

Nota van Inlichtingen

Nota van Inlichtingen	
Aanbestedende dienst:	IUC Belastingdienst
Aanbesteding:	Openbare Europese aanbesteding Nationale koeriers- en transportdiensten
Referentienummer:	IUC24-677
Datum:	4 juni 2025

Nr.	Document	Hoofdstuk	Eis	Vraag/Suggestie	Antwoord
	<i>Het document waar de vraag/suggestie betrekking op heeft</i>	<i>- indien van toepassing - Het hoofdstuk of de paragraaf waar de vraag/suggestie betrekking op heeft</i>	<i>- indien van toepassing - de eis waar de vraag/suggestie betrekking op heeft</i>	<i>De vraag/suggestie</i>	<i>Het antwoord van de aanbestedende dienst</i>
1	Nieuwe versies van diverse bijlagen bij deze Nota van Inlichtingen.			Mededeling van de aanbestedende dienst:	<p>Let op: Bij deze Nota van Inlichtingen zijn de volgende geactualiseerde documenten gepubliceerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschrijvend document v2 • Bijlage 1 – Deelnemende diensten v2 • Bijlage 2 – Programma van Eisen v2 • Bijlage 2d – Kritische Prestatie Indicatoren v2 • Bijlage 4 – Raamovereenkomst v2 • Bijlage 8 – Ritgegevens per perceel v2 • Bijlage C – Prijzenblad v2 <p>In <i>Beschrijvend document v2</i>, <i>Bijlage 1 - Deelnemende diensten v2</i>, <i>Bijlage 2 – Programma van Eisen v2</i>, <i>Bijlage 2d – Kritische Prestatie Indicatoren v2</i>, <i>Bijlage 4 - Raamovereenkomst v2</i> en <i>Bijlage 8 – Ritgegevens per perceel v2</i> zijn verduidelijkingen aangebracht naar aanleiding van de suggesties en/of vragen die in deze Nota van Inlichtingen zijn gesteld. Deze wijzigingen en aanvullingen zijn gemarkeerd in rode tekst, zodat voor alle inschrijvers helder is wat is aangepast en/of toegevoegd.</p> <p>De aanbestedende dienst verzoekt alle inschrijvers om bij hun inschrijving rekening te houden met deze meest recente versies van de bovengenoemde bijlagen.</p> <p>De aanbestedende dienst heeft vastgesteld dat in de versie van <i>Bijlage C – Prijzenblad</i> de selectievakjes (vink-boxen) in de tabbladen "Wens 2 – Duurzaamheid wagenpark" en "Wens 3 – Social return" ontbraken. Deze zijn inmiddels hersteld en opnieuw toegevoegd, zodat duidelijk is voor welk(e) perce(e)l(en) u inschrijft.</p> <p>De aanbestedende dienst verzoekt alle inschrijvers uitsluitend de laatst herziene versie van <i>Bijlage C – Prijzenblad v2</i> te gebruiken en deze versie mee te sturen bij hun inschrijving.</p>
2	Beschrijvend document	3.2.2. Scope		Mededeling van de aanbestedende dienst met betrekking tot de deelname van Politie aan de aanbesteding nationale koeriers- en transportdiensten met kenmerk IUC24-677:	<p>Politie is deelnemer aan deze aanbesteding. Voor het onderdeel geconditioneerd transport neemt zij echter geen deel aan deze aanbesteding. Dit onderdeel besteed Politie zelf aan als gevolg van de specifieke eisen die door hen aan dit vervoer worden gesteld. De aanbestedende dienst heeft met dit gegeven rekening gehouden bij bepaling van de omvang van de Opdracht waardoor deze ongewijzigd blijft.</p> <p>In paragraaf 3.2.2. van het <i>Beschrijvend document v2</i> is de volgende passage opgenomen onder "<i>Diensten die geen onderdeel uitmaken van de Opdracht</i>":</p> <p><i>"nationale geconditioneerde koeriers- en transportdiensten voor Politie. Hiervoor beschikt Politie over een eigen/separaat contract met specifieke eisen."</i></p>

3	Beschrijvend document	3.2.3. Omvang van de Opdracht		Op het prijzenblad geeft u een bovengrens aan voor perceel 1 van € 1.200.000,= en voor perceel 2 van € 3.850.000,=. Wanneer wij de geraamde bedragen per jaar aanhouden, welke genoemd staan in paragraaf 3.2.3 op pagina 13 van de leidraad, komen de bedragen boven de in het prijzenblad genoemde plafondbedragen uit. Ook gezien de omzetcijfers in tabel 2 lijkt ons de raming niet realistisch. Zou u de raming hierop aan kunnen passen ook rekening houdende met indexering? Indien u hier niet in meegaat, graag uw motivatie.	De aanbestedende dienst past de raming niet aan. Zoals toegelicht in paragraaf 5.4 van het Beschrijvend document, zijn de aantallen en wegingen in het Prijzenblad (bijlage C) fictief en uitsluitend bedoeld om inschrijvingen onderling te kunnen vergelijken. Er bestaat geen directe koppeling tussen de in het Prijzenblad opgenomen bovengrensbetragingen voor perceel 1 en perceel 2 en de geraamde bedragen zoals vermeld in paragraaf 3.2.3 van het Beschrijvend document. Daarnaast wijzen de omzetcijfers voor perceel 1 op een duidelijke daling, terwijl voor perceel 2 sprake is van een stijgende lijn, die naar verwachting de komende jaren zal aanhouden. De aanbestedende dienst volgt uw redenering dan ook niet en ziet op basis hiervan geen aanleiding om de raming aan te passen.
4	Beschrijvend document	4.4.2. Bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering		U vraagt voor perceel 1 een passende verzekering met een minimale dekking van € 500.000,= per gebeurtenis en minimum van € 1.000.000,- per kalenderjaar. Wij gaan ervan uit dat u hier een maximum van € 1.000.000,= per kalenderjaar bedoelt. Is onze aanname correct?	Uw aanname is niet correct. Opdrachtnemer dient gedurende de looptijd van de raamovereenkomst en daaruit voortvloeiende opdrachten verzekerd te zijn voor bedrijfsaansprakelijkheid met een minimale dekking van ten minste: € 500.000,- per gebeurtenis en € 1.000.000,- per kalenderjaar
5	Beschrijvend document	4.4.2. Bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering		U vraagt voor perceel 2 een passende verzekering met een minimale dekking van € 2.500.000 per gebeurtenis en minimum van € 5.000.000,- per kalenderjaar. Wij gaan ervan uit dat u hier een maximum van € 5.000.000,= per kalenderjaar bedoelt. Is onze aanname correct?	Uw aanname is niet correct. Opdrachtnemer dient gedurende de looptijd van de raamovereenkomst en daaruit voortvloeiende opdrachten verzekerd te zijn voor bedrijfsaansprakelijkheid met een minimale dekking van ten minste: € 2.500.000,- per gebeurtenis en € 5.000.000,- per kalenderjaar
6	Beschrijvend document	4.4.5. Informatiebeveiliging (alleen perceel 1 en perceel 2)		U vraagt om de meest recente certificering van ISO 27001. Momenteel beschikt onze organisatie over een geldig certificaat dat geldig is tot en met 21 november 2025 en bevat de norm van 2013. Daarnaast is er een audit gepland in september dit jaar om te voldoen aan de nieuwste norm van ISO 27001. Volstaat het voor de aanbestede dienst dat bij de verificatie het nog geldige certificaat wordt ingestuurd en zodra het nieuwe certificaat is ontvangen (tussen september en 21 november 2025) met daarbij de nieuwe norm wordt verzonden naar u?	Het certificaat waarover u momenteel beschikt, met einddatum 21 november 2025 en gebaseerd op de ISO 27001:2013-norm, voldoet niet aan de eis van de meest recente norm. Indien u bij verificatie nog niet beschikt over een certificaat dat conform deze meest recente norm is afgegeven, kunt u slechts voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen indien: <ul style="list-style-type: none"> • U gelijkwaardige maatregelen hebt getroffen en toegepast die aantoonbaar voldoen aan de gestelde informatiebeveiligingsnormen; én • U bij verificatie, na schriftelijk verzoek van de aanbestedende dienst, een onafhankelijke auditverklaring en beschrijving van de gelijkwaardige maatregelen aanlevert, waarin alle in het Beschrijvend document (paragraaf 4.4.5.) genoemde onderdelen zijn opgenomen. De aanbestedende dienst adviseert u nadrukkelijk om, indien u ten tijde van de inschrijving nog niet beschikt over een certificaat op basis van de meest recente ISO 27001-norm, dit expliciet te melden in uw inschrijving. In dat geval dient u er zorg voor te dragen dat u, conform paragraaf 4.4.5 van het Beschrijvend document, de vereiste alternatieve bewijsstukken kunt overleggen bij verificatie.
7	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 1a vraagt u om een implementatieplan. Gezien de vraagstelling verwachten wij hier minimaal 6 pagina's benodigd te hebben. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst blijft bij het maximaal toegestane aantal pagina's zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Om inschrijvers tegemoet te komen, geldt dat de gevraagde planning, als onderdeel van het implementatieplan, niet wordt meegeteld in het maximaal aantal pagina's. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 10.
8	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 1b vraagt u om de implementatie van het TMS. Gezien de vraagstelling verwachten wij hier minimaal 6 pagina's benodigd te hebben. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst blijft bij het maximaal toegestane aantal pagina's zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Om inschrijvers tegemoet te komen, geldt dat de gevraagde planning, als onderdeel van de uitwerking van wens 1b (implementatie/koppeling TMS), niet wordt meegeteld in het maximaal aantal pagina's. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 11.
9	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 4 vraagt u om een implementatie en kwaliteit dienstverlening. Gezien de vraagstelling verwachten wij hier minimaal 6 pagina's benodigd te hebben. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst blijft bij het maximaal toegestane aantal pagina's zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Om inschrijvers tegemoet te komen, geldt dat de gevraagde planning, als onderdeel van de uitwerking van wens 4 (implementatie en kwaliteit van de dienstverlening), niet wordt meegeteld in het maximaal aantal pagina's. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 12.
10	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 1a vraagt u om een planning. Deze planning maken we graag op een A3 formaat. Kunt u deze vorm toevoegen aan het document al dan niet als bijlage toe te voegen?	De gevraagde planning bij wens 1a mag door inschrijvers als aparte bijlage worden toegevoegd aan het antwoord op wens 1a, in maximaal één (1) pagina A4-formaat, of, indien gewenst, in A3-formaat. Deze planning valt buiten het maximaal aantal toegestane pagina's voor de uitwerking van wens 1a, zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Deze toevoeging is tevens opgenomen in het <i>Beschrijvend document v2</i> .
11	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 1b vraagt u om een planning. Deze planning maken we graag op een A3 formaat. Kunt u deze vorm toevoegen aan het document al dan niet als bijlage toe te voegen?	De gevraagde planning bij wens 1b mag door inschrijvers als aparte bijlage worden toegevoegd aan het antwoord op wens 1b, in maximaal één (1) pagina A4-formaat, of, indien gewenst, in A3-formaat. Deze planning valt buiten het maximaal aantal toegestane pagina's voor de uitwerking van wens 1b, zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Deze toevoeging is tevens opgenomen in het <i>Beschrijvend document v2</i> .

12	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In wens 4 vraagt u om een planning. Deze planning maken we graag op een A3 formaat. Kunt u deze vorm toevoegen aan het document al dan niet als bijlage toe te voegen?	De gevraagde planning bij wens 4 mag door inschrijvers als aparte bijlage worden toegevoegd aan het antwoord op wens 4, in maximaal één (1) pagina A4-formaat, of, indien gewenst, in A3-formaat. Deze planning valt buiten het maximaal aantal toegestane pagina's voor de uitwerking van wens 4, zoals opgenomen in het Beschrijvend document. Deze toevoeging is tevens opgenomen in het <i>Beschrijvend document v2</i> .
13	Beschrijvend document	5.2. Wensen		Onze organisatie beschikt over een PSO trede 3 30+ certificering. Volstaat deze certificering om aan de SROI eis te voldoen?	Nee met een PSO trede 3 30+ certificering wordt niet aan de uitvoeringseis voldaan. De eis ziet toe op het aandeel "nieuwe" Social return.
14	Beschrijvend document	5.2. Wensen		In bestaande aanbestedingen zien we de mogelijkheid om een aandeel ingroeien van zero emissie vervoer mogelijk te maken. Concreet betekend dit het eerste jaar dat er minder zero emissie voertuigen worden ingezet waarbij in het laatste contractjaar in verhouding veel meer voertuigen worden ingezet. In het kader dat u het lastig vindt om het aandeel zero emissie voertuigen in te zetten gedurende opdracht te bepalen stellen wij voor om het ingroeien te bevorderen. Wij stellen daarom voor om het model aan te passen waarbij per jaar het percentage zero emissie voertuigen wordt uitgevraagd. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst kan hier niet in voorzien. Het jaarlijks uitvragen van oplopende percentages zero-emissie voertuigen maakt de aanbesteding complexer en minder beheersbaar en zou een wezenlijke wijziging betekenen. Daarnaast kan het leiden tot ongelijke concurrentieverhoudingen en ondermijnt het de stimulans voor duurzame investeringen vooraf. Wij geven daarom de voorkeur aan een helder en eenduidig model met vaste eisen of gunningscriteria voor het totaal in te zetten aandeel zero-emissie vervoer over de gehele looptijd van de Opdracht.
15	Beschrijvend document	5.2. Wensen		U schrijft: "Als u per perceel een specifiek antwoord geeft dient u dit bij inschrijving nadrukkelijk aan te geven". Waar en hoe dient inschrijver dit aan te geven?	De aanbestedende dienst geeft aan dat wanneer u op meerdere percelen inschrijft en perceel specifieke antwoorden verstrekt, u dit uitdrukkelijk bij uw inschrijving dient te vermelden. Dit is van belang om voor de beoordelaars inzichtelijk te maken waarin de antwoorden per perceel verschillen. Met andere woorden: Daar waar een wens per perceel afwijkt, dient dit duidelijk en specifiek zichtbaar te zijn in de inschrijving. De wijze van vermelden is vormvrij; dit kan bijvoorbeeld in een begeleidende brief.
16	Beschrijvend document	5.2. Wensen		Wens 1b: Hoe komt de API tot stand?	De API (het koppelvak) is ontwikkeld door de TMS-leverancier van Rijkslogistiek. De berichtstructuur en eisen zoals vastgelegd in het TMS-systeem zijn leidend. Opdrachtnemer ontvangt de benodigde instructies en informatie om een koppeling te maken met het koppelvak. Opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van de koppeling vanuit het eigen systeem naar het koppelvak van Rijkslogistiek. Rijkslogistiek ondersteunt Opdrachtnemer bij het realiseren van de koppeling en trekken partijen gezamenlijk op tijdens het testtraject.
17	Beschrijvend document	5.2. Wensen		Wens 3: Social Return De Rijksoverheid heeft een standaardcontractbepaling van 5% Social Return gecommuniceerd. Wij volgen hierin graag de richtlijnen van de Rijksoverheid. Voor een organisatie met meer dan dertigduizend personeelsleden actief in verschillende sectoren en werkvelden is die 5% een prima score. Inschrijver is in het bezit van een PSO-trede 3 certificaat en doet jaarlijks vele miljoenen investeringen in Social Return. Omdat wij een nationale speler zijn met een enorme impact op alle Nederlanders, moeten wij het op dit gebied afleggen tegen (SW-)bedrijven met een hoog percentage Social Return-medewerkers in dienst. Dat er maximaal 120 punten extra te verdienen zijn vinden wij dan ook geen recht doen aan onze algehele visie en inspanningen op dit onderwerp. Deelt u deze mening dat Social Return niet als een concurrerend element opgenomen moet worden en kunt u dit gunningscriterium aanpassen naar een eis? Zo niet graag uw uitgebreide toelichting?	De aanbestedende dienst is daartoe niet bereid. De argumentatie van de inschrijver miskent het doel van het opnemen van Social Return als gunningscriterium. De standaardbepaling van 5% is een minimum, geen maximum, en het feit dat de inschrijver hieraan voldoet én PSO-trede 3 bezit, is positief, maar geen reden om verdere differentiatie uit te sluiten. Het gaat er juist om welk aandeel van de inspanningen concreet ten goede komt aan deze specifieke Opdracht. Het hanteren van Social Return als wens (en niet als harde eis) biedt ruimte voor marktpartijen om zich te onderscheiden op lokale en opdrachtgerichte invulling, los van hun landelijke schaal. Grote spelers worden hierdoor niet benadeeld, maar uitgedaagd om hun maatschappelijke impact ook op projectniveau zichtbaar te maken. De 120 punten geven daarbij een eerlijke stimulans voor daadwerkelijke, aantoonbare inzet. Het schrappen of verlagen van dit criterium zou deze maatschappelijke doelstelling ondermijnen. Daarom blijft het terecht als concurrerend element in de beoordeling opgenomen.
18	Beschrijvend document	5.2. Wensen		Wens 2: Duurzaamheid Inschrijver heeft een landelijk dekkend netwerk en is daarom momenteel bezig een landelijk elektrisch netwerk uit te rollen voor haar hbezorgservice. Wanneer we nu bij deze wens een hoog percentage opgeven om meer punten te scoren en dit specifiek voor u gaan optuigen, leidt dat tot inefficiënte 'groene' routes en uiteindelijk juist tot meer CO2-uitstoot omdat op andere routes minder efficiënt gepland kan worden. Dat lijkt inschrijver het tegenovergestelde van wat u beoogt. Het inzetten van duurzame voertuigen op een specifieke opdracht (in dit geval die van u) wordt daarom duurzaaminefficiënt. Dat dit voor bijna 20% van de eindscore meetelt geeft een niet juist beeld van de werkelijke inspanningen van inschrijver. Bent u daarom bereid deze wens te laten vallen en aan te passen naar een eis? Zo niet graag uw uitgebreide toelichting?	De aanbestedende dienst is daartoe niet bereid. De redenering van de inschrijver gaat voorbij aan het doel en de werking van deze duurzaamheidswens. Het inzetten van elektrische voertuigen op specifieke opdrachten is goed mogelijk zonder noemenswaardige inefficiëntie, zeker met de huidige technologie en routeplanningssoftware. Dat een landelijke uitrol plaatsvindt, sluit maatwerk op lokaal niveau niet uit — integendeel, opdrachtgerichte verduurzaming versnelt juist de transitie. De stelling dat dit tot méér CO ₂ -uitstoot zou leiden is niet onderbouwd en negeert de structurele uitstootvermindering van elektrisch vervoer. De duurzaamheidsweging van bijna 20% is een bewuste en proportionele keuze die ruimte biedt voor onderscheidend vermogen en ambitie, en die geldt voor alle inschrijvers. Het omzetten van deze wens naar een eis zou die stimulans juist wegnemen. Deze wens blijft daarmee passend en doelmatig binnen het beoordelingskader.

19	Beschrijvend document	5.4. Beoordeling prijs		In het prijzenblad hanteert u een ondergrens van € 2.800.000. Deze ondergrens is naar onze mening aan de lage kant. Als we enkel een indexering over het jaar 2024 pakken dan is dit bedrag al gehaald. In 2025 is er een grote wijziging doorgevoerd namelijk de BPM heffing en in 2026 wordt de vrachtwagenheffing gerealiseerd. Daarnaast zal de verlaging van de CO2 op de brandstof ook de nodige effecten op de kosten hebben. Kunt u om bovenstaande redenen de ondergrens verhogen naar minimaal € 3.000.000. Zo nee, kunt u uw motivatie geven?	Nee, de aanbestedende dienst is niet bereid de ondergrens van € 2.800.000 aan te passen. De gehanteerde bandbreedte is zorgvuldig vastgesteld op basis van de bij de aanbestedende dienst beschikbare kengetallen en marktinzichten. Het staat inschrijvers vrij om binnen de vastgestelde bandbreedte een eigen prijsstelling te hanteren. Hierbij hoeft de inschrijver niet tegen de onderkant (ondergrens) van de bandbreedte in te schrijven.
20	Beschrijvend document	7.2. Planning		Wij missen in de planning een 2de nota van inlichtingen in de planning om aanvullende vragen te stellen over de 1e nota van inlichtingen. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst begrijpt de wens om nadere vragen te kunnen stellen naar aanleiding van de eerste Nota van Inlichtingen. Bij het opstellen van de aanbestedingsplanning is zorgvuldig overwogen of het opnemen van een tweede Nota van Inlichtingen wenselijk en noodzakelijk zou zijn. Mede gelet op het feit dat het publiceren van een tweede Nota van Inlichtingen niet verplicht is, en het inplannen daarvan niet past binnen de gestelde termijnen en planning van deze aanbesteding, is er voor gekozen geen aanvullende (tweede) Nota van Inlichtingen op te nemen. Inschrijvers kunnen echter kritische vragen en/of suggesties naar aanleiding van deze Nota van Inlichtingen indienen via de vraag- en antwoordmodule in TenderNed, uiterlijk tot 6 juni 2025 om 15:00 uur. Let op: vragen en/of suggesties mogen alleen betrekking hebben op de antwoorden op vragen en/of suggesties in deze Nota van Inlichtingen. Het is aan de aanbestedende dienst om te beoordelen of een ingediende vraag of suggestie alsnog aanleiding geeft tot een reactie. Indien daartoe wordt besloten, zal een mededeling aan alle geïnteresseerden worden gepubliceerd via TenderNed.
21	Beschrijvend document	7.2. Planning		Aangezien er vaak vragen ontstaan door de vragen en antwoorden uit de 1ste vragenronde verzoeken wij u om een 2de vragenronde toe te voegen aan de planning. Indien u hierin niet meegaat zouden wij graag uw motivatie lezen.	Zie antwoord op vraag 20.
22	Beschrijvend document	7.4. Opening van de inschrijvingen		Kunt u voorzien in een Proces Verbaal van de ontvangen inschrijvingen waarbij de inschrijvers per perceel worden genoemd?	De aanbestedende dienst kan en zal hierin voorzien. Na het openen van de kluis worden de betrokken ondernemers middels een bericht via TenderNed geïnformeerd over het tijdstip van het openen van de kluis, de personen die de kluis hebben geopend, welke ondernemers hebben ingeschreven en op welk perceel.
23	Bijlage 1 Deelnemende diensten			Mededeling van de aanbestedende dienst:	Waar in de aanbestedingsstukken wordt gesproken over 'Nationale Politie', dient dit te worden gelezen als 'Politie'. In <i>Bijlage 1 - Deelnemende diensten v2</i> is dit aangepast en is "Nationale Politie" gewijzigd in "Politie".
24	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	GE 6	Perceel 2: Inschrijver wil vragen of aanbestedende dienst bereid is de werkwijze rondom de dieseltol aan te passen. Aangezien de dieselprijs maandelijks fluctueert, is het niet werkbaar om hier een vast bedrag voor af te spreken gedurende een langere looptijd. Een maandelijks aanpassing op basis van een referentieprijs per liter is hierin gebruikelijk en werkbaar voor beide partijen. Bent u bereid dit aan te passen en welke referentieprijs per 1 liter wilt u hanteren?	De aanbestedende dienst is niet bereid dit aan te passen, omdat de Deelnemende diensten op dit moment niet zijn ingericht op maandelijks wisselende tarieven.
25	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	GE 7	Momenteel is nog onbekend wat de indexatie zal conform het Panteia rapport. Daarnaast is het nog onbekend wat de vrachtwagenheffing gaat doen qua kosten. Dit is momenteel een grote onduidelijke factor. In dit kader zijn we in de huidige opzet genoodzaakt om een hoge risico-opslag te hanteren. Wij zien graag dat er een indexatie per 1-1-2026 kan worden doorgevoerd vanwege deze nog onbekende factoren Kunt u deze indexatie toestaan per 1-1-2026?	Nee, de aanbestedende dienst is niet akkoord met het toestaan van een aanvullende indexatie per 1-1-2026.
26	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	GE 7	In bijlage C missen we de mogelijkheid om de kilometerheffing toe te voegen aan de tarieven. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst voorziet niet in een aparte post voor de vrachtwagenheffing in Bijlage C. De vrachtwagenheffing dient door inschrijver te worden verdisconteerd in de tarieven zoals opgenomen in het Prijzenblad. De tekst van GE 7 wordt in dat kader als volgt aangepast: <i>"Medio 2026 zal de vrachtwagenheffing worden ingevoerd. Indien gewenst verdisconteerd inschrijver deze kosten in de tarieven in het Prijzenblad."</i> Inschrijver hoeft daarbij de verwachte vrachtwagenheffing niet als aparte post op te nemen.

27	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	GE 7	Volgens de website vrachtwagenheffing zijn de tarieven voor de vrachtwagenheffing nog niet definitief. Deze heffing zal een grote impact hebben op de kosten (voor een vrachtwagen kunnen deze kosten afhankelijk van de inzet zo maar oplopen tot wel € 17.500 per jaar per voertuig). De verwachting is dat bij de start de tarieven nog aangepast zullen worden met een inflatiecorrectie. Daarnaast is nog onbekend of deze tarieven jaarlijks worden herzien en/of deze kosten worden opgenomen in de Panteia rapportage. Kunt u om die reden een voorziening treffen dat bij de indexering van 2027 de mogelijkheid wordt geboden deze tarieven sepeeraat te indexeren indien deze niet zijn opgenomen in de Panteia rapportage.	De aanbestedend dienst wijst erop dat bij de jaarlijkse indexering van de tarieven wordt uitgegaan van de index zoals opgenomen in de Panteia-rapportage Kostenontwikkelingen in het wegvervoer van Panteia, conform uitvoeringseis UE106. Ten tijde van de indexering in 2027 zal worden gezien of de kosten van de vrachtwagenheffing zijn verdisconteerd in de index zoals opgenomen in deze rapportage van Panteia. Indien dit het geval is, worden geen aanvullende maatregelen getroffen. Indien de vrachtwagenheffing niet is meegenomen in de index, kan Opdrachtnemer dit gemotiveerd en met onderbouwing aantonen. In dat geval zullen Opdrachtgever en Opdrachtnemer in overleg treden over een eventuele aanvullende, afzonderlijke aanpassing van de tarieven in 2027. Deze toevoeging is tevens opgenomen in uitvoeringseis UE 108 in <i>Bijlage 2 - Programma van Eisen v2</i> .
28	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	GE 7	U eist van inschrijver de kostprijsopbouw te specificeren in het prijzenblad waarbij de verwachte vrachtwagenheffing als aparte post wordt opgenomen. Graag zien wij een aangepast prijzenblad waarin deze post is opgenomen.	Zie antwoord op vraag 26.
29	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	GE 7	Perceel 2: Is aanbestedende partij bereid om de toekomstige vrachtwagenheffing 1-op-1 te laten doorbelasten zodra deze van kracht wordt? De exacte invoeringsdatum en tarieven zijn nu nog onbekend, waardoor dit niet realistisch vooraf in de prijs is op te nemen. Bent u bereid dit aan te passen zodat het mogelijk is voor dienstverleners om in te schrijven?	Nee, de aanbestedende dienst is niet bereid om een separate 1-op-1 doorbelasting van de vrachtwagenheffing toe te staan zodra deze van kracht wordt. De vrachtwagenheffing wordt naar verwachting medio 2026 ingevoerd. De exacte datum en tarieven zijn op dit moment inderdaad nog niet definitief, maar er is voldoende marktinformatie beschikbaar om een reële inschatting te maken.
30	Bijlage 2 Programma van Eisen		UE 6	In de koeriersmarkt is het gebruikelijk om opdrachten aan te bieden van startadres naar losadres en retour. Kunt u de eis hierop aanpassen? Zo niet, graag uw motivatie.	De aanbestedende dienst ziet geen link met UE 6. De aanbestedende dienst rekent op basis van aangeboden producten (dus A-B beladen rit) en niet standaard vice-versa.
31	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	UE 8	Perceel 2: Opdrachtnemer draagt zorg voor de nodige grijpvoorraad, deze grijpvoorraad is voor kosten van de opdrachtnemer. Kan aanbestedende dienst aangeven om hoeveel grijpvoorraad het gaat (is gegaan in het verleden), dat is voor inschrijver nu niet duidelijk en dient wel mee genomen te worden in de kosten?	Naar schatting gaat het om circa 50 rolcontainers en 50 europallets, verdeeld over de verschillende locaties.
32	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	UE 13	Voor het fysiek bezorgen van een vrachtbrief worden kosten gemaakt door de opdrachtnemer. Kunt u voorzien in de mogelijkheid om de kosten hiervan te kunnen factureren?	In incidentele gevallen waarin de fysieke overhandiging van de vrachtbrief vereist is, vindt dit plaats op basis van het aangeboden product en wordt de rit als een vice-versa traject in rekening gebracht.
33	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	UE 16	Kunt u aangeven hoeveel procent van de zendingen een ID Check in het toekomstige contract nodig zal hebben?	Losse ritten uit Perceel 1,2,3 hiervoor geldt de ID check in 98 % van de zendingen. Dit betreft een visuele check (geen scan check). Perceel 2: repeterende ritten hiervoor geldt op dit moment nog geen ID check, wellicht in de toekomst wel. Ca. 50% van de ritten in perceel 2 is repeterend.
34	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	UE 19	Perceel 2: In de aanbestedingsdocumenten staat dat een rit kosteloos geannuleerd kan worden tot het moment van vertrek. Vanuit operationeel oogpunt acht inschrijver dit niet werkbaar. Wij stellen voor dat kosteloze annulering mogelijk is tot uiterlijk 4 uur vóór geplande vertrektijd. Bent u bereid dit aan te passen?	De aanbestedende gaat akkoord met uw voorstel. Uitvoeringseis UE 19 in <i>Bijlage 2 Programma van Eisen v2</i> is als volgt aangepast: <i>"Voor perceel 1 geldt: De Deelnemende dienst kan op elk moment een zending kosteloos annuleren. Indien annulering tijdens de uitvoering plaatsvindt (vanaf het moment dat de rit is gestart), mag Opdrachtnemer de rit alsnog factureren. Indien de Deelnemende dienst hier een nieuwe (aangepaste) opdracht voor verstrekt, mag deze tegen meerprijs gefactureerd worden.</i> <i>Voor perceel 2 geldt: De Deelnemende dienst kan een zending kosteloos annuleren tot uiterlijk 4 uur vóór de geplande vertrektijd. Indien annulering daarna plaatsvindt mag Opdrachtnemer de rit alsnog factureren. Indien de Deelnemende dienst hier een nieuwe (aangepaste) opdracht voor verstrekt, mag deze tegen meerprijs gefactureerd worden."</i>
35	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1. Basis eisen dienstverlening	UE 19	Aanbestedende dienst geeft aan dat een zending op elk moment kosteloos geannuleerd moet kunnen worden. Dat lijkt opdrachtnemer, met name bij spoedopdrachten, onredelijk. De chauffeur kan inmiddels al onderweg zijn voor de pick-up van een spoedopdrachten waardoor opdrachtnemer wel kosten maakt. Kan aanbestedende dienst bevestigen dat de hele ritprijs in rekening gebracht mag worden als de chauffeur de rit is gestart en op weg is naar het afhaaladres?	Voor perceel 1 en 2 geldt dat zodra de rit naar de afhaallocatie is gestart Opdrachtnemer de rit mag factureren. (Zie voor nadere toelichting op annulering perceel 2 vraag 34).
36	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.4. Op- en overslag	UE 25	Kan aanbestedende dienst aangeven welke goederen geconditioneerd bewaard moeten worden, hoe vaak dit voorkomt en of dit onder perceel 1 of 2 valt?	In het algemeen lab-monsters (gekoeld of bevroren) dagelijks, beide percelen.

37	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.5. Geconditioneerd vervoer	UE 26	Kan aanbestedende dienst aangeven welke goederen geconditioneerd vervoerd moeten worden, hoe vaak dit voorkomt en of dit onder perceel 1 of 2 valt?	In het algemeen lab-monsters (gekoeld of bevroren) dagelijks, beide percelen.
38	Bijlage 2 Programma van Eisen		UE 28	Inschrijver kan niet garanderen dat personeelsleden altijd bedrijfskleding dragen. Personeelsleden kunnen zich wel altijd legitimeren en zijn herkenbaar als personeel van Inschrijver. Kan de AD deze eis aanpassen?	Aanbestedende dienst past deze eis niet aan. Daarbij merkt de aanbestedende dienst op dat uitvoeringseis UE 28 luidt:"Onder representatieve uitstraling wordt in ieder geval nette en schone (bedrijfs-)kleding verstaan...". De haakjes geven aan dat bedrijfskleding geen harde eis is. Een representatieve uitstraling is dat wel, vandaar de nette en schone (bedrijfs-)kleding.
39	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.6. Personele eisen	UE 30	Inschrijver heeft in beginsel van al haar werknemers een VOG. Echter, gelet op het grote aantal personeelsleden dat bij Inschrijver in dienst is, kan Inschrijver niet 100% ervoor instaan dat alle VOG's altijd up to date zijn. Een boete van € 200 per niet aanwezige of up-to-date VOG is voor Inschrijver dan ook niet redelijk. Kan de AD deze eis aanpassen?	De aanbestedende dienst kan geen gehoor geven aan dit verzoek. VOG's van medewerkers die voor Opdrachtgever dienstverlening uitvoeren dienen up-to-date te zijn.
40	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.6. Personele eisen	UE 30	Kunt u aangeven of er een maximum is aan het aantal te ontvangen boetes?	Nee, dat kan de aanbestedende dienst helaas niet.
41	Bijlage 2 Programma van Eisen	3.2. Vragen, klachten, complimenten en escalatieproces	UE 62	Aanbestedende dienst geeft aan dat opdrachtnemer moet beschikken over een elektronische bestelomgeving. Betekent dit dat voor perceel 1 een elektronische bestelomgeving met daarin de mogelijkheid referentienummers, kostenplaatse, etc. op te nemen volstaat en dat de koppeling met het TMS van de Rijksoverheid niet noodzakelijk is? Zo nee, waar dient de koppeling voor?	Nee, de koppeling dient voor alle opdrachten die vanuit de Deelnemende dienst <i>Rijkslogistiek</i> verstrekt worden aan Opdrachtnemer voor alle Deelnemende diensten m.u.v. de ZBO's. De elektronische bestelomgeving kan wel gebruikt worden voor de opdrachten van de ZBO's. Dit geldt overigens voor alle percelen.
42	Bijlage 2 Programma van Eisen	3.4. (informatie)Beveiligingseisen	UE 84	Tussen de deelnemende diensten staat de klant Politie. Met onze dienstverlening die onze organisatie momenteel verricht voor de Politie is de eis gesteld om in te loggen met MFA (Multi Factor Identificatie). Deze hogere beveiligingsmaatregel zien wij steeds vaker terug komen bij onze klanten. Naar onze mening zou in het kader dat de Politie deze specifieke eis stelt het gebruik van MFA als standaard moeten dienen voor dit contract. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat u hierop doelt met EIS UE 84?	De aanbestedende dienst kan niet bevestigen dat hierop wordt gedoeld in uitvoeringseis UE 84. Het is aan Opdrachtnemer hoe hij zijn beveiliging tegen onrechtmatige toegang door derden inricht.
43	Bijlage 2 Programma van Eisen	4.1. Milieu- en klimaatcriteria	UE 87	Hoe gaat u deze eis verifiëren/controleren alvorens de gunning?	De aanbestedende dienst merkt op dat uitvoeringseis UE 87 een uitvoeringseis betreft en geen gunningseis. Tijdens uitvoering van de Opdracht zal inschrijver gevraagd worden bewijs aan te leveren van hun inzet op CO2-reductie, zoals bijvoorbeeld een geldig Lean & Green-certificaat, een trede op de CO2-prestatieladder, CO2-rapportage van logistieke activiteiten. Ook zal worden gevraagd naar een concreet reductieplan met meetbare doelen. Opdrachtgever beoordeelt de documenten op actualiteit, relevantie en inhoud. Gelijkwaardige alternatieven kunnen worden geaccepteerd mits onderbouwd.
44	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.1. Tarieven	UE 102	In deze eis benoemt u dat de calculatie plaats vindt op basis van de kortste route. Dit is niet wenselijk gezien de dienstverlening en de uitvoering ervan. (U ziet naar onze mening niet graag dat onze chauffeurs de parallelwegen nemen om zo de kortste route te gaan rijden en er langer over zullen doen). In bijlage 3 staat zoals het gebruikelijk is de snelste route te gebruiken. Kunt u deze eis aanpassen naar snelste route?	U constateert terecht dat er sprake is van een inconsistentie tussen de tekst van de uitvoeringseisen UE 102 en UE 106 en de inhoud van <i>Bijlage 3 Producten en servicekaders</i> . In bijlage 3 is opgenomen dat de snelste route als uitgangspunt dient te worden genomen voor de berkenening van reistijden, aan de hand van de meest recente versie van de TLN routeplanner. Om deze reden worden de uitvoeringseisen UE 102 en UE 106 aangepast in <i>Bijlage 2 - Programma van Eisen v2</i> . In plaats van de "kortste route" geldt dat de "snelste route, conform de meest recente versie van de TLN routeplanner" leidend is voor de berekening. Bijlage 3 Producten en servicekaders blijft hierbij ongewijzigd, aangezien deze de juiste uitgangspunten bevat.
45	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.2. Indexering	UE 108	Om geen onduidelijkheid en discussie te krijgen in de toekomst zien we graag dat u aan de hand van het meest recente rapport van Panteia een voorbeeld opstelt welke indexering van toepassing zal zijn per perceel. In het laatste rapport zijn verschillende deelmarkten beschikbaar alsmede verschillende voertuigtypen. Indien gewenst kunnen we u vrijblijvend voorzien van het laatste Panteia rapport. Door vooraf duidelijkheid te scheppen kan er geen discussie ontstaan over de indexeringsmethodiek. Kunt u hierin voorzien?	De aanbestedende dienst is hiertoe bereid. Aan uitvoeringseis UE 108 in <i>Bijlage 2 - Programma van Eisen v2</i> zijn twee tabellen uit het Panteia rapport toegevoegd ter verduidelijking. Ook is ter verduidelijking aangegeven hoe indexering op basis van de gegevens uit voornoemde tabellen per perceel wordt bepaald.
46	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.2. Indexering	UE 108	Indexatie: Kunt u de formule uitwerken aan de hand van een voorbeeld?	Een voorbeeld van deze indexatie: aandeel met diesel voertuigen gereden km's (binnen deze aanbesteding) = 61,5% en aandeel met elektrisch voertuig gereden km's = 38,5%. Indexatie dieselvoertuigen 5,5% en elektrische voertuigen 2%. Indexatie --> $0,615 \times 5,5\% + 0,385 \times 2\% = 4,15\%$

47	Bijlage 2 Programma van Eisen	5.2. Indexering	UE 108	In de pakketten- en koeriersmarkt is het gebruikelijk en marktconform aan te sluiten bij de NEA-indexatie fijnmazige distributie. NEA is een onafhankelijk onderzoeksbureau voor transport dat jaarlijks de indexatie voor de loon- en brandstofkostenontwikkelingen bepaalt. Dit sluit beter aan bij pakketdistributie en koeriersdiensten. Bent u bereid op te nemen dat de tarieven voor perceel 1 na het eerste jaar geïndexeerd kunnen worden conform de NEA-index?	Nee, de aanbestedende dienst is niet bereid dit op te nemen. De tarieven voor perceel 1 (alook perceel 2 en perceel 3) kunnen op verzoek per 1 januari 2027, en vervolgens jaarlijks per 1 januari, worden geïndexeerd.
48	Bijlage 2 Programma van Eisen	2.1.2. Basis eisen dienstverlening	UE 108	Perceel 2: Aanbestedende dienst geeft aan dat de tarieven tot 1 januari 2027 vastliggen. Gezien de huidige kostenontwikkelingen en onzekerheden (zoals loonstijgingen, inflatie en verduurzamingskosten) verzoekt inschrijver nadrukkelijk om de jaarlijkse indexatie op basis van de NEA/Panteia-index toe te passen in januari elk jaar. Bent u bereid dit aan te passen, zodat er jaarlijks geïndexeerd kan worden? Dit zorgt voor een evenwichtige en marktconforme afspraak voor beide partijen en zorgt ervoor dat dienstverleners kunnen inschrijven.	Zie antwoord vraag 47.
49	Bijlage 2 Programma van Eisen	6.2. Managementinformatie en rapportage eisen	UE 116	Gezien de hoeveelheid informatie die wordt uitgevraagd stellen wij voor om deze managementrapportage uiterlijk binnen 10 werkdagen gereed te hebben. Gaat u hiermee akkoord?	De aanbestedende dienst gaat hiermee niet akkoord.
50	Bijlage 2 Programma van Eisen	6.2. Managementinformatie en rapportage eisen	UE 120	Het is gebruikelijk om de CO2 compensatie jaarlijks te compenseren. Kunt u om die reden de CO2 compensatie jaarlijks uitvragen in plaats van per kwartaal.	De aanbestedende dienst is daartoe bereid. Uitvoeringseis UE 120 wordt als volgt aangepast in <i>Bijlage 2 - Programma van Eisen v2</i> : "....6. CO2 gecompenseerd volgens UE 89. (rapportering niet per kwartaal maar jaarlijks)."
51	Bijlage 2b Elektronische bestelomgeving en koppeling TMS Rijkslogistiek			Kan aanbestedende dienst bevestigen dat de TMS koppeling moet worden gemaakt met Transsmart en dit door alle deelnemende diensten wordt gebruikt?	Nee, er wordt geen gebruik gemaakt van Transsmart. De koppeling vanuit Opdrachtnemer moet gemaakt worden met het TMS koppelvlak van de Deelnemende dienst <i>Rijkslogistiek</i> . Zie verder de beschrijving van de rol van Rijkslogistiek ten opzichte van de overige Deelnemende diensten, met uitzondering van ZBO's in het Beschrijvend document.
52	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Naar onze mening komt de laad- en lostijd tot stand door de laadtijd te pakken, vervolgens de rijtijd toe te voegen en vervolgens de lostijd. In het kader van het halen van de diverse tijdigheidskpi's is deze tijd onmogelijk omdat er oorzaken zijn onderweg welke effect hebben op de rijtijd (files, omrijden, wachttijd bij de afzender etc). Hoe dient de inschrijver om te gaan met dergelijke oorzaken waarop ze geen invloed heeft maar waarbij geen rekening wordt gehouden in deze KPI's?	Realistische laad-, los- en rijtijden zijn gebaseerd op jarenlange ervaring van Rijkslogistiek. Bij de bepaling daarvan zijn in de systemen om die reden marges ingebouwd.
53	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Hoe garandeert de aanbestedende dienst dat er altijd realistische laad- en lostijden (dus rekeninghoudend met realistische rijtijden) worden aangeleverd voor de dienstverlening om de KPI te kunnen halen?	Realistische laad-, los- en rijtijden zijn gebaseerd op jarenlange ervaring van Rijkslogistiek. Bij de bepaling daarvan zijn in de systemen om die reden marges ingebouwd.
54	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 1.1. deelt het aantal onherstelbare zoekgeraakte zendingen door het totaal aantal ritten. Naar onze mening zou het aantal onherstelbare zoekgeraakte zendingen delen door het totaal aantal zendingen moeten zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .
55	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 1.2.A.geeft u aan dat 98% van de leveringen op tijd dient te zijn. Vervolgens in de definitie spreekt u over zendingen. De berekening vindt weer plaats over het aantal ritten. Naar onze mening bedoelt u in dit geheel het aantal zendingen. Immers een rit kan uit meerdere zendingen bestaan, welke onafhankelijk van elkaar op tijd of te laat kunnen zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .
56	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 1.2.B.geeft u aan dat 99% van de leveringen op tijd dient te zijn. Vervolgens in de definitie spreekt u over zendingen. De berekening vindt weer plaats over het aantal ritten. Naar onze mening bedoelt u in dit geheel het aantal zendingen. Immers een rit kan uit meerdere zendingen bestaan, welke onafhankelijk van elkaar op tijd of te laat kunnen zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .
57	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 2.1. deelt het aantal onherstelbare zoekgeraakte zendingen door het totaal aantal ritten. Naar onze mening zou het aantal onherstelbare zoekgeraakte zendingen delen door het totaal aantal zendingen moeten zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .

58	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 2.2.A geeft u aan dat 98% van de leveringen op tijd dient te zijn. Vervolgens in de definitie spreekt u over zendingen. De berekening vindt weer plaats over het aantal ritten. Naar onze mening bedoelt u in dit geheel het aantal zendingen. Immers een rit kan uit meerdere zendingen bestaan, welke onafhankelijk van elkaar op tijd of te laat kunnen zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .
59	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			In de formule bij KPI 2.2.B geeft u aan dat 99% van de leveringen op tijd dient te zijn. Vervolgens in de definitie spreekt u over zendingen. De berekening vindt weer plaats over het aantal ritten. Naar onze mening bedoelt u in dit geheel het aantal zendingen. Immers een rit kan uit meerdere zendingen bestaan, welke onafhankelijk van elkaar op tijd of te laat kunnen zijn. Kunt u deze KPI aanpassen?	De aanbestedende dienst is het volledig eens met uw constatering en heeft deze KPI overeenkomstig aangepast in <i>Bijlage 2d - Kritische Prestatie Indicatoren v2</i> .
60	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			De formules van de KPI's zijn niet realistisch. Hierdoor worden appels met peren vergeleken. Wij verzoeken u realistische formules te hanteren. Voorbeeld KPI 1.1 het aantal onherstelbaar zoekgeraakte zendingen delen door het totaal aantal zendingen ipv het te delen door het aantal ritten. Indien u hier niet in mee gaat, graag uw motivatie.	Indien u bedoelt dat het aantal onherstelbaar zoekgeraakte zendingen wordt gedeeld door het aantal ritten en dat het logischer zou zijn dit aantal te delen door het totaal aantal zendingen, dan gaat de aanbestedende dienst hiermee akkoord, zie daarvoor ook het antwoord op vraag 54 hierover.
61	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			De malusregelingen zijn naar de mening van inschrijver disproportioneel. Op de uitvoering van koeriersdiensten zijn voor het binnenland de Algemene Vervoerscondities (AVC) en boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (dwingend recht) van toepassing. Dit geldt ook voor de aansprakelijkheid, indexatie en overkomstduur. Wij kunnen en willen hiervan niet afwijken. Bent u akkoord dat de Algemene Vervoerscondities (AVC), boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de CMR inclusief de aansprakelijkheid, indexatie en overkomstduur van toepassing zijn en de malussen daarmee komen te vervallen? Zo niet graag uw uitgebreide toelichting?	De malusregelingen in deze aanbesteding worden niet gezien als disproportioneel. Zij hebben als doel het stimuleren van goede prestaties, zoals tijdige levering en klanttevredenheid. Malussen zijn gebruikelijk in overheidsopdrachten en zijn bedoeld als kwaliteitsprikkel. Ze zijn transparant, redelijk en afgestemd op de aard van de Opdracht. Er is dan ook geen aanleiding om deze te laten vervallen. De Algemene Vervoerscondities (AVC) zijn niet van toepassing, zie ook antwoord op vraag 78.
62	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Perceel 2: KPI perceel 2: Is aanbestedende dienst bereid de voorgestelde malus bij zoekgeraakte zendingen te schrappen? Schade wordt al afgedekt via transportvoorwaarden (AVC/CMR), waardoor een extra malus leidt tot dubbele aansprakelijkheid en een onevenredig risico voor de opdrachtnemer. Inschrijver kan hier niet mee akkoord gaan. Bent u bereid dit aan te passen/ is dit op een later moment bespreekbaar?	Zie antwoord op vraag 61. De aanbestedende dienst is niet bereid dit aan te passen en merkt op dat niet genoeg benadrukt kan worden dat er absoluut geen zendingen zoek mogen raken. Vandaar deze malus.
63	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Perceel 2: kpi 2.2.A - 2.2.B : Inschrijver acht een leverbetrouwbaarheid van boven de 95% op dagniveau en tijdvensters realistisch en werkbaar, is een aanpassing bespreekbaar?	De aanbestedende dienst gaat ervan uit dat u doelt op KPI 2.1. Aanpassing van de KPI is niet bespreekbaar. De aanbestedende dienst heeft in nauw overleg met de Deelnemende diensten bepaald hoe hoog de leverbetrouwbaarheid dient te zijn. De in de KPI-bijlage opgenomen percentages zijn daarvan de afspiegeling. Vandaar dat wordt vastgehouden aan genoemde percentages.
64	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Perceel 2: KPI 2.2.B Aanbestedende dienst geeft aan dat een levering niet tijdig is bij een afwijking van meer dan 15 minuten. In de logistieke praktijk wordt doorgaans een marge van 30 minuten gehanteerd. Is aanbestedende dienst bereid dit aan te passen naar 30 minuten?	Nee, de aanbestedende dienst is niet bereid de marge voor een tijdige levering aan te passen naar 30 minuten. De marge voor tijdige levering blijft gehandhaafd op 15 minuten.
65	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Perceel 2: KPI 2.2.B Aanbestedende dienst geeft aan dat een levering niet tijdig is bij een afwijking van meer dan 15 minuten. In de logistieke praktijk wordt doorgaans een marge van 30 minuten gehanteerd. Is aanbestedende dienst bereid dit aan te passen naar 30 minuten?	Zie antwoord op vraag 64.
66	Bijlage 2d Kritische Prestatie Indicatoren			Perceel 2: KPI 2.2.B Aanbestedende dienst geeft aan dat een levering niet tijdig is bij een afwijking van meer dan 15 minuten. In de logistieke praktijk wordt doorgaans een marge van 30 minuten gehanteerd. Is aanbestedende dienst bereid dit aan te passen naar 30 minuten?	Zie antwoord op vraag 64.
67	Bijlage 3 Producten en servicekaders			Perceel 2: Incidenteel transport wordt op basis van een stukprijs uitgevraagd (pallet, RC etc), hier wordt niet rekening gehouden met kilometers zoals inschrijver nu begrijpt. Is dit correct? Als je deze goederen in de Ritgegevens per perceel 2 selecteerd, ziet inschrijver wel in kolom X kilometers ingevuld staan? Inschrijver ontvangt graag een toelichting van aanbestedende dienst	Dat is correct. Voor product 1 <i>Incidenteel transport</i> geldt een tarief op basis van europallet, rolcontainer, bureaustoel en collo. Kilometers zijn niet relevant.

68	Bijlage 3 Producten en servicekaders			Perceel 2: Binnen enkele productgroepen (zoals product 3) wordt een tijdvenster van laden uitgevraagd en aansluitend leveren. Inschrijver vraagt of het ook mogelijk is dat inschrijver later levert dan aansluitend, maar wel op de leverdag en voor 17.00 uur?	Nee, het idee bij dit product (product 3) is dat goederen snel geleverd worden.
69	Bijlage 3 Producten en servicekaders			Perceel 2: Inschrijver begrijpt dat aanbestedende dienst perceel 1, 2,3 uitvraagt, maar is verbaasd dat kleine goederen zoals enveloppen en colli onder perceel 2 vallen en niet onder 1. Kan aanbestedende dienst toelichting geven?	De aanbestedende dienst verwijst voor het antwoord op deze vraag naar bijlage 3 <i>Productgroepen & servicekaders</i> bij Perceel 1 en Perceel 2, specifiek naar de tabellen "Toeslagen en bijzonderheden". Hieruit blijkt dat zendingen in Perceel 1 maximaal 50 kg mogen wegen, waarbij één colli niet zwaarder mag zijn dan 25 kg. In Perceel 2 is het vervoer van zendingen > 50 kg en collo zwaarder dan 25 kg toegestaan. Ook kleine goederen zoals enveloppen of colli kunnen binnen Perceel 2 vallen wanneer deze onderdeel zijn van zendingen die buiten de kaders van Perceel 1 vallen. Het repeterende karakter van de rit maakt dat deze in Perceel 2 valt.
70	Bijlage 3 Producten en servicekaders			Perceel 2: Voor alle producten gaat inschrijver laden en lossen. Kunt u toelichten of u verwacht dat alle zendingen bij zowel laden als lossen op basis van barcodes gescand worden? Indien dit (deels) anders is voorzien, kunt u dan aangeven hoe u dit proces voor zich ziet?	Het scannen van barcodes scannen is op dit moment nog niet standaard ingeregeld. Vanuit het TMS-systeem wordt gewerkt met een applicatie die gebruikmaakt van QR-codes. Daarnaast vindt een deel van het proces nog plaats zonder gebruik van QR- of barcodes.
71	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 1.2		Kan de AD de gepubliceerde vragen en antwoorden/Nota's van Inlichtingen in alle documenten in de rangorde boven de overeenkomst plaatsen? In het geval er in de Nvl's wordt afgeweken van de overeenkomst en/of de AIV dan prevaleren de Nvl's met daarin de opgenomen wijzigingen. Op die manier zijn overeengekomen wijzigingen direct van toepassing op alle documenten en hoeven de wijzigingen niet handmatig overgenomen te worden. Door deze praktische oplossing wordt er niets over het hoofd gezien en voorkomen partijen dat er fouten worden gemaakt.	Nee, aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel. De mogelijke aanpassingen in de Nota van Inlichtingen worden verwerkt in de definitieve raamovereenkomst.
72	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 2.1		Omdat de vervoersmarkt op dit moment erg verandert, is het voor Inschrijver van belang om een bepaalde flexibiliteit te behouden. Het is namelijk zeer aannemelijk dat de markt er over drie jaar anders uit ziet. Inschrijver wenst om die reden inspraak in de verlenging van de overeenkomst. In het geval het in verband met een wijziging op de markt nodig is om bepaalde producten of processen aan te passen dan is het voor Inschrijver van belang dat zij de overeenkomst kan wijzigen of kan beëindigen. Als inschrijver deze vrijheid niet heeft kan het voorkomen dat zij voor de AD bepaalde wijzigingen niet kan doorvoeren of een product of dienst in stand moet houden. Dit is niet wenselijk. Kan de AD wijzigen dat de verlenging plaatsvindt in het geval beide partijen daarmee akkoord gaan? Kan de AD daarbij ook de looptijd en de verlenging wijzigingen naar een initiële periode van 2 (twee) jaar met een wederkerige verlenging van 2 (twee) keer 1 (één) jaar?	Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel. Artikel 2.1 blijft ongewijzigd in stand.
73	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 7.2		Vanzelfsprekend geeft Inschrijver aan dat alle gegevens in overeenstemming met alle toepasselijke wet- en regelgeving worden verwerkt en gebruikt. Het geven van inzage gaat Inschrijver echter te ver. Kan de AD de laatste volzin uit dit artikel verwijderen?	Hier gaat aanbestedende dienst niet mee akkoord. Het artikel blijft ongewijzigd in stand.
74	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 8		Gelet op het feit dat de AD ook beschikking krijgt tot commerciële, vertrouwelijke en bedrijfsgevoelige informatie is het voor Inschrijver van belang dat de AD ook tot geheimhouding is gehouden. Kan de AD dit artikel wederkerig maken?	De aanbestedende dienst onderschrijft het belang van een zorgvuldige omgang met vertrouwelijke en/of commercieel gevoelige informatie van Opdrachtnemer. De aanbestedende dienst is echter eveneens gehouden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder vertrouwelijkheid, en aan wettelijke verplichtingen zoals de Algemene wet bestuursrecht en de Wet open overheid. Om tegemoet te komen aan de wens van inschrijver, zal de aanbestedende dienst de volgende aanvullende bepaling opnemen in <i>Bijlage 4 - Raamovereenkomst v2</i> : <i>"8.7 Opdrachtgever zal vertrouwelijke, commercieel gevoelige en/of bedrijfsvertrouwelijke informatie van de Opdrachtnemer die hem tijdens de uitvoering van deze Raamovereenkomst ter kennis komt, als zodanig behandelen. Opdrachtgever zal deze informatie niet aan derden verstrekken of openbaar maken, tenzij dit voortvloeit uit een wettelijke verplichting of een rechterlijke uitspraak. De geheimhoudingsverplichting geldt niet voor informatie die reeds publiekelijk bekend is of op andere wijze rechtmatig is verkregen."</i>

75	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 8.2		De boete in dit artikel is voor Inschrijver veel te hoog. Mede gelet op het grote aantal personeelsleden van Inschrijver is het risico op deze aanzienlijke boete te groot. Inschrijver begrijpt de financiële prikkel die de AD wil geven. Echter, een boete van deze hoogte gaat dat doel veel te ver voorbij. Kan de AD deze boete verwijderen?	Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel. Artikel 8.2 blijft ongewijzigd in stand.
76	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 9; ARVODI-2025 artikel 19.2, artikel 19.3, artikel 19.4 en artikel 19.5		<p>In het voorgestelde ontbreekt een regeling omtrent de aansprakelijkheid van Inschrijver voor schade van derden en indirecte schade. In het vervoersrecht is het gebruikelijk en niet redelijk om een vervoerder aansprakelijk te laten zijn voor directe schade die niet rechtstreeks voortvloeit uit het vervoer. Daarnaast is het ook niet redelijk en disproportioneel om Inschrijver aansprakelijk te maken voor schade van derden (de geadresseerden). Voor Inschrijver brengt een dergelijke aansprakelijkheid een enorm risico met zich mee. Dit zit in het feit dat Inschrijver in verband met het briefgeheim (artikel 13 Grondwet) niet weet wat de inhoud is van een pakket.</p> <p>Kan de AD gelet op het bovenstaande akkoord gaan dat Inschrijver niet aansprakelijk is voor indirecte schade, immateriële schade en schade van derden die het gevolg is van de uitvoering van de overeenkomst (en dus slechts aansprakelijk is voor de directe schade die rechtstreeks voortvloeit uit het vervoer)?</p>	Aanbestedende dienst kan niet akkoord gaan met uw voorstel. De raamovereenkomst blijft ongewijzigd in stand.
77	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 9; ARVODI-2025 artikel 19.2, artikel 19.3, artikel 19.4 en artikel 19.5		<p>Voor Inschrijver is het niet redelijk dat zij aansprakelijk kan worden gesteld voor schade, voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zij de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen en die niet krachtens de wet, rechtshandeling of in het verkeer geldende opvatting aan Inschrijver kunnen worden toegerekend. Inschrijver kan ook niet aansprakelijk worden gesteld voor schade aan derden welke ontstaat als gevolg van de inhoud van het of pakket.</p> <p>Tot slot kan Inschrijver ook geen aansprakelijkheid accepteren voor schade die is ontstaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uit de aard of een gebrek aan de inhoud van het pakket; - Door ondeugdelijke verpakking; - Door aanhouding of inbeslagname op last van daartoe bevoegd gezag; - Door onjuiste of onvolledige adressering; <p>Kan de AD hiermee akkoord gaan en dit in de algemene voorwaarden/overeenkomst overnemen?</p>	Aanbestedende dienst kan niet akkoord gaan met uw voorstel. De raamovereenkomst blijft ongewijzigd in stand.
78	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 9.4		Art. 9.4. Op de uitvoering van koeriersdiensten zijn voor het binnenland de Algemene Vervoerscondities (AVC), boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (dwingend recht) van toepassing. Dit geldt onder meer voor de aansprakelijkheid, indexatie en overkomstduur. Wij kunnen en willen hiervan niet afwijken. Bent u akkoord dat de Algemene Vervoerscondities (AVC), boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en de CMR inclusief de aansprakelijkheid, indexatie en overkomstduur van toepassing zijn?	<p>1. Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met de toepassing van de AVC op deze overheidsopdracht.</p> <p>2. Het CMR verdrag ziet op internationaal vervoer en niet op nationaal vervoer. Daarmee komt de aanbestedende dienst tot de conclusie dat het CMR verdrag niet van toepassing is op deze overheidsopdracht.</p> <p>3. Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek bevat inderdaad grotendeels dwingend recht. Echter, zijn de bepalingen zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken niet in strijd met dit dwingend recht uit boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Concluderend, de aanbestedingsstukken, inclusief de raamovereenkomst, blijven ongewijzigd in stand.</p>

79	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 10		<p>Inschrijver maakt voor de bezorging van pakketten gebruik van een groot en flexibel netwerk aan onderaannemers. Daarbij stelt Inschrijver hoge eisen aan haar onderaannemers en wisselt Inschrijver haar onderaannemers als deze niet (meer) aan de eisen voldoen. Akkoord gaan met een dergelijk artikel zou niet werkbaar zijn. Inschrijver zou dan voor iedere nieuwe onderaannemer die zij op landelijk niveau inschakelt, beëindigd of wisselt toestemming moeten vragen aan al haar klanten. Dit is praktisch niet uitvoerbaar. Daarnaast geldt dat Inschrijver verantwoordelijk is voor de onderaannemers die zij inschakelt. Kan de AD dit artikel om deze reden verwijderen?</p>	<p>Artikel 10 van de raamovereenkomst wordt verwijderd. In <i>Bijlage 4 - Raamovereenkomst v2</i> zal de volgende aanvullende bepaling (artikel 13.6) in afwijking op artikel 6 van de ARVODI-2025 worden opgenomen:</p> <p><i>"In afwijking van artikel 6 van de ARVODI 2025 geldt dat Opdrachtnemer voor de inzet van onderaannemers ten behoeve van de reguliere operationele uitvoering van de pakketbezorging geen voorafgaande toestemming van Opdrachtgever behoeft, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:</i></p> <p><i>a) Opdrachtnemer blijft volledig verantwoordelijk voor de nakoming van alle verplichtingen uit deze Raamovereenkomst, inclusief die van door haar ingeschakelde onderaannemers;</i></p> <p><i>b) De onderaannemers voldoen aan ten minste dezelfde (kwaliteits)eisen, verplichtingen en normen als die welke gelden voor Opdrachtnemer;</i></p> <p><i>c) Opdrachtnemer administreert welke onderaannemers worden ingezet en op welk moment, en verstrekt op eerste verzoek van Opdrachtgever een actueel overzicht hiervan;</i></p> <p><i>d) Opdrachtgever behoudt het recht om, in geval van zwaarwegende bezwaren, gemotiveerd bezwaar te maken tegen de inzet van een specifieke onderaannemer, waarna Opdrachtnemer in overleg met Opdrachtgever naar een passende oplossing zoekt."</i></p>
80	Bijlage 4 Raamovereenkomst	Artikel 13.1; ARVODI-2025 artikel 2		<p>Bij overeenkomsten die zien op vervoer en transport is het in Nederland zeer gebruikelijk om de Algemene Vervoerscondities 2002 (de AVC 2002) van toepassing te verklaren en op te nemen in een overeenkomst. De AVC 2002 regelen verscheidene onderwerpen die specifiek zien op vervoer/transport, welke normaal gesproken in algemene inkoopvoorwaarden van aanbestedende diensten niet goed geregeld worden. Gelet op het feit dat de AVC 2002 marktconform zijn en eigenlijk altijd worden overgenomen, kan de AD voor het vervoer van pakketten de AVC 2002 van toepassing verklaren op de overeenkomst en opnemen in de rangorde?</p>	<p>Aanbestedende dienst kan niet akkoord gaan met uw voorstel. De raamovereenkomst blijft ongewijzigd in stand.</p>
81	Bijlage 5 ARVODI-2025	Algemeen (ARVODI-2025 artikel 2.1)		<p>Inschrijver wil graag flexibel en marktconform zijn en meebewegen met ontwikkelingen. Hiervoor zullen we soms aanpassingen in onze dienstverlening aanbrengen die betrekking hebben op uw overeenkomst. Wij zullen die uiteraard tijdig communiceren. Bent u bereid om akkoord te gaan met dergelijke toekomstige wijzigingen?</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat niet bij voorbaat akkoord met mogelijke toekomstige wijzigingen. Elke mogelijke toekomstige wijziging zal t.z.t. beoordeeld worden op verenigbaarheid met de overeenkomst en toepasselijke wet- en regelgeving, waarna er vervolgens wel of geen akkoord wordt gegeven. Artikel 2.1 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.</p>
82	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 3		<p>Inschrijver geeft in beginsel geen garanties af op haar dienstverlening omdat een garantie per definitie een verplichting van 100% oplegt. Gelet op de grootte van de organisatie van Inschrijver en het grootte aantal personeelsleden is een garantie praktisch niet vol te houden. Kan de AD dit artikel om deze reden aanpassen naar een inspanningsverplichting? Zo niet, is de AD akkoord om Inschrijver eerst in gebreke te stellen in het geval Inschrijver niet aan dit artikel voldoet zodat Inschrijver niet direct in verzuim verkeerd?</p>	<p>De aanbestedende dienst past het artikel niet aan naar een inspanningsverplichting, omdat de Opdrachtnemer een resultaatverplichting heeft tot het leveren van de gevraagde dienstverlening. Hoe aanbestedende dienst omgaat met het tekortschieten van opdrachtnemer in de nakoming van haar verplichtingen, staat toegelicht in artikel 9 van de raamovereenkomst en artikel 19 ARVODI-2025. Hier staat ook toegelicht wanneer er wel of geen ingebrekestelling zal worden verstuurd.</p>
83	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 4.1		<p>Inschrijver heeft een personeelsbestand van meer dan 34.000 werknemers. Het is dus praktisch niet uitvoerbaar om voor iedere vervanging van medewerkers toestemming te vragen. Dit artikel zou ertoe leiden dat in het geval de Inschrijver een medewerker vervangt of ergens anders inplant, dat zij toestemming moet vragen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Kan de AD dit artikel verwijderen of zo aanpassen/opvatten dat dit artikel zich beperkt tot de contactpersonen van de AD bij Inschrijver?</p>	<p>Artikel 4.1 ARVODI-2025 beperkt zich tot de contactpersonen van Opdrachtnemer. In <i>Bijlage 4 - Raamovereenkomst v2</i> wordt de volgende aanvullende bepaling (artikel 13.7) opgenomen:</p> <p><i>"In aanvulling op artikel 4.1 ARVODI-2025 geldt dat dit artikel enkel toeziet op de contactpersonen van Opdrachtnemer."</i></p>
84	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 4.2		<p>Vanwege het wisselende en flexibele netwerk van subcontractors en bezorgers is het niet altijd mogelijk om personeel te vervangen. Als er een gegronde klacht is jegens een medewerker zal Inschrijver uiteraard in overleg treden met Aanbestedende Dienst. Is dat afdoende voor u?</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel. Artikel 4.2 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.</p>

85	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 6		Inschrijver maakt voor de bezorging van pakketten gebruik van een groot en flexibel netwerk aan onderaannemers. Daarbij stelt Inschrijver hoge eisen aan haar onderaannemers en wisselt Inschrijver haar onderaannemers als deze niet (meer) aan de eisen voldoen. Akkoord gaan met een dergelijk artikel zou niet werkbaar zijn. Inschrijver zou dan voor iedere nieuwe onderaannemer die zij op landelijk niveau inschakelt, beëindigd of wisselt toestemming moeten vragen aan al haar klanten. Dit is praktisch niet uitvoerbaar. Daarnaast geldt dat Inschrijver verantwoordelijk is voor de onderaannemers die zij inschakelt. Kan de AD dit artikel om deze reden buiten toepassing verklaren?	Zie ook antwoord op vraag 79.
86	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 11		De AD krijgt bij de uitvoering van de overeenkomst ook inzage in vertrouwelijke en/of commerciële informatie van Inschrijver. Voor Inschrijver is het van groot belang dat deze informatie ook vertrouwelijk blijft. Kan de AD dit artikel om die reden wederkerig te maken?	Zie antwoord op vraag 74.
87	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 12		Inschrijver is in het kader van de AVG verwerkingsverantwoordelijke. De toezichthouder (de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) heeft aangegeven dat een logistiek dienstverlener voor wat betreft het vervoer van post en pakketten in opdracht van haar klanten niet kan worden aangemerkt als een 'verwerker'. Dit geldt ook voor wat betreft de verwerking van de persoonsgegevens die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de logistieke dienst. Een verwerkersovereenkomst is daarom niet nodig in het kader van de logistieke dienstverlening van Inschrijver. Kan de AD akkoord gaan met het buiten toepassing laten van de verwerkersovereenkomst?	Artikel 12.2 t/m 12.4 ARVODI-2025 heeft betrekking op een eventuele verwerkersrelatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Binnen de uitvoering van deze overheidsopdracht is deze verwerkersrelatie er in beginsel niet en zijn zowel opdrachtgever als opdrachtnemer zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke. Dit heeft tot gevolg dat artikel 12.2 t/m 12.4 automatisch niet van toepassing zijn. Echter, mocht deze verwerkersrelatie gedurende de looptijd van de raamovereenkomst toch wel ontstaan dan gelden de bepalingen uit artikel 12 onverkort en zal er alsnog een verwerkersovereenkomst moeten worden gesloten. Aanbestedende dienst gaat om deze reden niet akkoord met uw voorstel en artikel 12 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.
88	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 13.1, 13.2 en 13.3		Inschrijver heeft een groot klantenbestand en kan doorgaans niet voor iedere afzonderlijke klant verschillende huisregels hanteren. Inschrijver gaat er echter vanuit de huisregels over het algemeen redelijke huisregels zijn die zij ook zelf aan haar personeel oplegt. Om niet voor verrassingen komen te staan wenst Inschrijver de huisregels op voorhand te ontvangen zodat zij weet waar zij akkoord mee gaat. Kan de AD de huisregels delen?	De verwachting is dat de huisregels van de Deelnemende diensten in algemene zin redelijk zijn. Dat wil zeggen: geen bijzondere of afwijkende huisregels. Hier wordt verder invulling aan gegeven tijdens de implementatieperiode.
89	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 16.3 en 16.4		Inschrijver heeft haar eigen accountant die de financiële administratie van Inschrijver controleert. Inschrijver kan niet zonder meer een andere accountant inzicht geven in alle financiële en overige bescheiden. Deze informatie- en inzageverplichting gaat – gelet op de gevraagde dienstverlening – te ver. Bovendien zijn dergelijke verplichtingen onnodig. Kan de AD daarom deze artikelen buiten toepassing verklaren?	De aanbestedende dienst verklaart deze artikelen niet buiten toepassing. Opdrachtgever wil in staat zijn factureren te laten controleren door een door Opdrachtgever aan te wijzen accountant. Daarbij wordt opgemerkt dat er geen verplichting is vanuit Opdrachtgever om van dit recht gebruik te maken.
90	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 17		Inschrijver gaat niet akkoord met een voorschot of een kredietinstellingsgarantie. Temeer omdat Inschrijver diensten verleend en geen betalingen aan de AD verricht. Kan de AD bevestigen dat zij deze niet zal vragen?	Artikel 17 ARVODI-2025 is enkel van toepassing wanneer opdrachtgever een voorschot betaald aan Opdrachtnemer. Aanbestedende dienst is niet voornemens om een voorschot te betalen aan Opdrachtnemer gedurende de looptijd van de raamovereenkomst, waardoor artikel 17 ARVODI-2025 niet van toepassing is. Mocht Opdrachtgever gedurende de looptijd van de raamovereenkomst toch aan Opdrachtnemer een voorschot betalen, dan is artikel 17 ARVODI-2025 onverkort van toepassing.
91	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 18		Dit artikel is praktisch moeilijk uitvoerbaar. Inschrijver kan immers niet voor ieder afzonderlijk pakket de AD op de hoogte brengen dat het pakket mogelijk vertraagd is. Vaak kan Inschrijver bij losse pakketten geen onderzoek instellen omdat het pakket niet geregistreerd is, zoals bijvoorbeeld bij een aangetekend pakket of een pakket met een service wel het geval is. Daarbij geldt dat Inschrijver slechts streeftermijnen hanteert bij haar dienstverlening. Kan de AD daarom dit artikel zo opvatten/aanpassen dat Inschrijver slechts bij grote calamiteiten of vertragingen in haar dienstverlening als geheel de AD dient te informeren?	Voor vertraging van zendingen gelden de eisen zoals opgenomen in het Programma van Eisen (bijlage 2, waaronder in ieder geval uitvoeringseis 18 (UE 18)). Voor andere vertragingen in de dienstverlening, zoals bijvoorbeeld het aanleveren van rapportages, geldt dit artikel 18 ARVODI-2025 onverkort.
92	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 20.2		Voor Inschrijver is het niet akkoord dat gebrek aan personeel, ziekte van personeel en transportproblemen niet vallen onder overmacht. Deze zaken betreffen de kern van de dienstverlening van Inschrijver en zijn juist situaties die onder overmacht voor Inschrijver vallen. Daarbij komt ook dat Inschrijver te kampen heeft met personeelstekorten, zoals de meeste sectoren in Nederland. Kan de AD bevestigen dat deze situaties niet onder overmacht vallen?	Aanbestedende dienst kan niet akkoord gaan met uw voorstel. Artikel 20.2 blijft ongewijzigd in stand.

93	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 23		Inschrijver is van mening dat dit artikel buiten toepassing gelaten kan worden. Kunt u anders toelichten aan welke IE rechten gebruiksrechten u denkt?	Algemene voorwaarden zijn juist geschreven om alle denkbare scenario's te regelen, ook al is in een concrete overeenkomst een bepaald scenario niet direct denkbaar. Dit betekent in het geval van artikel 23 ARVODI-2025 dat als er in de uitvoering van de Opdracht geen IE rechten ontstaan, dit artikel automatisch niet van toepassing is. Zodra er tijdens de uitvoering van de Opdracht wel IE rechten gaan ontstaan, is het artikel wel degelijk van toepassing. Artikel 23 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.
94	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 24.1		Kunt u bevestigen dat onder derden in ieder geval geen groepsmaatschappijen in de zin van artikel 2:24b BW worden gezien?	Dit kan aanbestedende dienst niet bevestigen. Groepsmaatschappijen in de zin van artikel 2.24b BW worden wel gezien als derden, zoals bedoeld in artikel 24.1 ARVODI-2025.
95	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 25.2		Is het voor de AD voldoende dat Inschrijver een verzekeringscertificaat overlegt?	Het is voor de aanbestedende dienst van belang dat de Opdrachtnemer kan aantonen dat zij verzekerd is op de manier die gevraagd wordt in de aanbestedingsdocumenten. Wanneer dit mogelijk is met een certificaat of verklaring van de verzekeraar is dat voldoende.
96	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 26.4 en artikel 26.5		Inzage in arbeidsvoorwaarden en/of arbeidsovereenkomsten is niet noodzakelijk in het kader van deze dienstverlening. Een dergelijke informatie- en inzageverplichting gaat voor Inschrijver te ver. Bovendien kan dit mogelijk in strijd zijn met de AVG wanneer van Inschrijver wordt verwacht dat zij persoonsgegevens van werknemers met de AD moet delen. Al met al is dit artikel voor Inschrijver niet akkoord. Kan de AD dit artikel buiten toepassing verklaren?	Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel en artikel 26 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.
97	Bijlage 5 ARVODI-2025	artikel 27		Inschrijver ziet het belang van dit artikel niet in de context van deze aanbesteding, terwijl het artikel wel allerlei verplichtingen oplegt met vergaande praktische implicaties. Daarbij komt dat Inschrijver meer dan 34.000 werknemers in dienst heeft. Het is voor Inschrijver dan ook niet mogelijk om voor al haar werknemers te voldoen aan de informatieverplichting uit dit artikel. Kan de AD dit artikel buiten toepassing verklaren?	Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel en artikel 27 ARVODI-2025 blijft ongewijzigd in stand.
98	Bijlage 8 Ritgegevens per perceel			Perceel 2: Inschrijver wil graag aanbestedende dienst attenderen dat de orderdataum in de toekomst ligt ten opzichte van de laaddatum. Hierdoor heeft inschrijver geen inzicht in de leadtime van de ritten Inschrijver ontvangt graag een herziene ritgegevens sheet	De kolommen "orderdatum" en "werkelijke laaddatum" bevatten minder ontbrekende waarden en zijn completer om mee te rekenen. Daarnaast is de weergave van de laaddatum aangepast van de Amerikaanse naar de juiste datumnotatie. Dit is aangepast in <i>Bijlage 8 - Ritgegevens per perceel v2</i> .
99	Bijlage 8 Ritgegevens per perceel			Perceel 2: Goederensoort Bureaustoel, is het mogelijk deze een pallet te zetten zodra het er meer dan 1 is?	De aanbestedende dienst acht uw vraag onvoldoende eenduidig, maar geeft hierbij de volgende toelichting: 1) Bureaustoelen worden door de deelnemende dienst niet op een pallet* aangeleverd. 2) U mag bureaustoelen op eigen pallet plaatsen indien gewenst. 3) De kosten dienen per bureaustoel te worden gefactureerd. *dit betreft transport van bureaustoelen naar huisadressen. Dit product bureaustoel valt in categorie 0-250kg (inzet bestelwagen).
100	Bijlage 8 Ritgegevens per perceel			Perceel 2: Kolom B Productgroep. Inschrijver vraagt of het mogelijk is een kolom toe te voegen in de sheet ritgegevens per perceel, een extra kolom met de productgroepen 1 tot en met 6. Voor inschrijver is het nu onduidelijk welke rit in welke productgroep zit. Graag uw aanpassing	De kolom is toegevoegd in de herziene <i>Bijlage 8 - Ritgegevens per perceel v2</i> . De herziene bijlage is separaat gepubliceerd op TenderNed.
101	Bijlage 8 Ritgegevens per perceel			Perceel 2: Kolom Goederensoort; Hierin staat anders diversen, kunt u hier een toelichting op geven wat anders diversen kan betekenen?	Er is geen inzage in de exacte inhoud van het pakket/de zending. Er is (op dit moment) geen specifiek onderscheid te maken in de aard van de goederen, zoals colli, A4-dozen of diversen. Het kan alles omvatten wat niet is opgenomen in de lijst van het aanbod in Perceel 2, zoals bijvoorbeeld vlaggenstokken, standbeelden, goederen langer dan één meter, colli zwaarder dan 25 kilo en zendingen met een totaalgewicht van meer dan 50 kilo.
102	Bijlage C Prijzenblad			Op het prijzenblad geeft u een ondergrens aan voor perceel 1 van € 850.000,= en voor perceel 2 van € 2.800.000,=. Deze ondergrens is niet in lijn met de raming. Wij verzoeken u de ondergrens te verhogen voor perceel 1 naar € 1.000.000,= en voor perceel 2 naar € 3.000.000,=. Indien u hier niet in mee gaat, graag uw motivatie.	De aanbestedende dienst verwijst u tevens naar het antwoord op vraag 3. Zoals toegelicht in paragraaf 5.4 van het Beschrijvend Document zijn de aantallen en wegingen in het Prijzenblad (bijlage C) fictief en uitsluitend bedoeld ter onderlinge vergelijking van inschrijvingen. Evenals voor de bovengrensbetragten geldt ook voor de ondergrensbetragten dat er geen directe koppeling bestaat tussen de in het Prijzenblad opgenomen bedragten voor perceel 1 en perceel 2 en de geraamde bedragten zoals vermeld in paragraaf 3.2.3 van het Beschrijvend Document. De aanbestedende dienst volgt uw redenering dan ook niet en ziet op basis hiervan geen aanleiding om de ondergrensbetragten aan te passen.

103	Bijlage C Prijzenblad			Perceel 1 - Koeriersdiensten. In de koeriersbranche is het gebruikelijk te rekenen met retour km's of vice versa km's. Kunt u een definitie formuleren zodat opdrachtgever en opdrachtnemer de prijs per km op dezelfde manier zullen interpreteren. Voorbeeld: Rit van A naar B is 50 km enkele reis. Kosten/tarief voor inschrijver zijn 100 km. Als alleen de km's voor A naar B (enkele) reis mogen worden gefactureerd moet dus worden ingeschreven met 2 x de normale km-prijs. Voorstel definitie: Kilometerarieven, waarbij een minimum geldt van 20 km, worden vice versa berekend met een eenmalig pick-up starttarief. Dit pick-up tarief wordt ook in rekening gebracht voor een extra afleveradres op dezelfde route en/of een retourrit met belading.	De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel. In het prijzenblad wordt uitgegaan van enkel de kilometers tussen ophaal- en afleveradres (enkele reis). Retourkilometers of vice versa-kilometers worden niet afzonderlijk vergoed.
104	Bijlage C Prijzenblad			Perceel 1 - Koeriersdiensten. Omdat in ieder deel van Nederland zendingen opgehaald moeten kunnen worden is het redelijk om voor spoedritten, bezorging dezelfde dag voor 17:00 uur, ritten met een specifieke laad- en lostijd en combinatieritten te werken met een starttarief. Is aanbestedende dienst bereid een starttarief op te nemen in het prijzenblad?	De aanbestedende dienst verwijst u graag naar bijlage 3 'Producten en servicekaders' en naar uitvoeringseis UE 105 in bijlage 2 'Programma van Eisen'. Voor de producten 1, 2, 3 en 6 wordt reeds gerekend met een zogenoemd starttarief. Voor deze producten geldt namelijk een minimum van twintig (20) kilometer. Dit houdt in dat, ongeacht de werkelijke afstand, minimaal twintig keer het kilometer tarief (exclusief btw) van het betreffende product in rekening wordt gebracht. De aanbestedende dienst is van oordeel dat hiermee voldoende wordt voorzien in een passende vergoeding voor onder andere spoedritten, ritten met specifieke laad- en lostijden en combinatieritten. Het opnemen van een aanvullend starttarief in het prijzenblad wordt daarom niet noodzakelijk geacht.
105	Bijlage C Prijzenblad			Perceel 1 - Koeriersdiensten. Omdat in ieder deel van Nederland 'volgende dag' zendingen opgehaald moeten kunnen worden is het redelijk om een ophaaltarief toe te voegen om te voorkomen dat onnodig veel moet worden verdisconteerd in de collotarieven. Zo blijft de tariefopbouw transparant en betaalt een veelgebruiker niet onnodig voor een afdeling die slecht incidenteel gebruik maakt van de service. Is aanbestedende dienst bereid een ophaaltarief voor 'volgende dag' zendingen op te nemen in het prijzenblad?	De aanbestedende dienst gaat ervan uit dat u in uw vraag doelt op de producten 4 en 5, zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel om een afzonderlijk ophaaltarief voor 'volgende dag' zendingen op te nemen in het Prijzenblad. De ervaring leert dat deze zendingen doorgaans kunnen worden meegenomen in de planbare ritten. Hierdoor ontstaan er weinig tot geen extra kosten voor het ophalen van deze zendingen, en is het hanteren van een apart ophaaltarief in dit geval niet noodzakelijk.
106	Bijlage C Prijzenblad			Perceel 1 - Koeriersdiensten. Opdrachtnemer moet voor elke stop kosten maken. Het is dus redelijk om een 'extra stop' tarief voor elke stop toe te voegen voor een rit met meerdere stops. De opbouw van het tarief wordt dan: starttarief + tarief per km + tarief per tussenstop (laatste afleveradres wordt niet meegerekend. Is aanbestedende dienst bereid dit te wijzigen in het prijzenblad?	De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel.
107	Bijlage C Prijzenblad			Perceel 1 - Koeriersdiensten. In het prijzenblad is geen mogelijkheid om een tarief voor laden- en lossen op te geven. Kan aanbestedende dienst dit, net als wachttijd, opnemen in het prijzenblad?	De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel om een afzonderlijk tarief voor laden en lossen op te nemen in het prijzenblad. Deze kosten zijn verdisconteerd in het kilometer tarief.