

2^{de} Nota van Inlichtingen

Voor u ligt de 2^{de} Nota van Inlichtingen behorend bij de offerteaanvraag “Mobiliteit en -service” gemeente Almere, met ons kenmerk IA2023.12.06

De inhoud van deze Nota van Inlichtingen wordt geacht deel uit te maken van de aanbestedingsstukken en daarmee van het overeen te komen contract. Bovendien staan bij verzending van deze Nota van Inlichtingen in beginsel alle eisen vast en kunnen niet meer worden gewijzigd.

Deze Nota van Inlichtingen is samengesteld uit de schriftelijke vragen die wij via TenderNed hebben ontvangen. De vragen zijn letterlijk (voor zover mogelijk) en geanonimiseerd overgenomen in deze Nota, zoals de houder(s) van de offerteaanvraag de vragen hebben gesteld. De gemeente Almere heeft de vragen en de antwoorden in deze Nota verwerkt.

De gemeente Almere zal de gestelde vragen die na het uitkomen van deze 2^{de} Nota binnenkomen, beoordelen op inhoud en importantie. Indien het mogelijk is en naar het oordeel van de gemeente noodzakelijk, zullen de vragen alsnog beantwoord worden middels een derde Nota van Inlichtingen.

Deze geanonimiseerde Nota van Inlichtingen is d.d. **28 april 2025** gepubliceerd op TenderNed.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	2.14 Implementatie	In de planning noemt Opdrachtgever de ingangsdatum contract op 1 september 2025 en een gewenste live-datum op 1 januari 2026. Wat is voor Opdrachtgever haalbaar, qua inzet en capaciteit van de projectgroep om te starten met de implementatie? Kan dit direct na definitieve gunning of pas bij ingangsdatum contract?	Zo snel mogelijk na definitieve gunning en rekeninghoudend met de vakantieplannen van de projectgroepleden. De productiegang zal echter 1-1-2026 plaatsvinden gezien de werkzaamheden van andere afdelingen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
2	Architectuur NIG03	Gaat opdrachtgever ermee akkoord na gunning de invulling van deze eis gezamenlijk vast te stellen?	Ja gemeente Almere gaat hiermee akkoord
3	Bijlage 01- Programma van Eisen, F-DV- 007	Geldt deze eis ook op de bestaande (pool)voertuigen van Opdrachtgever?	Neen. Deze eis geldt niet voor de voertuigen in eigendom van de gemeente. Voor deze voertuigen zorgt de gemeente zelf voor de zaken in Eis F-DV-007.
4	Bijlage 01- Programma van Eisen, NCC02 icm vraag 96	Zou u bereid zijn om voor uitsluitend categorie 2-meldingen de reactietijd te verruimen van 1 uur naar 2 uur (op werkdagen tussen 08:00 en 17:00 uur)? Wij achten deze verruiming werkbaar en in verhouding tot de ernst en impact van P2-incidenten.	Nee, Almere gaat niet akkoord. We gaan er vanuit dat de aanbieder wel in staat is om binnen een uur te reageren.
5	Bijlage 01- Programma van Eisen, UITG-002	De activatiestatus van de kaart wordt technisch vastgesteld tijdens het productieproces en kan daarom niet afhankelijk worden gesteld van een later authenticatieproces. Bent u zich hiervan bewust? Deze eis kan ertoe leiden dat inschrijving voor marktpartijen technisch onmogelijk wordt.	Gemeente Almere gaat er vanuit dat er voor iedere medewerker een account wordt aangemaakt. Door middel van authenticatie via mobiele telefoon en/of (privé-) emailadres, welke wordt verstrekt door gemeente Almere aan inschrijver, kan de per post verzonden kaart aan het account van de medewerker worden toegevoegd/gekoppeld. In UITG-002 wordt niet gesproken over activatie van de kaart. Het authenticatieproces dient te waarborgen dat de kaart is verstrekt aan de juiste gebruiker.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
6	Bijlage 01- Programma van Eisen, UITG-002	Kunt u toelichten waarom authenticatie op basis van privé e-mail en mobiele telefoon noodzakelijk wordt geacht, aangezien de kaart reeds naar het huisadres van de gebruiker wordt verstuurd? Deze vorm van authenticatie is ongebruikelijk binnen deze markt; kunt u verduidelijken welke rol de mobiele telefoon hierin specifiek vervult?	Gemeente Almere vindt het belangrijk dat de kaart in handen komt van de juiste medewerkers. Daarvoor is een zorgvuldig proces noodzakelijk,
7	F-REG-008-A	Volstaat de aankomst op de werkplek als basis voor het systeem om te toetsen of sprake is van woon-werkverkeer, of wordt verwacht dat aanvullende reisgegevens worden gebruikt voor de toetsing? Indien meer nodig is, kunt u specificeren welke gegevens exact vereist zijn voor een geldige toetsing conform de fiscale regelgeving?	Voor een fiscale controle worden aanvullende reisgegevens gebruikt. Wanneer van een ander verblijfsadres van of naar gereisd wordt moet hiervoor het doel worden omschreven. Het doel van de reis van of naar een ander verblijfsadres kan bijvoorbeeld zijn het verlenen van mantelzorg aan een familielid. Zie in dit verband ook exceptierapportage bij eis F-RAP-003.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
8	Generiek	Wanneer in de documentatie wordt gesproken over 'functioneel beheer', kan dit ook worden geïnterpreteerd als het leveren van een servicedesk en/of het afhandelen van tickets namens functioneel beheer? Indien nee, kunt u toelichten waarom niet?	Waar in het programma van eisen en het programma van wensen wordt gesproken over functioneel beheerder, wordt bedoeld de functioneel beheerder van de gemeente Almere. Waar in 2.15 van het PvE wordt gesproken over functioneel beheer wordt aangegeven of inschrijver of gemeente Almere wordt bedoeld. Gemeente Almere kan zonder verdere detaillering van uw vraag dit niet verder toelichten.
9	GIBIT, 18.6 icm vraag 82	Bent u bereid de boeteclausule wederkerig te maken, zodat deze ook geldt indien de opdrachtgever de geheimhoudingsverplichting schendt? Op deze manier wordt de verplichting tot geheimhouding over en weer op evenwichtige wijze geborgd.	Dit is niet akkoord. U kunt er vanuit gaan dat de gemeente Almere goed omgaat met (het verwerken van) vertrouwelijke gegevens.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
10	GIBIT, 2.3	In art. 2.3 is bepaald dat de toepasselijkheid van (eventuele) algemene en bijzondere voorwaarden van Leverancier is uitgesloten. Echter, een gebruiker van vervoersdiensten, deelauto's en/of deelfietsen neemt de betreffende diensten persoonlijk af, als gevolg waarvan er een (vervoer)overeenkomst tussen de betreffende dienstverlener(s) en de gebruiker van de mobiliteitskaart / klant tot stand komt. Op die overeenkomst worden door voormelde dienstverlener(s) diverse sets voorwaarden van toepassing verklaard (bijvoorbeeld de AVR-NS, Algemene voorwaarden stads- en streekvervoer, Productvoorwaarden OV-fiets, etc.). Omdat de mobiliteitskaart een OV-chipkaart is, gelden ook de Algemene voorwaarden OV-chipkaart van Translink Systems B.V. (TLS). Voor een inschrijver is het niet mogelijk om deze voorwaarden uit te sluiten of aan te passen, omdat deze voorwaarden gelden voor alle personen in Nederland die van de betreffende (vervoers)diensten gebruik maken. Potentiële Inschrijver gaat ervan uit dat deze sets algemene voorwaarden niet bedoeld zijn in de uitsluiting van artikel 2.3. Kunt u dit bevestigen en bent u bereid dit zo nodig te verduidelijken in de Overeenkomst? Zo nee, zou u dit artikel willen verduidelijken?	Dit kunnen wij bevestigen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
11	GIBIT, 7	In relatie tot Artikel 7 over de noodzakelijke medewerking van derde partijen merken wij op dat wij als inschrijver ruime ervaring hebben met implementaties bij diverse organisaties, waarbij standaard testprocedures zijn ingericht die deze situaties al adequaat afdekken. Wij achten de in dit artikel voorgestelde nadere afspraken over de inzet en coördinatie van derde partijen dan ook niet noodzakelijk binnen de context van onze dienstverlening, omdat dit geen aantoonbare meerwaarde biedt ten opzichte van onze bestaande aanpak. Bent u bereid dit artikel (of delen ervan) te laten vervallen of buiten scope te verklaren voor deze aanbesteding?	Opdrachtnemer is niet bereid om dit artikel (of delen ervan) te laten vervallen of buiten scope te verklaren, omdat op voorhand niet duidelijk in hoeverre er sprake is van afhankelijkheid van derde partijen en de aard van de dienstverlening met zich meebrengt dat de hiermee gepaard gaande risico's worden geborgd.
12	Kengetallen, vraag 89	Om de impact en benodigde inzet voor deze onderdelen toch beter te kunnen inschatten, zouden wij graag alsnog het volgende voorleggen: Zou het mogelijk zijn om een globale bandbreedte te geven, bijvoorbeeld in de vorm van een indicatie zoals 0-50, 50-100 of >100 voertuigen? En indien beschikbaar, ook een grove inschatting van het aantal locaties waar deze voertuigen mogelijk geplaatst zullen worden?	Bandbreedte van het aantal voertuigen zal tussen 0-50 liggen. De voertuigen zullen op 2 of 3 locaties geplaatst worden.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
		Een dergelijke indicatie zou ons helpen om beter in te spelen op de mogelijke uitvoerbaarheid en schaalgrootte van dit optionele onderdeel.	
13	NIA13	Wij zijn van mening dat het aantoonbaar voldoen aan de eisen van Digitoegankelijk.nl (zoals vastgelegd in het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid) en de European Accessibility Act (EEA, Richtlijn EU 2019/882) een bredere en toekomstbestendigere invulling biedt van digitale toegankelijkheid dan louter WCAG 2.0. Beide kaders zijn wettelijk verankerde richtlijnen. Kunt u bevestigen dat het voldoen aan deze twee kaders volstaat voor de gestelde eis?	Nee, de gemeente Almere kan dit niet bevestigen. Voldoen aan de WCAG is de eis die wij stellen.
14	NIG03	Het delen van real-time logging is niet gebruikelijk bij multi-tenant SaaS-applicaties. De logbestanden zijn wel volledig beschikbaar voor gemeente Almere, maar uitsluitend op aanvraag en niet via een real-time API. Kunt u bevestigen dat dit voldoet aan de eis?	Ja, gemeente Almere kan dit bevestigen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
15	Offerteaanvraag	Inschrijver constateert een tegenstrijdigheid in de uitvraag. Volgens het offerteaanvraag document is toegang tot het openbaar vervoer onderdeel van de uitvraag. Echter, bij vraag NVI 5 lijkt het erop dat toegang tot het OV geleverd kan worden door een derde partij, en dus niet door de inschrijver. Kunt u verduidelijken of het de bedoeling is dat de inschrijver wél of niet inschrijft met toegang tot openbaar vervoer? Zo niet, wanneer wordt toegang tot het openbaar vervoer dan afzonderlijk aanbesteed?	Het is de bedoeling dat wordt ingeschreven inclusief toegang tot (openbaar) publiek toegankelijk vervoer. Naar aanleiding van deze vraag wordt de tekst in de overeenkomst aangepast. "Voor de prestatie zullen voor de mobiliteitsdiensten verschillende vervoerspartners/modaliteiten worden ingezet (bijv. NS, RET, deelauto's). Deze vervoerspartners/modaliteiten zullen nimmer worden aangemerkt als onderaannemers van Opdrachtnemer voor het aanbod van (openbaar)vervoer. Voor Mobiliteitsdiensten/modaliteiten zal Opdrachtnemer uitsluitend optreden als bemiddelaar bij het tot stand komen van een huur- of vervoersovereenkomst tussen Opdrachtgever en/of de gebruiker enerzijds en de betreffende mobiliteitsdienstverlener anderzijds. De gebruiksvoorwaarden van de mobiliteitsdienstverleners, zoals bijvoorbeeld die van NS, zijn van toepassing en gelden tussen de Opdrachtgever/gebruikers en de betreffende mobiliteitsdienstverleners. Waarbij het vereist blijft dat alle facturatie verloopt via de Opdrachtnemer."

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
16	Offerteaanvraag	Kunt u bevestigen dat opdrachtgever met betrekking tot de uitvoering van (een gedeelte van) de opdracht (Vervoer en IT-platform) geen overeenkomst heeft gesloten met een andere partij dan de winnaar van deze aanbesteding? Voor de duidelijkheid: deze vraag ziet nadrukkelijk niet op de algemene vervoersvoorwaarden of gebruiksvoorwaarden, maar uitsluitend op de uitvoering van de opdracht zelf.	Dit kunnen wij bevestigen. In deze aanvraag betreft het ook de toegang tot het OV.
17	Overig	In de markt is het niet ongebruikelijk dat opdrachtnemers persoonsgegevens van medewerkers van de opdrachtgever (binnen wettelijke kaders) gebruikt voor commerciële doeleinden buiten de scope van de opdracht. Dit kan bijvoorbeeld worden toegepast door het doen van aanbiedingen aan medewerkers als zijnde consument (ipv als werknemer) of het optimaliseren vervoersdiensten buiten de scope van de opdracht. Deze werkwijze kan extra commerciële waarde opleveren voor de inschrijver, wat (mogelijk) resulteert in een lagere inschrijfprijs. Tegelijkertijd betekent dit dat u deels de controle over het gebruik van persoonsgegevens van uw medewerkers verliest. Staat u deze werkwijze toe?	Nee, het is onwenselijk als medewerkers voor commerciële doeleinden worden benaderd buiten de reikwijdte van de opdracht. Dat dit zou resulteren in een lagere inschrijfprijs is geen goede reden. De persoonsgegevens van medewerkers moeten beschermd worden zij mogen erop vertrouwen dat hun persoonsgegevens niet voor andere (commerciële) doeleinden worden gebruikt.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
18	Overig	In de markt worden abonnementen aangeboden waarbij u een (groep) medewerkers tegen een vast bedrag kunt laten reizen, maar die u geen inzicht bieden in alle ritten die met het abonnement zijn afgelegd. Bij deze werkwijze rekent u slechts één keer per maand of per jaar een vast bedrag af voor alle, of een deel van, de losse ritten. Dit biedt budgetzekerheid en betaalgemak, maar geeft u beperkte of geen mogelijkheid om te beoordelen of deze abonnementen daadwerkelijk kostenvoordelig zijn. Staat u deze werkwijze met abonnementen toe?	Nee, gemeente Almere gaat niet akkoord met het voorstel. Dit is niet conform de offerteaanvraag.
19	Prijzenblad	U vraagt om een tarief per kaarthouder. Een belangrijk kostenaspect voor inschrijvers is de mobiliteitskaart op basis van de OV-chipkaart. De zittende partij heeft deze kosten al gemaakt en hoeft deze bij de heraanbesteding niet, of slechts beperkt, in te calculeren in haar tarief. Bent u daarom bereid de kosten van de OV-chipkaart tegen kostprijs te vergoeden, zodat inschrijvers deze niet hoeven op te nemen in hun tarieven? Dit zal ervoor zorgen dat het kostenprofiel voor alle inschrijvers gelijk blijft.	Iedereen krijgt een nieuwe kaart.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
20	Prijzenblad	Ervan uitgaande dat toegang tot het openbaar vervoer onderdeel is van de scope, gaan wij ervan uit dat het uiteindelijke tarief (het voltarief minus de geboden korting) contractueel wordt overeengekomen met de inschrijver. Is opdrachtgever het eens met dit uitgangspunt?	Dat is correct
21	Prijzenblad	U vraagt om een tarief gebaseerd op korting. Kunnen wij ervan uitgaan dat dit gebaseerd is op het gereguleerde consumenten-voltarief, zoals gepubliceerd en gereguleerd door de concessieverleners?	Uw aanname klopt niet. Wij gaan hierbij ook uit van een korting voor spits- en daltijden.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
22	Privacy NPR02	Wij hebben DPIA's uitgevoerd op de verwerkingen die we doen om onze diensten te kunnen verlenen. Echter bevatten deze DPIA's bedrijfsgevoelige en/of beveiligingsgevoelige informatie die wij liever niet delen. Tevens zijn wij van mening dat een DPIA die door ons is uitgevoerd een beperkte scope en een beperkt perspectief heeft: alleen het onze, terwijl risico's voor betrokkenen vooral te verwachten zijn op het vlak waar onze processen die van de gemeente Almere raken. Het is om die reden dat wij voorstellen een eventuele DPIA op initiatief van de gemeente Almere samen ter hand te nemen, waarbij Inschrijver alle noodzakelijk informatie levert en gewenste ondersteuning biedt. Vult inschrijver daarmee de gestelde eis voldoende in voor de gemeente Almere?	Ja, dat is akkoord. Dit is in principe ook onze standaard werkwijze. Wij voeren graag zelf een DPIA uit (soms kan een bestaande DPIA wel als basis worden gebruikt) en we verwachten van de inschrijvers dat zij meewerken en daarbij alle noodzakelijk informatie aanleveren.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
23	PvE, NIA-15	Kan de opdrachtgever bevestigen dat deze eis zo geïnterpreteerd kan worden dat het platform enkel de mobiliteitsopties toont die, op basis van de gebruikersrol conform het mobiliteitsbeleid, beschikbaar zijn?	Wanneer de gebruikersrollen door gemeente Almere (mede-) bepaald kunnen worden op basis van de processen kunnen we dit bevestigen.
24	PvE, NIA-15	Kan de opdrachtgever bevestigen dat deze eis betrekking heeft op het generiek aanpassen van de huisstijl van de Gemeente Almere (zoals kleurgebruik en logo), conform uw mobiliteitsbeleid?	Dit is niet achterliggende gedachte van deze eis. Het is meer voor functionele doeleinden bedoeld.
25	Rapportage RAP-003	De invulling van de rapportages is volgens de principes van dataminimalisatie uit de AVG afhankelijk van de doelbinding. Welk doel wil de gemeente Almere bereiken met deze rapportages?	Met de verschillende rapportages gemeente Almere inzicht krijgt in eventuele 'excepties' in het reisgedrag van medewerkers waarmee gesignaleerd wordt dat er mogelijk verkeerd geregistreerd is en waarmee, in voorkomend geval, ook eventuele fraude gedetecteerd kan worden. Ook voor de verantwoording naar accountants en Belastingdienst zijn rapportages noodzakelijk om verantwoording af te leggen voor onbelaste vergoedingen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
26	Use Case	Uw gebruikers maken momenteel gebruik van de dienstverlening van de zittende leverancier. In de beoordeling van de Use Case en User Experience toetst u de gebruiksvriendelijkheid van de IT-oplossing. Het objectief beoordelen hiervan achten wij vrijwel onmogelijk, aangezien gebruikers al gewend zijn aan de oplossing van de zittende leverancier(s). Kunt u toelichten hoe u waarborgt dat de beoordelaars de beoordeling objectief uitvoeren?	Het beoordelingspanel wordt hierop vooraf uitgebreid geïnstrueerd.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
27	Uw antwoord op vraag 14	Opdrachtnemer heeft kennis genomen van uw antwoord, waarvoor dank. De beperking van de aansprakelijkheid zoals opgenomen in artikel 16.1 (dus zonder onderscheid te maken in directe en indirecte schade) is wellicht te billijken voor Opdrachtnemer als er duidelijkheid is over het begrip jaarvergoeding en de uitzondering in artikel 16.4. We hebben daarbij twee vragen. 1. Opdrachtnemer is akkoord met het geen onderscheid brengen in de soort schade. Is opdrachtgever bereid om de uitzondering in punt iv van artikel 16.5 te beperken tot € 500.000, omdat er anders sprake zijn van onbeperkte aansprakelijkheid voor dit gedeelte? 2. Mag Jaarvergoeding in artikel 16.4 zo gelezen worden, dat het exclusief de kosten is die Opdrachtnemer in rekening gebracht heeft gekregen van mobiliteitsdienstverleners (dus alleen de Jaarvergoeding voor de "ICT oplossing" zoals bedoeld in paragraaf 1.6 van offerteaanvraag), want dat is omzet waarvoor opdrachtnemer niet "risicodragend" is. Want dan wordt de aansprakelijkheidsbepaling (meer) proportioneel.	Antwoord op vraag 1: Opdrachtgever is hiertoe niet bereid. Zij is van oordeel dat de betreffende uitzondering proportioneel is aangezien is opgenomen dat er slechts geen beperking geldt voor boetes die ook aan verwerker hadden kunnen worden opgelegd (om zo te benadrukken dat de boete moet zien op handelingen in de risicosfeer van Leverancier liggen) en onder de voorwaarde dat Leverancier tijdig door Opdrachtgever wordt geïnformeerd over onderzoek door de toezichthouder en wordt betrokken bij het voeren van verweer tegen de boete. Het toepassen van een aansprakelijkheidsmaximum is derhalve onnodig en onbillijk. Antwoord op vraag 2: Nee, Jaarvergoeding mag niet zo worden gelezen. Artikel 1.24 GIBIT geeft een definitie voor het begrip Jaarvergoeding. Opdrachtgever sluit zich volledig hierbij aan.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
28	Uw antwoord op vraag 44	We hebben kennis genomen van uw antwoord op vraag 44 over plafondbedrag(en). Mag Opdrachtnemer er vanuit gaan dat het plafondbedrag voor jaarlijkse licentie / abonnement gebaseerd is op, of te relateren is aan, de ongeveer 2200 medewerkers zoals genoemd in de uitvraag. Of geldt het plafondbedrag altijd - ongeacht aantal medewerkers? Want dat zou wat opdrachtnemer betreft niet proportioneel en niet redelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan de situatie dat medewerkers toenemen, en het bedrag van jaarlijkse licentie / abonnement boven die € 90.000 uit zou (moeten) komen. Kunt u aangeven of het aantal werknemers steady is, en - of er feiten en omstandigheden zijn waardoor u weet of had moeten weten dat op korte termijn of tijdens de looptijd van de overeenkomst het werknemersaantal (fors) kan toenemen.	

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
29	vraag 24	Door een verschil in hoe rijk de dataset is, kunnen gebruikers een ander oordeel geven tijdens de UX test. Aanbieders met een andere invulling van deze dataset voor testen en demonstreren geeft daarmee een verschil in uitgangspunten. Van aanbestedende dienst mag worden verwacht dat zij invulling geeft aan het gelijkheidsbeginsel van aanbestedingen en alle aanbieders object en op dezelfde wijze behandelt. Een vooraf vastgestelde dataset geeft daar invulling aan. Kunt u bevestigen dat u deze dataset hiervoor vaststelt?	Bij een UX gaat het om het testen van het gebruikersgemak en niet om goedgevulde dataset. De dataset wordt niet beoordeeld. Het beoordelingspanel wordt hierop geïnstrueerd.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
30	Vraag 26	In geval van een reis die met de app of mobiliteitskaart wordt gemaakt, is er geen "handmatige" registratie door de medewerker van de gemeente Almere, maar wordt dit als een transactie vastgelegd via bv. het proces van check-in en check-out. Een dergelijke reis is daarmee al geregistreerd en wordt automatisch geclassificeerd als woon-werk verkeer. In uw vraag bij Use Cases vraagt u wel om te laten zien hoe wij een dergelijke reis registreren. Dit kan in de gevraagde situatie niet ter plekke worden getoond. Kunt u bevestigen dat een dergelijke registratie vooraf kan plaatsvinden met eerder gemaakte reizen met een mobiliteitskaart?	Dat kan de gemeente Almere bevestigen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
31	vraag 30	U geeft in de beantwoording aan te kijken naar taken om het werk beheersbaar en toegankelijker te maken. In onze projectmanagement aanpak noemen we dit een Work Breakdown Structure, waarbij het gaat om de activiteiten en taken in hun samenhang. In een Product Breakdown Structure kijken we alleen naar de samenhang van de producten en deliverables. Graag horen we van u of u met een Product Breakdown naar taken/activiteiten kijkt of zoals gebruikelijk naar producten en deliverables.	Gemeente Almere wil dat het het werk wordt opgedeeld in kleinere taken / activiteiten. Als dit valt onder Work Breakdown Structure is het akkoord om deze aan te houden ter vervanging van Product Breakdown Structure.
32	Vraag 40	U geeft aan geen bodembedrag te willen hanteren in de uitvraag maar dat het aan Inschrijvers is om een reele prijs te bepalen. U accepteert daarmee mogelijk ook een prijs van 0 euro voor de kosten bij (onderdelen van) Implementatiekosten en Jaarlijkse kosten. Kunt u bevestigen dat u in een dergelijk geval beseft dat u een onderzoek dient te doen naar een Abnormaal Lage Inschrijving?	Iedere aanbieder heeft zijn eigen produkt en de daarbij behorende kostenstructuur, waarbij het zo kan zijn er op bepaalde onderdelen geen kosten hoeven/ kunnen worden doorberekend. Een manipulatieve inschrijving kan een uitsluiting betekenen voor verdere deelname. Om schijn te voorkomen dienen partijen transparantie te bieden in de kostenstructuur op die onderdelen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
33	Vraag 43	In de conceptovereenkomst staat in Artikel 12 wel "Gebruiksrechten", "Hosting-diensten", "Implementatie" en "eenmalige Vergoeding". In het Tarievenblad gebruikt u echter "Implementatiekosten", "Jaarlijkse kosten", "Uurtarieven voor Consultancy", "Jaarlijkse OV-kosten" en nader vast te leggen kosten voor Deelvervoer. Kunt u in de overeenkomst duidelijk maken welke kosten u verstaat onder de reeds genoemde termen als "Gebruiksrechten"?	De "Gebruiksrechten" gaan over de licentiekosten die gepaard gaan met het gebruik van de SaaS-oplossing.
34	Vraag 49	U verwijst hier naar buiten de scope van de aanbesteding. Hierin is door u de OV-fiets of andere deelfietsen die publiek toegankelijk zijn niet genoemd. Kunt u duidelijk maken of de OV-fiets en andere deelfietsen voor woon-werk verkeer zijn uitgesloten? Kunt u ook duidelijk maken of deze deelfietsen wel zijn toegestaan voor dienstreizen?	De OV fiets en/of andere deelfietsen die publiekelijk toegankelijk zijn, zijn uitgesloten voor woon-werk verkeer. Deze deelfietsen mogen wel gebruikt worden voor dienstreizen.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
35	Vraag 5 en 51	In uw beantwoording op vraag 51 verwijst u naar vraag 5. Hierin geeft u aan dat u een derde partij die vervoersdiensten levert (zoals NS, HTM, Connexxion, etc.) niet als onderaannemer gezien hoeft te worden en dat de gebruiksvoorwaarden van deze dienstverleners worden geaccpeteert. U vraagt echter ook toegang tot dit vervoer middels een mobiliteitskaart (en/of een app) en de SaaS-oplossing voor deze reizen en declaraties, waarbij de facturatie van het geheel via de opdrachtnemer verloopt. Kunt u bevestigen dat u een leverancier van een kaart en/of app wel als een onderaannemer kwalificeert indien Opdrachtnemer dit niet zelf kan aanbieden?	Concept antwoord: Uw aanname is correct, zoals eveneens is aangegeven in het antwoord van vraag 5 in de 1e NVI en het antwoord op vraag 15 van deze 2e NVI.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
36	Vraag 5, 46, 51 en 54	Uw beantwoording van deze vragen roept enige verwarring. In vraag 5 en 46 bevestigt u dat u de gebruiksvoorwaarden van mobiliteitsdienstverleners (zij die het daadwerkelijke vervoer bieden) accepteert, en dat zij geen onderaannemer zijn. Bij vraag 54 geeft u aan dat de toegang tot deze diensten met apps van deze derden wel als onderaannemer dienen te worden gezien. We nemen aan dat u hierbij deze vervoerder en hun gebruiksvoorwaarden accepteert zoals in uw beantwoording van vraag 46. Kunt u dit bevestigen?	Ja, dit kunnen wij bevestigen, zie ook het antwoord op vraag 15 van deze 2e NVI.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
37	Vraag 50 en 67	Kunt u aangeven wat u verwacht terug te zien in de genoemde statement of compliance of deel-ICV, en op welk vlak dit afwijkt van een jaarlijkse audit op bv. ISO27001 (waarin de eisen conform B10 zijn verwerkt) indien de resultaten van een penetratietest hierin zijn opgenomen?	Indien u met uw vraag bedoeld of wij akkoord kunnen gaan met het verstrekken van een auditverslag in plaats van een (separaat) Statement of Compliance (of deel- ICV; met toepasselijke reikwijdte) kunnen wij dit bevestigen. Wel met de aanvulling dat NIV03 ongewijzigd van toepassing blijft. Dus mocht er aanleiding zijn om extra toelichting te verkrijgen om te controleren of er voldaan wordt aan vooraf vastgestelde prestatie-indiactoren, zoals opgenomen in het contract, dat dit op verzoek van de Gemeente alsnog verstrekt of uitgevoerd wordt. Dit uiteraard in overleg met opdrachtnemer. Het antwoord van vraag 50 van de eerste nota van inlichtingen wordt hiermee dan ook herzien.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
38	Vraag 57 en 58	U geeft aan dat medewerkers gebruik kunnen maken van de door aanbieder ter beschikking gestelde vervoersmiddelen en dat deze te reserveren zijn. Dit geeft nog veel ruimte voor interpretatie door Inschrijvers. We nemen hierbij aan dat u van Inschrijver verwacht dat zij de vervoersmiddelen uitrusten met technische systemen voor het openen/sluiten van de voertuigen van het systeem van Inschrijver, de planning en reservering via het systeem organiseren, de registratie van de gemaakte ritten vastlegt in het eigen systeem (oa. voor de WPM en facturatie) en daarbij de voertuigen voor eigen risico aanbiedt tegen het aangeboden tarief cf. het tarievenblad, inclusief verzekering, onderhoud, schoonmaken en kosten voor laden. We nemen daarbij ook aan dat u voorziet in voldoende laadvoorzieningen bij de Gemeente Almere. Kunt u dit bevestigen, dan wel beschrijven hoe Inschrijvers dit moeten lezen?	Vraag 58 ziet toe op eis F-DV-001. Hierbij gaat het om voertuigen van de gemeente Almere. De aannames in deze vraag zijn daar niet op van toepassing behoudens de reservering en registratie van ritten. Voor voertuigen ter beschikking gesteld door de inschrijver zijn de aannames juist behoudens de laadvoorzieningen. De huidige laadvoorzieningen zijn voor de gemeente toereikend maar dat geeft geen garantie voor de toekomst. Mogelijk dat er in de toekomst gebruik gemaakt zal worden van publiek toegankelijke laadvoorzieningen. De gemeente zal hier verder niet in voorzien.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
39	Vragenlijst, W-REG-002	Een tariefstructuur per individuele medewerker lijkt zowel beleidsmatig als operationeel minder wenselijk. Bedoelt de Opdrachtgever dat tarieven instelbaar moeten zijn per modaliteit en/of per "rol" zoals gedefinieerd in het mobiliteitsbeleid?	Vergoeding voor het gebruik van je eigen auto voor dienstreizen bedraagt € 0,10 per kilometer. Als je aan één van onderstaande voorwaarden voldoet, kom je in aanmerking voor een vergoeding van € 0,35 per kilometer: - het reisdoel is niet bereikbaar met het openbaar vervoer; -er is binnen een straal van 2 kilometer geen openbaar vervoer; -de reistijd van het openbaar vervoer wijkt erg af van die met de auto; -er moeten meerdere of grotere voorwerpen worden meegenomen; -minimaal drie personen maken gebruik van dezelfde auto; -je hebt een lichamelijke handicap waardoor je niet met het openbaar vervoer kunt reizen. De medewerker maakt zelf de keuze welke van de twee tarieven van toepassing zijn. De vraag gaat over het kiezen van een tarief € 0,10 of € 0,35 per kilometer per reis en niet per 'modaliteit' en/of 'rol'.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
40		Kunt u bevestigen dat het behaalde cijfer zoals weergegeven in het beoordelingskader m.b.t. gunningswens 1 correspondeert als het percentage welke wordt toegepast ter bepaling van het behaalde aantal punten van de subgunningscriteria, bijvoorbeeld cijfer 2=20% (*van het maximale aantal punten op dit onderdeel), 6=60% (*), 8=80%(*) 10=100%(*) etc.	Dit kunnen wij bevestigen.
41	Gunningswens 4	Aangezien het aantal medewerkers van de gemeente Almere dat deel gaat nemen aan de User Experience nog niet bekend is zal gemeente Almere deze op korte termijn bekend maken.	