



Aangepaste planning:

- Nvl II: van 3 november naar 10 november 2025
- Publiceren Nvl II: 12 november 2025

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|--|
| 90. | Leidraad 2.2 | In 2.2 spreekt u over 53 locaties, in 1.2 wordt 19 locaties vermeld en in het locatie-overzicht (bijlage 10) bevat 136 regels. Wij verzoeken u duidelijkheid te verschaffen in de aantallen locaties van waaruit vervoer plaats vindt. Andere locaties zijn voor deze aanbesteding immers niet relevant. |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 72 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 91. | Leidraad 2.2.1 | U spreekt hier van een OCI-koppeling. Mag ook gewerkt worden met een API-koppeling als daarmee dezelfde functionaliteit kan worden gerealiseerd? Zo Nee, waarom niet? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 73 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|--|
| 92. | Leidraad 2.3 | U stelt dat marktorientatie leert dat de markt bestaat uit middelgrote en grote MKB-bedrijven en dat van lokale ondernemers geen sprake is. In onze regio kennen we in een straal van 50 km 5 (lokale) touringcarbedrijven. We hebben bij deze stelling 3 vragen: 1. is de marktorientatie uitgevoerd op basis van deskresearch of op basis van fieldresearch? 2. Zijn er marktpartijen bij de oriëntatie betrokken en zo ja, welke partijen zijn dat geweest? 3. Waarop had de oriëntatie betrekking? Naar onze mening is in de oriëntatie onvoldoende aandacht besteedt aan de samenstelling van de kostenstructuur binnen de touringcarbranche. Kunt u onze mening onderschrijven? |
| Antwoord | <p>De marktorientatie is uitgevoerd op basis van deskresearch. Hierbij is gebruikgemaakt van openbare bronnen, waaronder branche-informatie, KVK-gegevens en eerdere aanbestedingen van vergelijkbare organisaties.</p> <p>Bij de oriëntatie zijn geen marktpartijen direct betrokken geweest; de analyse is onafhankelijk uitgevoerd om een objectief beeld van de markt te verkrijgen.</p> <p>De oriëntatie had o.a. betrekking op de aard en omvang van de marktpartijen, hun operationele capaciteit, en hun ervaringsniveau binnen aanbestedingstrajecten.</p> <p>De kostenstructuur binnen de touringcarbranche is daarbij betrokken op basis van vergelijkbare aanbestedingen en eerdere ervaringen van Yuverta met diverse marktpartijen. Wij onderschrijven daarom niet de mening dat in de oriëntatie onvoldoende aandacht is besteed aan de samenstelling van de kostenstructuur. De verkenning was gericht op een reëel en evenwichtig beeld van de markt, niet op gedetailleerde kostprijsanalyses per individuele ondernemer.</p> <p>Uit de marktorientatie is tevens gebleken dat er wel lokale touringcarbedrijven aanwezig zijn, maar dat deze veelal niet zelfstandig deelnemen aan</p> | |

| | |
|--|---|
| | aanbestedingen. Zij zijn doorgaans actief als onderaannemer of in samenwerkingsverbanden met grotere marktpartijen. |
|--|---|

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|-----------------------------|---|
| 93. | Leidraad 4.5.2 | <p>We kunnen uit de tekst niet exact herleiden wat de strekking van deze eis is.</p> <p>Voor alsnog gaan wij uit van u de volgende interpretatie: Inschrijver beschikt over ervaring met het organiseren, uitvoeren en begeleiden van (groeps) dagritten en breng en haal ritten waarbij in de periode april/mei tenminste gedurende één (1) dag vijf (5) of meer groepen per dag, van meer dan dertig (30) personen per groep worden vervoerd. Wilt u instemmen met deze interpretatie? Zo nee, waarom niet en hoe moeten we deze kerncompetentie dan interpreteren?</p> |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 2 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 94. | Leidraad 5.1 | Uit hoeveel leden bestaat de beoordelingscommissie? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 79 | |

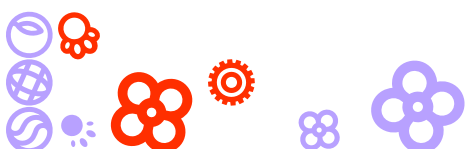
| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 95. | Leidraad 5.1 | Welke expertise hebben de leden van de beoordelingscommissie? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 79 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 96. | Leidraad 5.1 | In welke relatie staan de leden van de beoordelingscommissie tot de onderhavige opdracht? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 79 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|--|
| 97. | PvE - 6 | <p>Hoe garandeert opdrachtgever dat er te allen tijde bij het opvragen van een offerte een inkoopordernummer beschikbaar is voor de inschrijver?</p> <p>Wie controleert deze beschikbaarheid en welke maatregelen moeten genomen worden als het ordernummer niet beschikbaar is?</p> |
| Antwoord | Door het werken met de OCI koppeling wordt er automatisch een inkoopordernummer gegenereerd bij het accepteren van een offerte. | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|--|
| 98. | PvE - 16 | Er wordt gesproken over een communicatiematrix. Het is ons onbekend hoe deze eruitziet. Wilt u meer duidelijkheid geven over het tot stand komen van deze matrix en de beheersmaatregelen ervan? Zo niet, waarom niet? |
| Antwoord | Zie het bijgevoegde format in de bijlage. | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|-----|----------|---|
| 99. | PvE - 30 | Met betrekking tot het handhaven van de orde merken wij het volgende op. Een chauffeur moet primair zorgen voor |

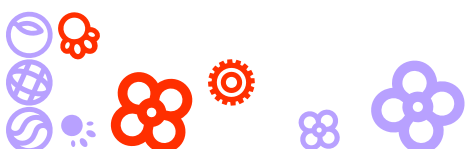


| | |
|----------|---|
| | <p>veilig en comfortabel vervoer. Daar heeft een chauffeur naar onze mening zijn handen vol aan. Daarom kan van hem niet worden verlangd dat hij de orde moet handhaven. Uiteraard kan de chauffeur voor vertrek de passagiers verplichten om de gordel om te doen.</p> <p>Bent u bereid om deze eis aan te passen door de passage over het handhaven van de orde te laten vervallen? Er is immers tijdens het vervoer altijd een docent aanwezig. Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | <p>Wij begrijpen de opmerking en onderschrijven dat de primaire taak van de chauffeur het veilig en comfortabel vervoeren van leerlingen en studenten is. De eis is echter niet bedoeld om de chauffeur verantwoordelijk te maken voor de algemene ordehandhaving of het gedrag van leerlingen.</p> <p>Met de formulering wordt bedoeld dat van de chauffeur mag worden verwacht dat hij, binnen redelijke grenzen en vanuit zijn rol als vervoerder, bijdraagt aan een ordelijk verloop van de rit — bijvoorbeeld door leerlingen aan te spreken op onveilig gedrag of door de docent te attenderen wanneer zich situaties voordoen die de veiligheid kunnen beïnvloeden.</p> <p>De eindverantwoordelijkheid voor het gedrag van leerlingen ligt, zoals in de eis is vermeld, te allen tijde bij de aanwezige docent. Aanpassing van de eis is daarom niet noodzakelijk.</p> |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 100. | PvE - 32 | <p>U stelt dat de chauffeur op pedagogische wijze moet om kunnen gaan met leerlingen/studenten van 12 t/m 24 jaar. Chauffeurs hebben en beroep. Gedurende de opleiding en de nascholing bestaat geen opleiding of training met een pedagogisch karakter. Wij vragen u deze eis aan te passen. Wij doen u een voorstel:</p> <p>Chauffeurs moeten beschikken over sociale vaardigheden om met leerlingen/studenten van 12 t/m 24 jaar om te gaan. Kunt u instemmen met ons voorstel? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 85 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 101. | PvE - 37 | De chauffeur moet beschikken over het certificaat "Het Nieuwe Rijden". Welk in Nederland erkent certificaat bedoelt u precies en door wie wordt het certificaat uitgegeven? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 86 | |

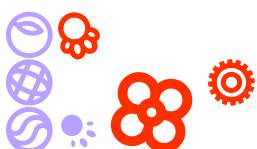
| Nr. | Betreft | Vraag |
|------|----------|---|
| 102. | PvE - 39 | <p>In geval van een buitenlandse eendaagse rit zal opdrachtnemer na bevestiging van de rit de benodigde gegevens t.b.v. de verzekering doorgeven aan het verzekeringsloket van Yuverta.</p> <p>Het is ons niet duidelijk welke gegevens u bedoelt. Daarnaast zijn door de koppeling met AFAS de gegevens binnen Yuverta reeds bekend.</p> |



| | | |
|----------|-----------------|--|
| | | Ten eerste de vraag wat de toegevoegde waarde is van de actie van inschrijver als de gegevens reeds digitaal bij u bekend zijn? Ten tweede, in geval gegevens moeten worden doorgegeven, welke gegevens betreft het dan? Ten derde, in geval gegevens moeten worden doorgegeven, ben u bereid om mee te werken aan automatisering van dit proces? Zo nee, waarom niet? |
| Antwoord | Deze eis wordt: | In geval van een buitenlandse eendaagse rit zal opdrachtnemer na bevestiging van de rit de benodigde gegevens t.b.v. de verzekering op verzoek verstrekken van Yuverta. |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|--|
| 103. | PvE - 42 | <p>U stelt dat na afloop van de dienstverlening (i.c. de uitvoering van een eendaagse busreis of een breng en haal rit) een evaluatiegesprek plaats vindt met de besteller van de desbetreffende locatie, waarbij minimaal een aantal genoemde onderwerpen aan bod komt. Rapportage dient te geschieden naar de besteller.</p> <p>Als u bedoelt dat elke uitvoering van een opdracht tot uitvoering individueel moet worden geëvalueerd, dan betekent dat het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Extra inspanning in tijd door de inschrijver voor de evaluatie-activiteiten en de opvolging daarvan 2. Verhoging van de tarieven en daardoor meer kosten voor Yuverta. 3. De rapportage wordt naar verschillende locaties verzonden. <p>Uiteraard willen we graag meewerken aan deze activiteiten. Wij vragen u het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Moet elke uitgevoerde rit worden geëvalueerd? Zo ja, waarom? 2. Om extra inspanningen voor de inschrijver en daarmee ook de kosten van de dienstverlening te beperken stellen we voor deze activiteit geautomatiseerd uit te voeren. Bent u bereid om mee te werken aan automatisering van dit proces? Zo nee, waarom niet? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 87 | |

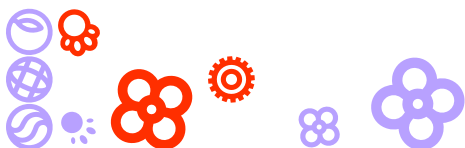
| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|---|
| 104. | PvE - 43 | <p>Twee keer per jaar wordt door inschrijver een managementrapportage aangeleverd. Welke KPI's/SLA's zijn van toepassing? Zijn dit alleen de prestatie-indicatoren zoals die bij punt 46 vermeld worden. Als wij deze indicatoren kennen, kunnen we ons daar tijdens de implementatietijd op focussen.</p> <p>Kunt u aangeven welke info in de managementrapportage moet zijn opgenomen? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | M.b.t. de gevraagde KPI's/SLA's verstrekt eis 46 de benodigde informatie. | |



| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|--|
| 105. | PvE - 44 | Drie keer per jaar vindt een evaluatiegesprek plaats. Bij punt 46 wordt gesproken over een jaarlijkse evaluatie. Is de jaarlijkse evaluatie een vierde moment of valt de jaarlijkse evaluatie samen met de drie momenten die onder punt 44 worden genoemd. Graag een nadere toelichting. |
| Antwoord | De SLA's worden één keer per jaar definitief beoordeeld. Deze valt samen met de eerder genoemde evaluaties. In de overige evaluaties kan een update volstaan met de huidige stand van zaken omtrent dit punt. | |

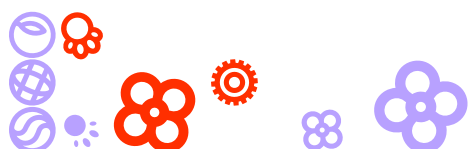
| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|---|
| 106. | Contract 1.4 | Opdrachtgever is niet verplicht om gedurende de looptijd van deze overeenkomst opdrachten tot het verrichten van diensten te vertrekken, maar is daartoe gerechtigd. Opdrachtnemer kan derhalve generlei aanspraak maken op het verkrijgen van opdrachten tot het verrichten van diensten gedurende de looptijd van de overeenkomst. De eerste zin van dit artikel doet voorkomen dat Yuverta ook aan andere marktpartijen opdrachten kan verstrekken tot het uitvoeren van diensten. Dat is strijdig met de doelstellingen zoals die genoemd zijn in paragraaf 2.2.1 van de aanbestedingsleidraad. Wij snappen dat opdrachtgever geen garantie kan afgeven voor een minimaal aantal opdrachten, hetgeen naar onze mening in de tweede zijn van dit artikel wordt verwoord. Bent u bereid de tekst van dit artikel aan te passen en te verduidelijken? Zo nee, waarom niet? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 88 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|--|
| 107. | Contract 2.2 | De keuze voor verlenging van de overeenkomst berust uitsluitend bij de opdrachtgever. Het besluit wordt schriftelijk kenbaar gemaakt, uiterlijk drie maanden voor afloop van de lopende contractperiode. Wij verzoeken u dit artikel op de volgende punten te wijzigen: 1. de keuze voor verlenging wederkerig maken, zodat ook de inschrijver kan besluiten het contract niet te verlengen. 2. de duur van de opzegtermijn te wijzigen van 3 naar 6 maanden. Bent u bereid het onderhavige artikel aan te passen? Zo nee, waarom niet? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 39 | |



| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|--|---|
| 108. | Contract 3.4 | <p>De prijzen staan vast voor de initiële contractperiode van deze overeenkomst. De prijzen kunnen na één (1) jaar, voor het eerst op 1 april 2027, maximaal één (1) keer per contractjaar en op de volgende wijze worden geïndexeerd: de maximale aanpassing van de prijzen wordt gebaseerd op het door het CBS vastgestelde en openbaar gemaakte indexcijfer NEA-index 2021=100.</p> <p>In dit artikel staan meerdere tegenstrijdigheden, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NEA-index wordt niet vastgesteld door het CBS, maar door PANTEIA. 2. De door PANTEIA gepubliceerde index is een percentage voor de indexering van de tarieven per 1 januari van aan bepaald jaar. 3. Het percentage heeft dus betrekking op een kalenderjaar en houdt rekening met de kostenstructuur van het vervoer. 4. Een CBS-index is een indexcijfer en kan op verschillende onderwerpen betrekking hebben, maar is nooit zo specifiek van toepassing op het vervoer dan de NEA-index. 5. Tot slot stelt u dat de prijzen vaststaan voor de initiële contractperiode van de overeenkomst. Dit houdt derhalve in dat de prijzen van 1 april 2026 tot met 31 maart 2028 vaststaan en dus ook niet geïndexeerd kunnen worden <p>Wij verzoeken u de tekst en de strekking van dit artikel aan te passen in;</p> <p>De prijzen staan vast voor de periode van deze overeenkomst tot en met 31 december 2026. De prijzen kunnen met ingang van 1 januari jaarlijks, eenmalig, worden aangepast conform de NEA-index, voor het eerst op 1 januari 2027. Inschrijver bevestigt schriftelijk aan de opdrachtgever de waarde van de NEA-index zodra deze door PANTEIA bekend is gemaakt, doch uiterlijk vóór 31 december van jaar. Indexering met terugwerkende kracht worden niet geaccepteerd, tenzij de publicatie van de index door PANTEIA is vertraagd.</p> <p>Bent u bereid dit artikel aan te passen? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 10, 11, 33, 34 en 49 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|------|------------------------|---|
| 109. | Bijlage 2, prijzenblad | <p>Bestudering van het prijzenblad leert dat u afwijkt van de gangbare indeling van kosten binnen de vervoerssector. Doorgaans bestaan de totale kosten uit drie componenten, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vaste voertuigkosten per inzet dag (capaciteitskosten zoals afschrijving, verzekering, wegenbelasting) 2. variabele voertuigkosten per kilometer (zoals brandstof, onderhoud, banden) 3. variabele personeelskosten per uur (salaris, sociale lasten, toeslagen en vergoedingen) |



| | | Ook PANTEIA werkt met deze indeling van de kostenstructuur. Bent u bereid in bijlage 2 hierboven omschreven kostenstructuur te hanteren? Zo nee, waarom niet? |
|----------|--|---|
| Antwoord | Nee, zie ook het antwoord op vraag 92 | |
| | | |
| Nr. | Betreft | Vraag |
| 110. | Bijlage 2, prijzenblad | <p>U gebruikt voor de rekenvoorbeelden locatie X en locatie Y en bepaalt de inzet in kilometers en uren op basis van de routeplanner van de ANWB. Deze routeplanner is niet representatief voor touringcarvervoer om meerdere redenen, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voor het berekenen van een route kan gebruik gemaakt worden van de vervoermiddelen auto, auto met caravan of fiets. Touringcar wordt niet ondersteund. 2. Een touringcar is totaal afwijkend van de ondersteunde vervoermiddelen. Denk eens aan lengte, wendbaarheid, snelheid en gewicht. 3. In bepaalde gevallen moeten touringcars een totaal andere route afleggen dan een auto. <p>Wij stellen daarom voor dat u de locaties zo concreet mogelijk definieert en het plannen van een rit overlaat aan de inschrijver. De inschrijver bepaalt op basis van kennis, ervaring en specifieke hulpmiddelen zelf het aantal kilometers en de gebezigde tijd. Opdrachtgever hoeft dan voor de eendaagse ritten alleen nog de wachttijd op te geven.</p> <p>Kunt u instemmen met ons voorstel? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | <p>Het gebruik van de ANWB-routeplanner is bedoeld om een uniforme en objectieve basis te bieden voor het aantal kilometers per rit. Voor de berekening van de prijs per kilometer, zoals opgenomen in de aanbesteding, gaat het uitsluitend om de afstand die de bus aflegt.</p> <p>Hoewel de ANWB-routeplanner niet specifiek is afgestemd op touringcars, is dit niet van invloed op de toepassing van het aantal kilometers.</p> | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|-----------------------------|--|
| 111. | Bijlage 2, prijzenblad | <p>Bovenste blok, starttarief t.b.v. eendaagse ritten. Hier wordt bedoeld een minimumtarief voor de verschillende soorten vervoermiddelen. Wij verzoeken u de tekst boven de invulvakken aan te passen in minimumtarief.</p> <p>Kunt u instemmen met ons verzoek? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 3 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|--|--|
| 112. | Bijlage 2, prijzenblad | <p>Wij zien de mogelijkheid voor het invullen van een wachttarief per uur en een inzettarief per uur. Naar onze mening heeft dit alleen betrekking per kosten van de chauffeur. U kunt dan ook volstaan met het uitvragen van één (1) uur tarief voor de chauffeur. Het maakt immers voor de beloning niet uit of een chauffeur moet rijden of moet wachten.</p> <p>Bent u bereid het wachttarief per uur te laten vervallen? Zo nee, waarom niet?</p> |
| Antwoord | Wij zijn niet bereid het wachttarief per uur te laten vervallen. Inschrijvers hanteren niet altijd hetzelfde tarief voor rijden en wachten. Het onderscheid is | |



| | |
|--|--|
| | daarom noodzakelijk om transparantie en vergelijkbaarheid van de aanbiedingen te waarborgen en stelt de opdrachtgever in staat om kostenrealistisch te beoordelen. |
|--|--|

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|-----------------------------|---|
| 113. | Bijlage 2, prijzenblad | Tweede blok. U heeft een aantal kilometers (retour) opgegeven. Zijn dit de beladen kilometers of zijn hier ook onbeladen kilometers in verdisconteerd? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 5 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|-----------------------------|--|
| 114. | Bijlage 2, prijzenblad | Tweede blok. U heeft een aantal reisen per bus opgegeven. Zijn dit de uren gebezigd met de beladen reis of zijn hier ook uren voor de onbeladen reis in verdisconteerd? |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 5 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|------|-----------------------------|---|
| 115. | Bijlage 2, prijzenblad | Tweede blok. U heeft per reis een aantal kilometers en een aantal reisen vermeld. Wij merken op dat de verhouding tussen beide getallen niet geloofwaardig overkomt. We geven u voorbeelden van de door u genoemde eendaagse reizen: 1. 200 km – 1,3 uur – gemiddelde snelheid 153,8 km/uur 2. 284 km – 4 uur = gemiddelde snelheid 71 km/uur 3. 304 km – 3,5 uur = gemiddelde snelheid 86,9 km/u 4. 66 km – 1 uur = gemiddelde snelheid 66 km/uur 5. 288 km – 3,5 uur = gemiddelde snelheid 82,3 km/uur We geven u ook voorbeelden van de door u genoemde haal- en brengritten: 1. 156 km – 2 uur = gemiddelde snelheid 78 km/uur 2. 156 km – 1,3 uur = gemiddelde snelheid 120 km/uur 3. 108 km – 2 uur = gemiddelde snelheid 54 km/uur 4. 530 km – 3,5 uur = gemiddelde snelheid 151,4 km/uur. Conclusie is dat op het prijzenblad tarieven moeten worden ingevuld bij eendaagse reizen en haal- en brengritten waarvan de kenmerken 'Aantal km (retour)' en 'Reisen per bus' ver afwijken van realistische waarden, omdat de gepresenteerde gemiddelde snelheden voor een touringcar ver van de realiteit verwijderd zijn. Naar onze mening is dit te wijten aan de gehanteerde routeplanner. Dit is reden te meer om in te stemmen met ons voorstel onder vraag 24. Bent u hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet? Als u dat niet wilt, hoe gaat u dan zorgen voor meer reële gegevens voor de uitvraag van de tarieven op het prijzenblad? |
| | Zie het antwoord op vraag 7 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|------|------------------------|---|
| 116. | Bijlage 2, prijzenblad | Derde blok U geeft een aantal kilometers en een aantal reisen op. Onze vraag hierbij is: betreft de het aantal kilometers en |



| | | |
|----------|-----------------------------|--|
| | | reizen van een enkele reis (alleen heen of alleen retour) of betreft het de kilometers en reizen van de heenreis en retourreis gezamenlijk? Graag de onduidelijkheid wegnemen. |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 6 | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|--|---|
| 117. | Bijlage 2, prijzenblad | Welke partij bepaalt of er sprake is van een eendaagse rit of een haal- en brengrit? Is dit de opdrachtgever of de inschrijver? |
| Antwoord | Opdrachtgever. Inschrijver kan hier uiteraard advies in geven maar de keuze ligt altijd bij opdrachtgever. | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|---|---|
| 118. | Bijlage 2, prijzenblad | Wilt u in het kader voor ondertekening de velden 'datum en plaats' en 'onderneming en adres' ruimer maken om ze in te vullen. |
| Antwoord | Akkoord, zie aangepaste prijzenblad in de bijlage | |

| Nr. | Betreft | Vraag |
|----------|------------------------------|--|
| 119. | Bijlage 2, prijzenblad | <p>Voor eenduidige definitie van de inzetgegevens van een reis geven wij u een overzicht van de activiteiten van een eendaagse reis in chronologische volgorde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aanrijden vanaf stalling naar vertreklocatie 2. vanaf vertreklocatie naar (verschillende) bestemming(en) en retour naar vertreklocatie 3. afrijden van vertreklocatie naar stalling <p>Datzelfde doen we voor een haal- en brengrit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aanrijden vanaf stalling naar vertreklocatie 2. vanaf vertreklocatie naar de bestemming 3. afrijden naar stalling 4. aanrijden vanaf stalling naar vertreklocatie (=bestemming onder 2) 5. vanaf vertreklocatie naar bestemming (=vertreklocatie onder 2) 6. afrijden naar stalling <p>Ervan uitgaande dat u de kostenstructuur van PANTEIA gaat hanteren wordt ook duidelijk hoe de kosten van deze activiteiten aan de tarieven moeten worden toegewezen. Het betreft steeds variabele kosten per kilometer en variabele kosten per uur.</p> <p>Als u niet overgaat tot het volgen van de kostenstructuur van PANTEIA is het voor ons onduidelijk hoe u de vaste kosten (zoals afschrijving, verzekering en wegenbelasting) wilt toerekenen aan de activiteiten zoals die bovenstaand genoemd zijn voor eendaagse ritten en haal- en brengritten. Wij verzoeken u dringende duidelijkheid te verschaffen in een uniforme kostenstructuur die voor u tarieven opleveren die op eenduidige wijze zijn vastgesteld en daarmee ook op objectieve wijze te vergelijken zijn. Als u hiertoe niet bereid bent, willen wij van u een onderbouwing waarom u daartoe niet bereid bent.</p> |
| Antwoord | Zie het antwoord op vraag 12 | |

