

## Algemene informatie

**Aanbesteding:** Taxidiensten  
**Aanbestedende Dienst:** Stichting Nidos  
**Referentie:** 25.064

## Toelichting:

## Vraag en antwoord

**Ref.nr.** 102  
**Onderwerp:** N.a.v. vraag 10

### Vraag:

U heeft bij vraag 8 aangegeven dat de eerste 15 minuten wachttijd in het starttarief moeten zitten. Bij vraag 10 geeft u aan dat bij een no-show rit het starttarief inclusief de eerste 15 minuten wachttijd wordt vergoed. Bedoelt u dat bij een no-show rit de vervoerder het starttarief + 15 minuten wachttijd vergoed krijgt?

### Antwoord:

Nee, dat is niet het geval. De eerste 15 minuten wachttijd zijn onderdeel van het starttarief. Bij een no-show mag de opdrachtnemer daarom uitsluitend het starttarief in rekening brengen. Alleen wanneer vooraf expliciet extra wachttijd boven de eerste 15 minuten is geboekt, mag deze aanvullende wachttijd apart worden vergoed.

### Fase:

Inschrijffase

### Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

### Vragenronde:

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.** 103  
**Onderwerp:** N.a.v. vraag 8

### Vraag:

U geeft aan dat de starttarieven bepaald zijn aan de hand van marktconforme tarieven. Wanneer een vervoerder rekent met een vergoeding van € 40,00 per uur, kost de wachttijd van 15 minuten al € 10. Dit nog los van het aanrijden van b.v. 10 kilometer. Dus de bandbreedte die u heeft aangegeven is naar onze mening niet marktconform. Wij verzoeken u de bandbreedtes voor de starttarieven dusdanig aan te passen dat er marktconforme tarieven aangepast kunnen worden. Dit door uit te gaan van een starttarief waarin 10 kilometer aanrijden en 15 minuten wachten in is opgenomen. Zo niet, kunt u dan onderbouwen waarom de bandbreedtes wél marktconform zijn?

**Antwoord:**

Aanbestedende dienst heeft middels de Nota van Inlichtingen meerdere signalen ontvangen omtrent de hoogte van de bandbreedte van het starttarief. Om die reden wordt de bandbreedte gewijzigd. Zie ook Prijzenblad versie 3. Eerdere versies komen te vervallen, gebruik van een eerdere versie leidt tot uitsluiting.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
104

**Onderwerp:**

N.a.v. vraag 85

**Vraag:**

Wij willen u er op wijzen dat verzekeraars nooit een verzekering zullen afsluiten waarbij aansprakelijkheidsbeperkingen niet van toepassing zijn. Daarmee wordt de opdracht onverzekerbaar. Wij verzoeken u om de bepaling in artikel 19.3.A niet van toepassing te laten zijn.

**Antwoord:**

De bepaling in artikel 19.3.A is rechtstreeks ontleend aan de ARVODI-2025 en betreft uitsluitend de uitsluiting van aansprakelijkheidsbeperking in het geval van opzet of grove schuld aan de zijde van de opdrachtnemer of diens personeel. Deze bepaling heeft dus niet tot gevolg dat de opdrachtnemer onbeperkt aansprakelijk is in alle gevallen, maar enkel dat een beroep op een

bepanking van aansprakelijkheid niet mogelijk is bij opzet of grove schuld.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

105

**Onderwerp:**

N.a.v. vraag 10

**Vraag:**

Het aantal no-show ritten is met 5 tot 15% substantieel. U legt door het slechts vergoeden van het starttarief een substantieel risico bij de inschrijvers, te meer daar zij hier geen invloed op hebben. Een vervoerder moet al een behoorlijke inspanning doen voor het aan en afrijden, die nauwelijks wordt vergoed. Wij willen u verzoeken uw antwoord te het heroverwegen en alsnog het starttarief plus 20 kilometer te vergoeden bij een n-show rit.

**Antwoord:**

Nidos gaat niet akkoord met het voorstel om bij een no-showrit het starttarief plus 20 kilometer te vergoeden. Bij een no-show geldt uitsluitend het starttarief, waarin de eerste 15 minuten wachttijd reeds zijn inbegrepen. Daarentegen is de bandbreedte van het starttarief verhoogd (zie antwoord op vraag 103), zodat inschrijvers binnen die ruimte rekening kunnen houden met de kosten die samenhangen met no-shows.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

106

**Onderwerp:**

N.a.v. vraag 7

**Vraag:**

5% rolstoelvervoer is naar onze mening niet zeer beperkt. De kosten voor inzet rolstoelvoertuigen zijn substantieel hoger dan taxi's of taxibusjes. Wij verzoeken u om in te stemmen met een standaard opslag van 20% op de tarieven van taxibusjes wanneer een rolstoelvoertuig ingezet moet worden.

**Antwoord:**

De Aanbestedende dienst begrijpt dat rolstoelvervoer hogere kosten met zich kan meebrengen. Het aandeel rolstoelvervoer (circa 5%) wordt echter als beperkt beschouwd en maakt onderdeel uit van de totale scope. Om de vergelijkbaarheid van inschrijvingen te behouden wordt geen aparte tariefcomponent toegevoegd. Inschrijvers kunnen deze kosten verwerken in hun gemiddelde prijsstelling binnen de bestaande bandbreedtes van het prijzenblad.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

107

**Onderwerp:**

Prijzenblad bijlage J

**Vraag:**

De door u gekozen prijsbandbreedtes zijn zeer breed, waarbij de maximumprijs een factor 2,17 hoger ligt dan de minimumprijs. Volgens gegadigde is een marktconforme bandbreedte in een tarief nooit zo ver uiteenlopend. Met andere woorden: het is volgens gegadigde niet haalbaar dat een vervoerder theoretisch dezelfde kwaliteit en continuïteit kan leveren voor slechts de helft van het tarief. Ons inziens is het minimumtarief niet marktconform. Gegadigde stelt derhalve een minimumtarief (minimale

fictieve inschrijfprijs) van € 1.450.000 voor. Gaat u hiermee akkoord? Zo nee, heeft u een ander voorstel om de uitvraag dichter bij de realiteit te brengen?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 103

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

108

**Onderwerp:**

NvI ref vraag 14

**Vraag:**

In uw antwoord geeft u aan dat het aantal no show ritten waarschijnlijk tussen 5% en 15% van het totaal aantal ritten ligt. Er is echter geen data beschikbaar. De vergoeding voor een no show (starttarief vermeerderd met 15 minuten wachttarief), is absoluut niet kostendekkend. Gezien de grootte van deze bandbreedte van het percentage no show en het niet kostendekkend zijn van de no show vergoeding levert enorme financiële risico's op voor inschrijver. Gegadigde stelt voor het no show percentage te maximeren op het in de markt gebruikelijke maximum van 5% en het aantal no show ritten die dat percentage overschrijven volledig in rekening te brengen met de gemiddelde ritlengte over alle no show ritten? Indien niet akkoord, wat is uw alternatief voorstel gegadigde schadeloos te stellen?

**Antwoord:**

Nidos begrijpt dat no-showritten kosten met zich meebrengen voor de opdrachtnemer. De vergoeding van het starttarief (inclusief de eerste 15 minuten wachttijd) is bedoeld als redelijke compensatie voor de inzet en beschikbaarheid van chauffeur en voertuig. Het vergoeden van no-shows boven een vastgesteld percentage of het toekennen van een extra kilometervergoeding is niet proportioneel, omdat dit zou neerkomen op vergoeding van niet-uitgevoerde ritten. Met de aangepaste bandbreedte van het starttarief is reeds ruimte geboden om het risico van no-shows in de

prijstelling te verwerken.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

109

**Onderwerp:**

Prijzenblad bijlage J

**Vraag:**

Volgens het prijzenblad wordt de berekening van de fictieve inschrijfprijs bepaald door volgende formule te hanteren:

Fictieve ritprijs = starttarief + wachttarief van 15 minuten + (kilometers x kilometertarief).

Begrijpt gegadigde het goed dat de berekening welke gehanteerd wordt op het prijzenblad ook de berekening gaat zijn na start van de opdracht?

**Antwoord:**

Nee, dat is niet het geval. De genoemde formule wordt uitsluitend gebruikt voor de berekening van de fictieve inschrijfprijs ten behoeve van de gunningsbeoordeling. Tijdens de uitvoering van de opdracht wordt de daadwerkelijke ritprijs als volgt opgebouwd:

Ritprijs = éénmalig starttarief + (eventuele wachttijd × wachttarief) + (aantal gereden kilometers × kilometertarief).

De tariefstructuur (start-, kilometer- en wachttarief) blijft ongewijzigd; alleen de fictieve berekening in het prijzenblad is gestandaardiseerd om inschrijvingen onderling vergelijkbaar te maken.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
110

**Onderwerp:**  
NvI ref vraag 15

**Vraag:**

In uw antwoord geeft u aan dat het aantal annuleringen op minder dan 5% ligt. Ook annuleringen die binnen korte tijd voor de bestelde vertrektijd doorgegeven worden hebben vervoerders doorgaans kosten, bijvoorbeeld van het aanrijden naar het vertrekadres. Kunt u ermee akkoord gaan voor annuleringen binnen 2 uur voor de bestelde vertrektijd dezelfde vergoeding te hanteren als de no show vergoeding? Dus het starttarief vermeerderd met de eerste 15 minuten wachttarief?

**Antwoord:**

Wij gaan hiermee akkoord.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
111

**Onderwerp:**  
NvI 1 ref vraag 10

**Vraag:**

Begrijpt gegadigde het goed dat bij een no show altijd het starttarief vermeerderd met de eerste 15 minuten wachttarief in rekening gebracht mogen worden?

**Antwoord:**

Zie vraag 102.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

112

**Onderwerp:**

Bijlage A Concept Raamovereenkomst, 8 t/m 10

**Vraag:**

In het antwoord op vraag 79 in NVI 1 geeft u aan dat geen ingevulde versie van de concept raamovereenkomst wordt verstrekt, omdat gewerkt wordt met een rijksbreed en bewezen effectief format waarin aanpassingen niet noodzakelijk en niet voorzien zijn. Door niet inhoudelijk op deze vraag in te gaan, blijft voor gegadigden onduidelijk hoe de uiteindelijke overeenkomst eruit zal zien en welke risico's zij mogelijk moeten incalculeren in hun inschrijving. In sommige gevallen kunnen deze risico's zelfs aanleiding geven tot het besluit om niet in te schrijven.

Hoofdstuk 8 t/m 10 van de concept raamovereenkomst betreffen optionele bepalingen. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat deze hoofdstukken niet van toepassing zijn? Zo nee, mocht uw antwoord op deze vraag nog (vervolg)vragen oproepen, is aanbestedende dienst bereid om nieuwe vragen hierover in behandeling te nemen?

**Antwoord:**

Dit kunnen wij bevestigen.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
113

**Onderwerp:**  
Bijlage A Concept Raamovereenkomst, 2.1

**Vraag:**

In het kader van goed opdrachtgeverschap is gegadigde van mening dat de opdrachtnemer ook tijdig geïnformeerd dient te worden indien de verlengingsoptie niet wordt gelicht. Gaat de aanbestedende dienst hiermee akkoord? Zo ja, is de aanbestedende dienst bereid een termijn van zes (6) maanden te hanteren voor deze kennisgeving? Zo nee, kunt u dit motiveren?

**Antwoord:**

Wij gaan hiermee akkoord.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
114

**Onderwerp:**  
Bijlage A Concept Raamovereenkomst, 2.1

**Vraag:**

Gegadigde stelt hier een termijn van 6 maanden voor, gaat opdrachtgever daarmee akkoord?

**Antwoord:**

Zie vraag 113.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

115

**Onderwerp:**

Bijlage A Concept Raamovereenkomst, 1.3.

**Vraag:**

Mag Inschrijver erop vertrouwen dat eventuele in de Nota van Inlichtingen gegeven antwoorden, welke betrekking hebben op of gerelateerd zijn aan uw conceptovereenkomst en de ARVODI-2025, onverkort worden opgenomen in de overeenkomst gezien de rangorde van de documenten?

**Antwoord:**

Akkoord, dit kan aanbestedende dienst bevestigen.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

116

**Onderwerp:**

Aanbestedingsleidraad Taxidiensten 1.0., paragraaf 4.3.1., pagina 31

**Vraag:**

Als onderdeel van subcriterium 1 vraagt u om uit te werken:  
o Beschrijf het huidige en beoogde aandeel emissievrije voertuigen (elektrisch of waterstof) binnen de operationele inzet.  
o Verstrek een planning (in jaren) van de verduurzaming van het wagenpark, inclusief concrete mijlpalen en tussentijdse streefwaarden.

Wordt dit beoordeeld op het percentage emissievrije voertuigen? Zo ja, kunt u een transparant beoordelingsmodel (bijvoorbeeld een puntensysteem) beschikbaar stellen?

Zo nee, kunt u toelichten middels een voorbeeld op welke andere wijze deze uitwerking objectief wordt beoordeeld? Bijvoorbeeld middels beoordeling van onderstaande situatie:

- Inschrijver A maakt een voorstel waarbij vanaf de start met 40% emissievrije voertuigen en vanaf jaar 2 met 100% emissievrije voertuigen wordt gereden

- Inschrijver B maakt een voorstel waarbij vanaf de start met 70% emissievrije voertuigen en vanaf jaar 2 met 70% emissievrije voertuigen wordt gereden.

**Antwoord:**

De beoordeling van subgunningscriterium 1 is kwalitatief. Het percentage emissievrije voertuigen vormt één van de elementen, maar is niet op zichzelf bepalend. De beoordelingscommissie weegt de ambitie, haalbaarheid, uitvoerbaarheid en borging van het plan in samenhang. Er wordt geen afzonderlijk puntensysteem op basis van percentages toegepast.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

117

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 98

**Vraag:**

Gegadigde verzoekt u om verdere verduidelijking. Begrijpt gegadigde het goed dat per aangebroken 15 minuten het wachttarief in rekening mag worden gebracht? Dus tot 15 minuten wachten 1 x het wachttarief, tot 30 minuten wachten 2x het wachttarief etc.?

**Antwoord:**

Dit begrijpt gegadigde goed.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

118

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 92

**Vraag:**

Kunt u bevestigen dat bij inzet van een extra chauffeur door inschrijver we naast de verrekening van de extra kilometers tevens de inzeturen van deze extra chauffeur tegen het wachttarief in rekening mogen brengen?

**Antwoord:**

Indien bij een rit twee chauffeurs worden ingezet, geldt dat de inzet van de tweede chauffeur volgens de reguliere tariefstructuur wordt verrekend. Er wordt geen aanvullend of afwijkend tarief toegepast; de uren van de tweede chauffeur kunnen worden doorbelast op dezelfde wijze als de inzet van één chauffeur binnen de bestaande tarieven.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

119

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 74

**Vraag:**

U geeft aan dat stakingen, ongeacht de oorzaak, niet als overmacht worden erkend. Tegelijkertijd kunnen stakingen als gevolg van een landelijk cao-conflict buiten de invloedssfeer van de opdrachtnemer liggen en onvoorzienbare, structurele impact hebben op de uitvoering van de opdracht.

Bent u bereid om, in afwijking of aanvulling op de vaste overmachtsdefinitie, op te nemen dat in het geval van een landelijke staking als gevolg van een landelijk cao-conflict, opdrachtnemer de mogelijkheid krijgt dit tijdig bij de opdrachtgever te melden, waarna in overleg wordt bezien of en in welke mate sprake is van overmacht of tijdelijke opschorting van verplichtingen?

Hiermee wordt geen automatische uitsluiting van cao-stakingen als overmacht aangenomen, maar ontstaat er ruimte voor zorgvuldige afweging in uitzonderlijke situaties.

**Antwoord:**

Aanbestedende dienst is bereid om dit gesprek te voeren.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

120

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 69

**Vraag:**

Staat u toe dat een derde persoon inhoudelijk betrokken is bij de voorbereiding van de casus en beantwoording van de vragen? Deze persoon is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van onze inschrijving en levert inhoudelijke input tijdens de voorbereiding, maar zal vervolgens niet deelnemen aan de presentatie zelf.

**Antwoord:**

De casuspresentatie vindt fysiek op locatie plaats en de casus wordt pas ter plekke aan de inschrijvers verstrekt. Het is toegestaan dat een derde persoon vooraf inhoudelijke ondersteuning biedt bij de algemene voorbereiding.

Tijdens de casuspresentatie zelf mogen echter maximaal twee personen namens de inschrijver aanwezig zijn.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

121

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 68

**Vraag:**

Er kunnen zich situaties voordoen waarin een herbeoordeling noodzakelijk is, bijvoorbeeld als gevolg van een kort geding. Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe in dat geval wordt omgegaan met de casus en presentatie, bijvoorbeeld indien een nieuwe beoordelingscommissie wordt aangesteld?

**Antwoord:**

Indien een herbeoordeling noodzakelijk wordt geacht zal Nidos de herbeoordeling uitvoeren met inachtneming van de aanbestedingsrechtelijke beginselen zoals proportionaliteit, zorgvuldigheid, transparantie en gelijke behandeling.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.****Onderwerp:**

122

NvI 1 ref vraag 63

**Vraag:**

Kunt u aangeven of artikel 2.5, dat in de stukken als optioneel is geclassificeerd, van toepassing is en daarmee onderdeel uitmaakt van de raamovereenkomst?

Indien dit artikel inderdaad van toepassing is, kunt u specificeren welke boetebedragen hieraan zijn gekoppeld? Op dit moment is voor inschrijver onduidelijk waar hij zich mee akkoord verklaart, aangezien de hoogte en toepassing van eventuele boetes niet zijn opgenomen in de aanbestedingsdocumenten.

**Antwoord:**

Artikel 2.5 van de concept-raamovereenkomst is van toepassing. Indien opdrachtnemer vijfmaal niet tijdig of niet conform de overeenkomst levert, kan Nidos een boete van € 20.000 opleggen. Deze boete wordt als proportioneel beschouwd, aangezien dit circa 1% van de opdrachtwaarde betreft en heeft tot doel naleving van de overeenkomst te bevorderen. Toepassing vindt alleen plaats na zorgvuldige vaststelling en schriftelijke kennisgeving aan opdrachtnemer.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

123

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 57

**Vraag:**

Gegadigde begrijpt uiteraard dat voor deze opdracht niet per definitie een volledig nieuw wagenpark hoeft te worden aangeschaft. Voertuigen waren slechts één van de voorbeelden van investeringen die een opdrachtnemer zal moeten doen om de opdracht adequaat uit te voeren. Denk daarnaast aan substantiële investeringen in: chauffeurs (o.a. opleiding en training), ICT (boekingsapplicatie, managementrapportages) en het inrichten van processen (financieel, klachtenafhandeling) etc.

Gegadigde begrijpt tevens dat de maximale vaste looptijd van vier jaar conform de Aanbestedingswet is gekozen. Tegelijkertijd merkt gegadigde op dat het in deze markt meer dan gebruikelijk is dat raamovereenkomsten voor een langere duur worden gesloten, juist vanwege de omvang en impact van de benodigde investeringen. Een kortere looptijd vergroot het financiële risico voor opdrachtnemers en kan leiden tot hogere inschrijfprijzen. Middels een motivering of onderbouwing is het toegestaan om hiervan af te wijken.

Bent u bereid uw gegeven antwoord op de vraag te herzien een vaste looptijd van niet 2 maar 4 jaar vanaf 1 januari 2026 te hanteren met een verlengmogelijkheid van 2 maal 2 jaar (dus een maximale looptijd van 8 jaar)? Zo nee, is aanbestedende dienst wel bereid een andere (langere) vaste looptijd te hanteren?

**Antwoord:**

Nidos is niet bereid de vaste looptijd of de maximale looptijd van de raamovereenkomst aan te passen.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

124

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 56

**Vraag:**

Voor de opdrachtnemer betekent een eenzijdige verlengingsoptie een verhoogd risico, onder andere ten aanzien van prijsontwikkelingen, beschikbaarheid van personeel en materieel. Bent u bereid om voor het maken van uw beslissing met opdrachtnemer in overleg te gaan en de argumenten van de opdrachtnemer mee te nemen in uw beslissing?

**Antwoord:**

Hiertoe zijn wij bereid.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

125

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 52

**Vraag:**

Naar de mening van gegadigde is het risico op belangenverstremgeling beperkt. De betreffende onderaannemer levert slechts een deelprestatie en is niet betrokken bij de inhoudelijke opstelling of prijsstelling van de inschrijving. Wel kan de informatie van de onderaannemer bijdragen aan een realistische en sluitende aanbieding.

Om die reden is het bij aanbestedingen van deze aard gebruikelijk dat een onderaannemer bij meerdere inschrijvingen betrokken mag zijn. Dit stelt inschrijvers in staat hun aanbieding zorgvuldig af te stemmen en afspraken te maken en voorkomt dat zij genoodzaakt zijn om onnodige risico's in te schatten. Dergelijke risico's kunnen immers leiden tot hogere inschrijfprijzen, hetgeen niet in het belang is van de aanbestedende dienst.

Gegadigde verzoekt u uw antwoord op uw vraag te herzien en het toe te staan dat onderaannemers bij meerdere inschrijvers als onderaannemer betrokken mogen zijn, behoudens de onderaannemer waar een beroep op wordt gedaan (voor het voldoen aan de Geschiktheidseisen m.b.t. financiële en economische draagkracht en de Geschiktheidseisen m.b.t. technische en beroepsbekwaamheid). Gaat u hiermee akkoord?

**Antwoord:**

Indien u zich kwalificeert als een zogenoemde IID-onderaannemer (onderaannemer waar geen beroep wordt gedaan op draagkracht of beroepsbekwaamheid, cf. onderdeel IID van het UEA) is het mogelijk bij meerdere inschrijvingen als zodanig betrokken te zijn. Echter, voor zover u zich kwalificeert als een zogenoemde IIC-onderaannemer (onderaannemer waar een beroep wordt gedaan op draagkracht of beroepsbekwaamheid), kunt u zich maar één keer melden/inschrijven (als bijv. hoofdaannemer OF IIC-onderaannemer). Het eerder gegeven antwoord op vraag 52 slaat dan

ook op laatstgenoemde situatie en blijft voor die situatie in stand.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

126

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 41/89

**Vraag:**

De door u genoemde tijden komen niet overeen met de tijden die u op het prijzenblad vermeldt. Kunt u bevestigen dat de tijden op het prijzenblad leidend zijn?

**Antwoord:**

De genoemde tijden in het prijzenblad zijn leidend.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

127

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 22/41/89/101

**Vraag:**

In uw Nota van Inlichtingen staan antwoorden die elkaar tegenspreken. In

het antwoord op vraag 22 en 101 stelt u dat eis PvE 23 vervalt, terwijl u in het antwoord op vragen 41 en 89 deze eis nader toelicht.  
Kunt u bevestigen dat eis 23 gehandhaafd blijft en dat de omschrijving wordt aangepast conform de toelichting zoals gegeven in het antwoord op vraag 41?

**Antwoord:**

Eis 23 vervalt.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

128

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 18

**Vraag:**

U geeft in uw antwoord aan dat inschrijvers hogere kosten voor het starten van een rit dienen te verdisconteren in andere tarieven, zoals het kilometertarief. Dit vormt een groot risico voor de opdrachtnemer omdat bij korte ritten het lage starttarief niet goed te maken is. Wanneer er onevenredig veel korte ritten aangevraagd worden kan de opdracht dan ook verliesgevend worden voor opdrachtnemer. Zeker ook gezien de grote onzekerheid die reeds samenhangt met het niet kunnen aanleveren van dergelijke historische ritgegevens doen wij een dringend beroep op u om uw antwoord te herzien en alsnog een aanzienlijk hogere startvergoeding vast te stellen. Bent u bereid uw antwoord aan te passen?

**Antwoord:**

De bandbreedtes voor het starttarief zijn aangepast. Zie tevens vraag 103.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten**Beantwoord op:** 21 okt 2025**Ref.nr.**

129

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 12

**Vraag:**

In uw antwoord geeft u aan dat voor rolstoelvervoer hetzelfde tarief geldt als voor een taxibus. Dit is strijdig met uw PvE eis 7 laatste bullit waar u beschrijft dat in de applicatie een offerte aangevraagd moet kunnen worden voor dit vervoer. De kostenstructuur voor rolstoelvervoer wijkt ook aanzienlijk af van die voor een taxibus. Is aanbestedende dienst bereid het antwoord te herzien en te blijven bij het gestelde in PvE eis 7?

**Antwoord:**

Eis 7 blijft gehandhaafd.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten**Beantwoord op:** 21 okt 2025**Ref.nr.**

130

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 2/19/21/39/40/61

**Vraag:**

In NVI 1 is een jaarlijkse indexering opgenomen, wat door gegadigde als een positieve ontwikkeling wordt beschouwd. Echter wij wijzen u erop dat zelfs de NEA-index voor 2026 op het moment van inschrijving nog niet is gepubliceerd. Hierdoor is het voor inschrijvers onmogelijk om een realistische inschatting van de tarieven vanaf 1 januari 2027 te maken, wat leidt tot een onevenredig prijsrisico. Zeker gezien de onduidelijkheid over kostenontwikkelingen, o.a. gegeven de instabiele toestand in de wereld. Dit

kan ertoe leiden dat inschrijvers een risicomarge opnemen in hun inschrijfprijs, wat resulteert in hogere inschrijfprijzen voor de aanbestedende dienst. Dit is niet in het belang van zowel de marktpartijen als de aanbestedende dienst. Om dit te voorkomen verzoekt gegadigde u het eerder in NVI 1 gegeven antwoord te heroverwegen.

Gegadigde stelt daarom voor om de inschrijfprijs te baseren op prijspeil 2025 en de eerste indexatie per 1 januari 2026 door te voeren, gevolgd door jaarlijkse indexatie telkens per 1 januari, in lijn met de NEA-methodiek. Gaat u hiermee akkoord?

**Antwoord:**

Nidos gaat niet akkoord met een indexatie per 1 januari 2026. De inschrijving vindt plaats in het vierde kwartaal van 2025, waardoor van inschrijvers mag worden verwacht dat zij de kostenontwikkeling voor 2026 reeds in hun inschrijfprijs kunnen verdisconteren. De eerste indexering vindt plaats per 1 januari 2027, conform de NEA-methodiek, waarin de gerealiseerde kostenontwikkelingen van het voorgaande jaar worden meegenomen.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025

**Ref.nr.**

131

**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 2

**Vraag:**

Voor opdrachtnemer is het van groot belang dat de NEA index zonder meer toegepast kan worden. Kunt u dan ook bevestigen dat wanneer de tariefaanpassing voldoet aan de NEA dat de toestemming tot het gebruik van nieuwe tarieven zonder meer afgegeven wordt?

**Antwoord:**

De Aanbestedende dienst bevestigt dat tariefaanpassingen conform de NEA-index in beginsel worden gehonoreerd. Een formeel akkoord van de Aanbestedende dienst blijft echter vereist en is niet vanzelfsprekend. De

Aanbestedende dienst zal goedkeuring niet op onredelijke gronden onthouden, maar behoudt zich het recht voor om de toepassing te toetsen op juistheid en op samenhang met de kwaliteit van de geleverde dienstverlening.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten**Beantwoord op:** 21 okt 2025**Ref.nr.**  
132**Onderwerp:**

NvI 1 ref vraag 2

**Vraag:**

De NEA index is in het verleden niet altijd al in November bekend gemaakt. Inschrijver verzoekt u dan ook om voor te schrijven dat opdrachtnemer binnen 10 werkdagen na publicatie van de NEA-index de nieuwe tarieven communiceert. Gaat u hiermee akkoord?

**Antwoord:**

Dit is akkoord. Opdrachtnemer communiceert de nieuwe tarieven uiterlijk binnen tien werkdagen na publicatie van de NEA-index aan Nidos. De aangepaste tarieven gaan in op de eerstvolgende contractueel overeengekomen indexeringsdatum.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**  
133

**Onderwerp:**  
NvI 1 ref vraag 1

**Vraag:**

U handhaaft de eis dat iedere in te zetten chauffeur beschikt over een VOG met het screeningsprofiel 'Belast met de zorg voor minderjarigen', met uitzondering van ad-hocritten en spoedsituaties (NVI 1). Deze eis achten wij in de huidige context niet proportioneel.

De opdracht vraagt om landelijke dekking en hoge flexibiliteit, waarbij gegadigden gezien de aard van de opdracht, aannemelijk onderaannemers zullen moeten inzetten om aan de gevraagde capaciteit en geografische spreiding te voldoen, binnen beheersbare kosten. De door u gestelde aanvullende VOG-eis is, zoals in NVI 1 reeds aangegeven, ongebruikelijk binnen het vervoer.

Aangezien er bovendien geen ritgegevens vooraf beschikbaar zijn (zoals volume, tijden of geografische spreiding), is het voor gegadigden onmogelijk om vooraf te bepalen:

- Welke vervoerders ingezet moeten worden;
- Hoeveel chauffeurs exact per vervoerder zullen moeten worden ingezet;
- Welke specifieke chauffeurs dit per vervoerder zijn en dus voor welke chauffeurs een VOG met het aanvullende screeningsprofiel dient te worden aangevraagd.

Theoretisch zouden dus onevenredig veel chauffeurs deze aanvullende VOG moeten aanvragen, die mogelijk niet worden ingezet binnen deze opdracht. Dit leidt tot onevenredige administratieve lasten en financiële kosten voor inschrijvers en hun onderaannemers, ook indien ad-hocritten en spoedsituaties worden uitgezonderd. Nog daargelaten de vraag of dit in de praktijk überhaupt haalbaar is.

Bent u, mede gelet op de proportionaliteit en uitvoerbaarheid van de eis, bereid uw antwoord in de eerste NVI te heroverwegen en de aanvullende VOG eis te laten vervallen, zodat kan worden volstaan met het overleggen van een standaard VOG voor taxi?

Zo nee, stellen wij als alternatief voor om te starten met het vervoer zonder deze aanvullende VOG (mede gezien de beperkte implementatietijd) en gaandeweg het vervoer voor de in de praktijk meest ingezette chauffeurs alsnog deze VOG aan te vragen.

**Antwoord:**

Wij zijn hiertoe bereid.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

134

**Onderwerp:**

n.a.v. vraag 16 NvI 1

**Vraag:**

Kunt u toelichten hoe we het volgende dienen te interpreteren: “Ongeveer de helft van de ritten betreft een retourrit en de andere helft een enkele rit”.

Bedoelt u: 25% van de ritten is heenrit en 25% is terugrit, inclusief wachttijd tussen deze ritten (totaal 50% van alle ritten) of 50% is een enkele rit?

**Antwoord:**

Het moet gelezen worden als een globale verhouding van 50% retourritten en 50% enkele ritten

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:** P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:** 21 okt 2025

**Ref.nr.**

135

**Onderwerp:**

n.a.v. vraag 16 NvI 1

**Vraag:**

Wij begrijpen dat u geen historische gegevens kunt verstrekken omdat deze niet voorhanden zijn. Kunt u wel specificeren wanneer een rit een geplande rit of een spoedrit betreft? En wat de verhouding is tussen deze twee typen

ritten?

**Antwoord:**

Onder een spoedrit wordt verstaan: een rit die op de dag zelf wordt aangevraagd of noodzakelijk blijkt te zijn. Spoedritten zijn niet per definitie complexer of zwaarder dan geplande ritten; het betreft doorgaans last-minute vervoer voor dezelfde doelgroep. Op basis van de huidige praktijk schat Nidos dat circa 60% van de ritten ongepland (spoed) is en circa 40% gepland wordt uitgevoerd. Aan deze percentages kunnen geen rechten worden ontleend; ze dienen uitsluitend ter indicatie.

**Fase:**

Inschrijffase

**Inschrijfronde:**

Inschrijfronde 1

**Vragenronde:**

Vragenronde 2

**Percelen:**

P1 Taxidiensten

**Beantwoord op:**

21 okt 2025