van de ritten in een kalendermaand heeft de data-uitwisseling tussen voertuig en Opdrachtgever niet of niet volledig plaats gevonden.



13	Formulier 5	6.5	4	<p>De AVG geeft aan dat verwerking van persoonsgegevens enkel toegestaan wanneer het doel van de verwerking te baseren is op één van de zes rechtsgrondslagen die in de AVG worden gegeven. Kunt u bevestigen dat u deze richtlijn volgt waardoor bijvoorbeeld de woonplaats van een chauffeur niet relevant is?</p>	<p>Dat kunnen wij bevestigen. Ook de aanbestedende dienst zal zich aan de AVG moeten houden.</p>
14	Formulier 6	Inschrijfstaat		<p>Perceel 1a, 1b en 1c hebben een bandbreedte van € 33- 35. Perceel 2 heeft een bandbreedte van € 35 – 37. Gezien de duur van de diensten in perceel 2 t.o.v. perceel 1a/1c en zeker t.o.v. 1b is dit niet logisch. Bovendien hoeven in perceel 2 geen rolstoelbussen ingezet te worden. Waarom heeft perceel 2 een hogere tariefstelling dan de overige percelen?</p>	<p>Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.</p>
15	Formulier 6			<p>Perceel 1b heeft een volledig andere structuur dan perceel 1a en 1c, namelijk een dubbel aantal te leveren diensten. Gevolg is dat bijna 50% van deze diensten korter zijn dan 2 uur. Een onvermijdelijke conclusie is dat de kostprijs voor dit perceel beduidend hoger zal liggen dan perceel 1a en 1b. De genoemde bandbreedte biedt daarin niet voldoende ruimte. We verzoeken u dan ook de bovengrens van de bandbreedte te verhogen.</p>	<p>Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.</p>
16	Aanbestedingsdocument 4.5	Bandbreedte	20	<p>Bandbreedte Inschrijfprijzen: In deze paragraaf wordt de bandbreedte voor de inschrijfprijzen behandeld:</p> <ul style="list-style-type: none">• Percelen 1A , 1B, en 1C Min. € 33,= en max. € 35,=• Perceel 2 ; Min. € 35,= en Max. 37,= <p>Wij begrijpen dat u omwille van kwaliteitsrisico's een ondergrens wilt vaststellen , echter wij vinden deze ondergrens veel te laag. U loopt hiermee nog steeds het risico dat er veel te laag wordt ingeschreven en u daarmee nog steeds een kwaliteitsrisico loopt in de uitvoering. Daarnaast stelt u ook een bovengrens in ;</p>	<p>Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.</p>



			<p>waarom is ons onduidelijk. Het lijkt ons realistischer om de inschrijvers zelf te laten bepalen wat de benodigde prijs zou moeten zijn.</p> <p>De door u gehanteerde bovengrenzen zijn aantoonbaar niet marktconform. Bij aanbestedingen van Regiecentrales , waarbij vergoed wordt op basis van inzet uren, is het kostprijs technisch noodzakelijk dat de uurtarieven voor het vraagafhankelijke vervoer en het route gebonden vervoer separaat gecalculeerd en geoffreerd worden. De kostprijs structuur van een vraagafhankelijk inzet uur is anders dan de kostprijs van route gebonden uur. Het aandeel van de vaste voertuigkosten bij een route gebonden inzet uur is veel groter dan bij een vraagafhankelijk uur. Dit wordt veroorzaakt door het geringere aantal inzet uren per voertuig bij route gebonden vervoer. Het benodigde uurtarief voor route gebonden vervoer is aanmerkelijk hoger dan het tarief voor een vraagafhankelijk inzet uur. De door u gekozen perceel indeling bij deze tender resulteert per perceel in een mix van vraagafhankelijk en route gebonden vervoer. Gegeven het benodigde (hogere) uurtarief voor route gebonden vervoer, moge het duidelijk zijn dat de voorgestelde bovengrenzen van de tarieven veel te laag zijn en niet marktconform.</p> <p>Op basis van de huidige bovengrenzen is het in ieder geval onmogelijk om een kostendekkende, laat staan een commercieel verantwoorde , tariefstelling te offreren, waardoor u ook bij de huidige bovengrenzen een kwaliteitsrisico loopt.</p> <p>Bent u bereid de bandbreedte aanzienlijk te verhogen, of nog liever, los te laten ?</p>	
--	--	--	--	--



17	Aanbestedingsleidraad 1.3.4.	Wachtkamerovereenkomst	8	Mocht de vervoerder met de wachtkamerovereenkomst het vervoer moeten overnemen, hoeveel maanden heeft zij dan de tijd voor de implementatie?	Hiervoor zal tussen de aanbestedende dienst en wachtkamerondernemer een redelijke termijn worden overeengekomen, welke wordt afgestemd op de opzegtermijn bij de gecontracteerde Partner waarmee de Overeenkomst wordt ontbonden.
18	Aanbestedingsleidraad 1.4.2.	Ontwikkelbedrijf Vervoer	9	Het aantal chauffeurs aangeleverd door WSP in het algemeen is fors teruggelopen. Graag krijgen we inzicht in de aantallen chauffeurs die het WSP toe kan zeggen.	Het WSP kan en zal geen toezeggingen doen wat betreft aan te leveren chauffeurs. Zie ook het antwoord op vraag 7.
19	Aanbestedingsleidraad 1.4.2.	Ontwikkelbedrijf Vervoer	9	Wanneer het WSP onverhoopt geen chauffeurs kan leveren, komt de SROI in het gedrang. Stemt u ermee in dat het hier vooral om een inspanningsplicht van de vervoerder gaat. Zijnde dat wanneer het WSP geen kandidaten kan leveren, de SROI-verplichting niet nageleefd hoeft te worden?	Zie het antwoord op vraag 7.
20	Aanbestedingsleidraad 1.4.2.	Ontwikkelbedrijf Vervoer	9	Levert de leerlijn vervoer enkel chauffeurs aan met een arbeidsduur van meer dan 32 uur per week of ook vanaf 12 uur per week?	De arbeidsduren kunnen variëren.
21	Aanbestedingsleidraad 1.5.	Verduurzaming Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervo er	10	De actieradius van elektrische rolstoelbussen laat nog te wensen, evenals de capaciteit om meerdere rolstoelen te laden. Om de dienstverlening niet in het gedrang te laten komen, is ons advies om de eis, zijnde inzet van elektrische rolstoelbussen buiten beschouwing te laten. Of anders in ieder geval een paar jaar uit te stellen.	Hiermee gaan we niet akkoord. Opdrachtgever is zich ervan bewust dat de markt voor elektrische rolstoelbussen nog in ontwikkeling en dat het ambitieniveau van de verduurzaming hoog is. Als door onmogelijkheden in de markt de toegezegde ambities in het geding komen, treden opdrachtgever en opdrachtnemer tijdig met elkaar in overleg.
22	Aanbestedingsleidraad 3.2.1.	Verzekering	15	De vereisten voor de dekking van een verzekering voor de algemene aansprakelijkheid liggen hoger dan de vereisten gesteld volgens TX-Keur. Stemt u ermee in, om deze vereisten gelijk te stellen aan de vereisten van TX-Keur?	Daar stemmen wij niet mee in. De opdrachtgever heeft bij deze opdracht gekeken naar de risico's en de verzekeraarbaarheid van deze opdracht. De genoemde bedragen zijn in deze gebruikelijke



					aansprakelijkheids - en verzekeringseisen die onder reële voorwaarden verzekeraar zijn.
23	Aanbestedingsleidraad 3.2.2.	Vergunningen en certificeringen	16	U heeft het over een verklaring 'voldoende' inzake de naleving van de CAO. Als bewijsmiddel wenst u een geldend en actuele verklaring. Wat verstaat u onder 'actueel'?	Een geldige verklaring.
24	Aanbestedingsleidraad 3.2.2.	Kerncompetenties	17	De kerncompetentie dient tenminste 24 maanden uitgevoerd te zijn. Mag de referentie en de tevredenheidsverklaring bestaan uit een opdracht uitgevoerd in onderaannemerschap van een andere vervoerder en/of regiecentrale?	Dat is niet toegestaan. Een referentie moet als hoofdaannemer zijn uitgevoerd.
25	Aanbestedingsleidraad 3.2.2.	Kerncompetenties	17	De kerncompetentie dient tenminste 24 maanden uitgevoerd te zijn. Mag de referentie en de tevredenheidsverklaring aangeleverd worden door een derde partij, zijnde dat de inschrijver een beroep doet op een derde? En zo ja, dient deze derde dan onderdeel uit te maken van de eventuele toekomstige uitvoering?	De referentie-eis mag in gevuld worden door een referentie van een derde partij waarop een beroep op draagkracht wordt gedaan. Deze derde dient door middel van Formulier 4 - Model Verklaring Derde – Ter Beschikkingstelling Middelen te verbinden aan de hoofdinschrijver en zal alle noodzakelijke middelen ter beschikking stellen om de hieruit voortvloeiende verplichtingen, overeenkomstig de voorwaarden van de Overeenkomst, na te (doen) komen.
26	Aanbestedingsleidraad 4.5.	Inschrijvingsprijs	20	Er wordt geen onderscheid gemaakt in tarifiering per voertuigtype. De inzet van een rolstoelbus neemt meer kosten met zich mee dan de inzet van een 4 persoons taxi. Stemt u ermee in om voor een rolstoelbus een opslag te hanteren van 15%?	Hiermee gaan we niet akkoord. Zie ook de gewijzigde inschrijfstaat.
27	Aanbestedingsleidraad 4.5.	Inschrijvingsprijs	20	De tarifiering per voertuigtype zijn gelijk. De kosten voor de inzet van een rolstoelbus liggen hoger. Wanneer het % benodigde aantal inzeturen op een rolstoelbus toeneemt, nemen de kosten toe, maar niet de vergoeding. Hoe gaat u hiermee om?	(Wij achten het aan de inschrijver om een dekkende calculatie voor het complex van benodigde voertuigen te maken.) De tarieven zijn all-in en worden per perceel overeen gekomen. Zie ook het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.



28	Aanbestedingsleidraad 4.5.	Inschrijvingsprijs	20	30% weging van de prijs doet lijken alsof het geen prijs-aanbesteding is, doch wanneer een partij kiest voor kwaliteit en duurzaamheid en daarvoor tegen het maximum inschrijft, ontvangt deze partij 0 punten voor de prijs en maakt dan eigenlijk geen kans meer om de opdracht gegund te krijgen. 6% hogere kosten resulteert in 0 punten voor de prijs en daarmee maakt de vervoerder geen kans meer.	Dat is een correcte constatering. De aanbestedende dienst zoekt naar Partners die binnen de gestelde bandbreedte de opdracht kunnen uitvoeren. De bandbreedte hangt samen met de betaalbaarheid van de vervoersvoorziening. Met de bandbreedte voorkomt de aanbestedende dienst dat er gegund moet worden aan onbetaalbare vervoerder. Verder gaat het met de bandbreedte van ca 6% reeds om hoge bedragen per jaar. Inschrijvers die geen duurzaamheid of kwaliteit kunnen bieden binnen de bandbreedte prijzen zich dan inderdaad uit de markt.
29	Aanbestedingsleidraad 1.3.2.	Vervoersovereenkomst	7	Onderin bladzijde 7 wordt verwezen naar de vervoersovereenkomst. De vervoersovereenkomst is echter niet bijgesloten. Gelieve deze, alsmede de wachtkamervereenkomst alsnog toe te voegen aan de beschikbare documenten.	Dit betreft de Concept Overeenkomst in Bijlage 5.
30	Formulier 6	Inschrijfstaat	1	Het format van de voorkeur rangorde staat op 'datum'. Het is niet mogelijk om het format te wijzigen naar 'numeriek'.	Een aangepast Formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij Nv11 is bijgevoegd.
31	Formulier 6	Inschrijfstaat	1	De tarieven voor touringcarvervoer zijn extreem laag, vooral bij kleine afstanden, kunt u hiervoor de onderbouwing aanleveren. Daarbij is er geen inzet van een midibus of touringcar zichtbaar in bijlage 7. Met welke inzet kunnen we rekenen en hoe wordt ermee omgegaan als deze inzet significant wijzigt en daarmee van negatieve invloed is op de verhouding omzet vs. kosten.	De tarieven zijn afgestemd op de aard van de routes; meestal buiten de regio. Momenteel is er sprake van 1 retour-route per dag. Deze is toegevoegd aan de beantwoording van deze NvI.
32	Formulier 5 - PvE	Inkoopvolume	1	U geeft aan dat het inkoopvolume per jaar gegarandeerd is, of dat het per maand gegarandeerd is, zijnde het beoogd aantal uren per jaar gedeeld door 12 maanden?	De garantie betreft het inkoopvolume voor een geheel, komend kalenderjaar. Zie ook artikel 4.8 uit de vervoersovereenkomst.
33	Formulier 5 - PvE	2.3. Veranderend inkoopvolume	2	Wanneer de extra gevraagde capaciteit een wezenlijke wijziging van de opdracht inhoudt, dan	Eis 2.3 betreft incidenteel extra vervoer. Bijvoorbeeld in het geval van tijdelijk extra



				staat het de opdrachtgever vrij om een nieuwe partner te betrekken. Dit komt vreemd over, er zijn partners gecontracteerd, maar opdrachtgever het recht om elders in te kopen? Wat verstaat u daarnaast onder een wezenlijke wijziging, kunt u dit kwantificeren?	volume binnen het routegebonden vervoer. Eis 2.3 regelt dat de gecontracteerde partners gevraagd worden die in te vullen, en indien zij dat niet kunnen of willen, een derde partij gevraagd kan worden. De zin: "Wanneer de extra gevraagde capaciteit een wezenlijke wijziging van de opdracht inhoudt, dan is Opdrachtgever direct gerechtigd deze extra capaciteit bij een nieuwe (te werven) Partner te betrekken." komt te vervallen.
34	Formulier 5 - PvE	3.2. Basepoint	3	Een verzoek om het toevoegen van basepoint in overleg te doen en in tijd met elkaar af te stemmen. Invulling geven aan een nieuwe basepoint kan mogelijk tijd en kosten met zich meenemen.	Hiermee gaan we niet akkoord. Het staat de opdrachtgever vrij om basepoints binnen de Drechtsteden toe te voegen. (3.2)
35	Formulier 5 - PvE	3.3. Inzet Wijkhopper	3	Er kan gevraagd worden om beschikbaarheid in te zetten voor de Wijkhopper of andere duurzaamheidsprojecten tegen een lagere vergoeding. Deze vergoeding is enkel voor de chauffeur, de voertuigkosten lijken daarin niet zijn meegenomen. Dit staat haaks op de gegarandeerde inzeturen die jaarlijks wordt vastgelegd. Daarbij dient de chauffeur kosten te maken om bij het basepoint te komen, normaliter wordt de bedrijfswagen hiervoor gebruikt. Een realistische vergoeding per uur is het inschrijftarief minus de variabele kosten.	Deze inzet staat los van het overeengekomen inkoopvolume. Zie antwoord op vraag 4.
36	Formulier 5 - PvE	3.4. Inzet rooster kerst	3	Hoe ziet het rooster voor de kerst er uit, op basis van het aantal beschikbaarheidsuren zijn er chauffeurs betrokken. Logischerwijs kan er tijdens de kerst niet meer dan dit aantal chauffeurs worden ingezet.	Opdrachtgever verwacht van de inschrijver ervaring en flexibiliteit met de inzet tijdens feestdagen. Ervaring leert dat er op kerstdagen ca 30% meer inzet nodig is, met name in de avonduren.



					Opdrachtgever neemt gepaste tijdigheid in acht m.b.t. tot de uitvraag rondom de inzet bij feestdagen.
37	Formulier 5 - PvE	3.5. Vergoeding afschaling	3	Stemt u ermee in dat de afgeschaalde diensten die voor een vergoeding van <100% in aanmerkingen komen, niet in mindering gebracht worden op het minimaal overeengekomen inkoopvolume.	Het verschil tussen de vergoeding en <100% vergoeding wordt niet in mindering gebracht op het minimaal overeengekomen inkoopvolume.
38	Formulier 5 - PvE	4.2. Pauzeregeling	4	Stemt u ermee in dat er per dienst niet meer minuten als pauze kunnen worden ingehouden dan het ATB Vervoer als pauze voorschrijft, zijnde bij een diensttijd van 5,5 uur de daadwerkelijk genoten pauze met een maximum van 30 minuten.	Hiermee stemmen we niet in.
39	Formulier 5 - PvE	4.2. Verloning	4	Hoe gaat u ermee om wanneer de ritopdracht voor de starttijd aan de chauffeur wordt verzonden en/of de chauffeur voor de starttijd bij het eerste adres voorstaat.	Als een chauffeur voor aanvang van de starttijd van de uitgevraagde dienst in opdracht van Stroomlijn activiteiten uitvoert, worden deze vergoed.
40	Formulier 5 - PvE	4.2. Verloning	4	Wanneer er 10 minuten wordt doorgewerkt, staat hier geen vergoeding tegenover in uw voorbeeld. Stemt u ermee in om elke minuut teveel te vergoeden? En hoe gaat u om met deze regeling als de CAO Taxivervoer waarin zo een zelfde regeling met de medewerker staat wordt aangepast.	Wij stemmen hier niet mee in en verwijzen naar de tabel uit 4.2. In het hypothetische geval dat de CAO wordt aangepast, treden opdrachtgever en opdrachtnemer in overleg m.b.t. dit punt.
41	Formulier 5 - PvE	6.2. data-uitwisseling	4	Datacommunicatie tussen Stroomlijn en voertuig dient elke 5 seconden plaats te vinden. Stemt u ermee in dat er realtime datacommunicatie is en dat er elke minuut een GPS-melding wordt teruggekoppeld.	Daarmee stemmen we in.
42	Formulier 5 - PvE	6.7. storings BCT	4	De BCT is rechtstreeks gekoppeld aan de planningssoftware van Stroomlijn. De chauffeur zal direct contact opnemen met de planner. Op welke wijze heeft de vervoerder inzicht in de uitval van de BCT, anders dan een (pro-)actieve melding van de chauffeur.	Indien Partner niet voldoet aan de gestelde voorwaarden in artikel 6.7 stelt Stroomlijn de vervoerder hiervan onverwijld op de hoogte.



43	Formulier 5 - PvE	6.8. niet data-rit	4	De ritgegevens worden geregistreerd bij de opdrachtgever. Op welke wijze heeft de vervoerder zicht op onvolledige data bij de rit?	Indien partner niet voldoet aan de gestelde voorwaarden in artikel 6.8 stelt Stroomlijn de vervoerder hiervan onverwijld op de hoogte.
44	Formulier 5 - PvE	10.1 Eisen aan de chauffeur	7	Hoe gaat u om met het laden van elektrische voertuigen wanneer de actieradius niet toereikend is, in het bijzonder als het gaat om elektrische rolstoelbussen?	<p>Het uitgangspunt is dat de chauffeur gedurende de dienst volledig ter beschikking staat van Stroomlijn met uitzondering van de pauze.</p> <p>Opdrachtnemer is zich ervan bewust dat er onzekerheden bestaan t.a.v. van de actieradius van elektrische (rolstoel)voertuigen. Als er aantoonbare en fundamentele operationele beperkingen ontstaan in de uitvoering van diensten en de beschikbaarheid voor Stroomlijn, treden opdrachtgever en opdrachtnemer met elkaar in overleg als partners.</p>
45	Aanbestedingsleidraad 210106SDD Taxidiensten v1.0	Bijlage 10 - Pauzeregeling	56	U geeft aan dat een dienst maximaal 9 uur is, maar in bijlage 7 zien wij diensten van 9:15. Is dit per abuis gebeurd of komt dit daadwerkelijk voor in de praktijk?	Dit is per abuis. Een dienst duurt maximaal 9 uren. De diensten van 9:15 uit de bijlage eindigen een kwartier eerder.
46	Bijlage 7 - Concept beschikbaarheidsrooster v1.0	Diensturen	1	Wij zien in het overzicht dat 176 van de 481 diensten 3 uur of korter zijn. Dit is gezien de verschijnheid aan startplaatsen niet rendabel aangezien een chauffeur dan vaak al een derde van de betaalde tijd bezig is om naar de startplaats te rijden. Bent u bereid om de minimale diensttijd aan te passen naar 4 uur?	Daartoe zijn we niet bereid.
47	Bijlage 7 - Concept beschikbaarheidsrooster v1.1	Diensturen	1	In het rooster is ongeveer een kwart van de diensten 2 uur of minder en rond de schooltijden. Worden deze diensten ingezet voor het vervoer van andere doelgroepen zoals het leerlingen?	De aard en inhoud van de percelen wordt naar onze mening voldoende beschreven in artikel 1.3 uit de Aanbestedingsleidraad.
48	Aanbestedingsleidraad 210106SDD Taxidiensten v1.0	Bijlage 10 - Pauzeregeling	56	U geeft aan dat pauze onbetaald werk is, maar streeft ook naar een zo hoog mogelijk percentage elektrisch (rolstoel) vervoer. Met name de accu van elektrische rolstoelvoertuigen houden het geen 5 uur zonder laden vol (bij lange ritten). Is laadtijd tijdens de	Zie antwoord op vraag 44.



				dienst wel betaald als kan worden aangetoond dat de wagen met een volle lading is gestart?	
49	Aanbestedingsleidraad 210106SDD Taxidiensten v1.1	Bepaling meest economisch voordelige inschrijving	20	Wij nemen aan dat de maximale score voor K2 ook 10 punten is. Zou u dit willen bevestigen?	Dat is correct. In de tabel op pagina 20 had ook 10 moeten staan.
50	Formulier 5 - Programma van Eisen v1.0	Planning en inzet capaciteit	2	U geeft aan dat de dienst eindigt op het basepoint wat het dichtst bij het laatste routepunt ligt. Gezien de grote van het gebied kan het dus zijn dat de opdrachtnemer voor eigen kosten 35 km terug moet rijden naar zijn oorspronkelijke basepoint (uitgaande dat gestart wordt op B54 en geëindigd op B57). Dit zijn kosten en risico die meegerekend moeten worden in de prijs. Wij adviseren u om de dienst te laten eindigen op het basepoint waarop ook is begonnen.	Wij kunnen uw advies niet overnemen als regel. Dit neemt niet weg dat Stroomlijn streeft naar een planning die rekening houdt met minimalisering van aan- en afrijdtijden. Verder: zie antwoord op vraag 87.
51	Formulier 5 - Programma van Eisen v1.1	Planning en inzet capaciteit	2	Hoe vaak wordt momenteel aan een partner gevraagd om alleen een chauffeur te leveren? Zou u hier een overzicht met aantal keren en gewerkte uren kunnen delen?	Dit is zeer variabel; het staat inschrijver vrij om gehoor te geven aan het leveren van chauffeurs.
52	Programma van Eisen	3.6	2	Er wordt geen melding gemaakt van een vergoeding per kilometer naast het beschikbaarheidstarief. Dit is gebruikelijk in dit type contracten. Is er wel of niet sprake van een vergoeding per km naast het beschikbaarheidstarief?	Met uitzondering van de inzet van midibus en touringcar is er geen sprake van een extra vergoeding per km naast het beschikbaarheidstarief.
53	Programma van Eisen	3.6	2	Wat zijn de gemiddelde kilometers die worden afgelegd in een beschikbaar uur per perceel?	Stroomlijn beschikt niet over deze gegevens.
54	Aanbestedingsdocument	4.6.1 t/m 4.6.3	23-25	U geeft een maximaal aantal woorden aan. Welke woorden tellen dan mee? We vragen dit omdat we in het verleden hebben meegemaakt dat tekst in kop- en voetteksten ook werd meegeteld, en het onduidelijk was of sommige woorden en tekens als één of twee woorden telden.	De volgende teksten/woorden tellen niet mee: titelblad, inhoudsopgave, kop en voettekst. Alle andere teksten en woorden tellen wel mee, inclusief woorden in tabellen of afbeeldingen. De aanbestedende dienst ziet deze als onderdeel van de inhoudelijke beantwoording.
55	Formulier 6 inschrijfstaat	Bandbreedte	n.v.t.	U hanteert een bandbreedte welke gezien uw verduurzamingswens laag is. Ons verzoek is om de bandbreedte te verruimen van 33 naar bijvoorbeeld	Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe



				40 euro of op te schuiven naar 34 tot bijvoorbeeld 40 euro. Indien u geen wijzigen wenst aan te brengen in de bandbreedte ontvangen wij graag uw argumenten.	formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.
56	Aanbestedingsdocument	2.4 Stellen van vragen	13	"U geeft aan dat voor het stellen van vragen formulier 7 gebruikt moet worden. Hoe moet dat via TenderNed aangeleverd worden? Voor nu zijn alle vragen los gesteld zodat ze op tijd zijn ingeleverd."	TenderNed is voorzien van een Berichtenmodule. Communicatie verloopt via de berichtenmodule, waar u een bericht met bijlage kunt verzenden.
57	Formulier 6 inschrijfstaat	Bandbreedte	n.v.t.	U hanteert een bandbreedte welke gelijk is voor perceel 1a, 1b en 1c. Terwijl de percelen niet vergelijkbaar zijn. Perceel 1b betreft meer diensten en ook kortere diensten dan de andere percelen. Hierdoor zijn de kosten hoger omdat er relatief meer voertuigen nodig zijn. Ons verzoek is dan ook om de bandbreedte voor perceel 1b ruimer te maken dan de percelen 1a en 1c.	Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.
58	Formulier 6 inschrijfstaat	Tarieven	n.v.t.	U vraagt geen gedifferentieerd tarief taxi, taxibus, rolstoelbus. Het is niet ongebruikelijk bij vergelijkbare vervoersprojecten dat de vergoeding per voertuigtype anders is omdat ook de bijbehorende kosten anders zijn. Is opdrachtgever genegen om een gedifferentieerd tarief toe te staan.	Zie antwoord op vraag 26.
59	Bijlage 7 concept beschikbaarheidsrooster	Perceel 2 Rolstoelbussen	n.v.t.	U geeft aan dat er bij perceel 2 geen rolstoelbussen ingezet worden. Bij de calculatie gaan inschrijvers dan ook uit van de kosten van taxibussen en niet rolstoelbussen. Dit heeft als effect dat als op dit perceel rolstoelbussen nodig zijn een aangepast tarief nodig is. Is opdrachtgever bereid hiervoor een clause op te nemen in de overeenkomst? Dit om discussies in de toekomst te voorkomen.	Zie antwoord op vraag 2.
60	Aanbestedingsdocument	1.3.3 Looptijd vd opdracht	8	U geeft aan eenzijdig te willen verlengen. In een samenwerking waar Partnerschap verder gaat dan alleen de uitvoering van contractuele verplichtingen lijkt het niet meer dan vanzelfsprekend dat ook de Inschrijver kan aangeven of hij de samenwerking wil continueren. Wil opdrachtgever de eenzijdige verlenging aanpassen?	Zie het antwoord op vraag 5.



61	Aanbestedingsdocument	4.6.5 Social return	25	Hoe realistisch is het in uw ogen om 20% SROI te realiseren? U beschrijft zelf al de situatie dat de aantallen kandidaten vanuit Baanbrekend Drechtsteden resp. Het Ontwikkelbedrijf Vervoer onvoldoende kunnen blijken. Bent u genegen om de percentages naar beneden bij te stellen zodat Inschrijver ook daadwerkelijk de scores kan behalen waarvoor hij inschrijft? Bijvoorbeeld: 15%, 10% en 7.5% met minimaal vereist 5%.	De percentages worden gehandhaafd. Minimum is reeds 5%, wat tot de mogelijkheden om aan te bieden behoort. De eerstvolgende stap van 10% is bedoeld om inschrijvers toch uit te dagen een wezenlijk hogere SROI aan te bieden. Een stap van 7,5% is naar mening van de aanbestedende dienst een te beperkte uitdaging. Zie ook het antwoord op vraag 7.
62	Aanbestedingsdocument	4.6.5 Social return	25	"U wenst te werken aan partnerschap maar als partners zoals Baanbrekend Drechtsteden en het Ontwikkelbedrijf Vervoer onvoldoende kandidaten hebben om uitvoering te kunnen geven aan de SROI dan is de Inschrijver verantwoordelijk. De Inschrijver kan het aanbod van kandidaten uit social return niet beïnvloeden en kan daar dus ook niet verantwoordelijk voor gehouden worden. Wij vragen aanbestedende dienst dit punt te herschrijven. Dat als aantoonbaar is dat partners zoals Baanbrekend Drechtsteden en het Ontwikkelbedrijf Vervoer onvoldoende kandidaten hebben om uitvoering te kunnen geven aan de SROI de Inschrijver hier niet verantwoordelijk voor is en dus ook niet op afgerekend kan worden.	Zie het antwoord op vraag 7.
63	Aanbestedingsdocument	4.5 beoordeling inschrijfprijs	20	"U geeft aan dat de offerte prijzen prijspeil 2022 moeten zijn. Maar ook dat het aangeboden uurtarief vast is gedurende 2023. En dat de eerste indexering is per 1 januari 2023. Dit is tegenstrijdig aan elkaar. Bedoelt u dat per 1 januari 2023 de geoffreerde tarieven worden geïndexeerd met de NEA-index?	Dat is correct. De zinsnede komt te vervallen: "Het aangeboden uurtarief is vast gedurende 2023". Het aangeboden uurtarief is voor het eerst onderhevig aan indexering per 1 januari 2023.
64	Aanbestedingsdocument	1.3.2 Perceel indeling	7	Het is duidelijk omschreven dat een inschrijver uitsluitend perceel 1a of 1b of 1c gegund kan krijgen. Kan een inschrijver een perceel 1 gegund krijgen in combinatie met perceel 2? Of is het 1a of 1b of 1c of 2?	Een inschrijver kan een van de percelen 1a, 1b of 1c in combinatie met perceel 2 gegund krijgen.



65	PvE punt 14 + Aanbestedingsleidraad artikel 8 + artikel 10	privacy		Bent u zijn om na gunning in overleg te treden over afspraken omtrent de verwerking van persoonsgegevens. Ons inziens zijn beide partijen aan te merken als verwerkingsverantwoordelijke en derhalve dient er op grond van artikel 26 van de AVG een overeenkomst gezamenlijke verantwoordelijkheid gesloten te worden.	Daartoe zijn wij bereid.
66	Beschrijvend document par. 1.3.1.	doelgroepen	6	U geeft aan dat u de vrijheid heeft om doelgroepen toe te voegen of juist uit de omvang van de opdracht weg te laten. Zijn daar nu al concrete plannen voor? En zo ja, hoe gaat opdrachtgever daar in financiële zin mee om omdat inschrijvers nu een inschrijfprijs dienen te calculeren op basis van de opgegeven schatting?	Daar zijn momenteel nog geen concrete plannen voor. De omgang met wijzigingen van het vervoersvolume is geregeld in artikel 4 lid 8 van de concept overeenkomst in bijlage 5.
67	Beschrijvend document par 1.3.2.	Kwalitatieve aanbieding	7	Bedoelt u dat u per perceel een aparte uitwerking van de gunningscriteria wenst te ontvangen? Dit is tegenstrijdig met paragraaf 4.6	Op pagina 7 bedoelt de aanbestedende dienst met "één aanbieding voor kwaliteit" hetzelfde als in paragraaf 4.6. Zie ook het antwoord op vraag 8.
68	Beschrijvend document par. 1.4.1	SROI	8	U geeft aan dat u verwacht dat het aantal werkzoekende groeit. Inschrijver ziet echter een trend dat er juist steeds minder werkzoekenden beschikbaar zijn en specifiek die in aanmerking komen op het gebied van social return. Staan de werkzoekenden die u hier beschrijft dan via de verschillende organisaties ter beschikking aan de inschrijvers om de SROI verplichting mee in te vullen?	Er staan momenteel via Baanbrekend Drechtsteden of het ontwikkelbedrijf vervoer geen werkzoekenden direct beschikbaar ten behoeve van de SROI verplichting. Zie ook het antwoord op vraag 7.
69	Beschrijvend document par 1.4.1	SROI	8	Bevestigt u dat u conform de AVG handelt aangaande de gegevens van onze medewerkers die wij ten behoeve van onze SROI-verplichting aan u aan dienen te leveren?	Dat bevestigen we.
70	Beschrijvend document par. 1.5.2	Verduurzaming	11	A). Wat houden de subsidie aanvragen precies voor inschrijvers in. B). Verwacht u dat inschrijvers gedurende het contract per definitieve waterstof voertuigen in gaan zetten?	A) De aanvragen houden in dat samenwerkende partijen vanuit ondernemers, overheden en kennisinstellingen subsidies verkrijgen om in een lerende omgeving (learning by doing) waterstofvoertuigen in te zetten op de taxidiensten.



					<p>B) Opdrachtgever verwacht dat inschrijvers zelf overtuigd zullen raken van de keuze voor waterstof als één van de wegen naar zero emissie.</p> <p>Opdrachtgever verwacht daarvoor samen met inschrijver de randvoorwaarden te scheppen die deze transitie mogelijk maken (laadinfra, dienstlengtes, aard van het vervoer, etc) waarbij een positief rendement uitgangspunt is.</p>
71	Beschrijvend document par, 3.2.1	Concerngarantie	16	Dient inschrijver een concerngarantie in te dienen als zij zelfstandig kan voldoen aan alle eisen maar wel deel uit maakt van een geconsolideerde jaarrekening?	Ja, dan dient inschrijver eveneens een concerngarantie in te dienen.
72	Beschrijvend document par 3.2.1	Verzekeringen	15	<p>A: u vraagt een Een (collectieve) ongevallenverzekering voor inzittenden en bestuurder met een minimaal verzekerd bedrag van 25.000,- euro bij overlijden en 50.000,- euro bij blijvende invaliditeit. Volgens TX-keur dienen inschrijvers voor de bedragen EUR 10.000,00 per zitplaats en blijvende invaliditeit maximaal EUR 30.000,00 per zitplaats verzekerd te zijn. Bent u bereid dit conform TX-keur aan te passen?</p> <p>B: mag inschrijver er in geval van schadeverzekering Inzittende (SVI) voor elk voertuig er van uit gaan dat dit geldt voor de bestuurder?</p>	<p>A: Daartoe zijn wij niet bereid.</p> <p>B: De schadeverzekering inzittende (SVI) moet gelden voor de bestuurder en de inzittenden van het betreffende voertuig.</p>
73	Beschrijvend document par. 4.4	EMVI	20	Wat bedoelt u met een anonieme beoordeling?	Deze zin komt te vervallen. Inschrijvingen hoeven niet anoniem ingediend te worden, de beoordeling van de Kwaliteitswensen als bedoeld in paragraaf 4.6 van de Aanbestedingsleidraad vindt niet anoniem plaats. Wel wordt zoals in voornoemde paragraaf beschreven, de kwaliteit beoordeeld alvorens de prijsinformatie te ontsluiten in TenderNed.



74	Beschrijvend document par. 4.4	EMVI	20	In de tabel is het maximaal aantal punten weg gevallen bij goed werkgeverschap. Hoeveel punten kent u hier aan toe?	Dat is 10 punten. Zie ook het antwoord op vraag 49.
75	Bijlage 2 par. 4	onderaannemers	32	Mogen onderaannemers na gunning nog worden toegevoegd als zij voldoen aan de gestelde eisen zoals beschreven in het beschrijvend document?	Nee, indien Inschrijver voornemens is met onderaannemers te werken, moeten deze in de Inschrijving in Formulier 1 - UEA deel II D worden aangegeven.
76	Formulier 3			Het is inschrijver niet duidelijk wat u aanvullend nog wenst te verkrijgen naast dit formulier. Kunt u hier toelichting op geven?	Het formulier 3 is in de fase van Inschrijving voldoende. De drie keuzes om de concerngarantie wordt daarbij aangegeven. Het feitelijk verstrekken van de gekozen (vorm van) concerngarantie geschiedt na definitieve gunning.
77	PvE eis 3.5		2	In de tabel is in de eerste regel volgen inschrijver het woord "uur" weggefallen, is dat correct?	Dat is correct.
78	PvE eis 3.6		3	In de tabel is in de eerste regel volgen inschrijver het woord "uur" weggefallen, is dat correct?	Dat is correct.
79	PvE eis 8.6		6	Bedoelt u met dit plan subgunningscriterium 3?	Dat is correct.
80	Beschrijvend document, par. 1.5.2	Subsidie	11	Kunt u concreet aangeven wat u bedoelt met de opmerking: Het beeld van de Opdrachtgevers is dat de inzet van subsidiegelden complementair zal plaats vinden aan het verduurzamingsscenario dat door de te contracteren Partners is aangeboden.	Het beeld van de aanbestedende dienst is dat investeringen van Partners op gebied van duurzaamheid gericht zullen zijn op emissieloze voertuigen en de voor deze voertuigen benodigde laadinfrastructuur. Los van de aanbesteding wordt binnen de Drechtsteden ook gewerkt aan extra subsidies en investeringen die verduurzaming van (doelgroepen)vervoer in de Drechtsteden bevorderen. Met complementair wordt bedoeld dat dit projecten betreft als duurzame tankstations of mobility hubs met een openbaar karakter, waar Partners hun voordeel mee kunnen doen.
81	Formulier 6 perceel 1a, 1b en 1c			Gezien de hoge kosten van met name zero emissie rolstoelmateriaal, investeringen in infra e.d. ,zeker i.c.m. uw ambitie zo snel mogelijk over te gaan naar	Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe



				zero emissie, verzoeken wij u de max van de bandbreedte op te rekken naar €40,00.	formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.
82	Formulier 6 perceel 2			Gezien het relatief lage aantal inzeturen per jaar waarop de vaste kosten afgewikkeld dienen te worden i.c.m de duurzaamheidswensen, is het maximale bedrag van de bandbreedte ontoereikend. Verzoek dit te verhogen naar €45,00.	Zie Bijlage 1 Toevoeging op het bestek bij deze nota van inlichtingen punt 2, en het nieuwe formulier 6 Inschrijfstaat, versie 2.0 behorend bij NvI1.
83	Formulier 6 eenheidsprijzen			23,50 per inzetuur op de Wijkhopper is bij benadering de kostprijs van een chauffeur per uur. Echter zullen wij de chauffeur meer uren moeten vergoeden dan enkel de inzeturen op de wijkhopper. Conform CAO moeten wij de chauffeurs immers standplaats-standplaats verlonen waarbij de standplaats of de vestiging of het woonadres van de chauffeur is. Om dit te verdisconteren verzoeken wij u de vergoeding bij te stellen naar 26,50.	Zie antwoord op vraag 4.
84	Beschrijvend document 4.6.4	Duurzaamheid	24	Wij verzoek u dringend de keuze voor het duurzaamheidsscenario wel per perceel te kunnen differentiëren. Het is immers niet voor niets dat inschrijvers voorkeuren hebben (en moeten opgeven) voor percelen.	Zie het antwoord op vraag 8.
85	Beschrijvend document 4.6.4	Duurzaamheid	24	Zero emissie touringcar/ midibusvervoer voor de door de aanbestedende dienst opgelegde tarieven zal onmogelijk zijn. Wij verzoeken u deze niet mee te tellen in de aangeven duurzaamheidsscenario's bij inschrijving op perceel 2.	Deze tellen ook niet mee in het duurzaamheidsscenario. In paragraaf 4.6.43. is vermeld dat midibussen en touringcars buiten het verduurzamingsscenario worden gehouden.
86	Bijlage 7			Kunt u aangeven welke locaties in kolom C met de numerieke aanduidingen worden bedoeld?	De nummer verwijzen naar bijlage 8. We merken op dat de letter "B" ontbreekt bij de nummer in bijlage 7, waarvoor excuses.
87	Bijlage 7			Kunt u aangeven op welke locatie (basepoints) er einde dienst is geven, aangezien u de diensten vaak laat eindigen (qua vergoeding van de uren) op een andere locatie (basepoint) dan waar gestart. Dit is erg belangrijk voor een correcte calculatie aangezien wij	De lijst met basepoints bevat ten onrechte basepoint B50; deze kunt u schrappen. Stroomlijn garandeert dat diensten niet zullen eindigen op de volgende basepoints: (B50,) B56, B57, B58



				de chauffeurs altijd standplaats-standplaats moeten verlonen.	
88	Bijlage 7			De verdeling van de diensten over de basepoints duidt nu niet direct op een evenredige verdeling van het werk over de 3 percelen 1a b en c 1a 126 diensten per week 1b 225 diensten per week 1c 101 diensten per week Is dit wel correct?	Dit is correct.
89	Bijlage 7			De diensten in perceel 2 lijken ons opvallend lang, gezien de aard van het werk wat in dat perceel is ondergebracht (met name route/piekvervoer). Bovendien zien wij hier alleen taxibussen staan terwijl er ook sprake is van diensten voor touringcars/midibussen. Is dit wel correct?	Dit is correct. Zie antwoord op vragen 2 en 3.

Einde nota van inlichtingen.