

Nota van Inlichtingen 2b - EU aanbesteding Leerlingen-/ en jeugdvervoer d.d. 18 december 2025

Ref. Nr.	Vragenronde	Perceel	Onderwerp	Vraag	Antwoord
75	2	Perceel 1,	Programma van Eisen, Par. 6.7, Pag. 32 en 33	In paragraaf 6.7 geeft u aan uit te gaan van een goede vertrouwensrelatie met de opdrachtnemer. U timmert de volledige aanbesteding echter dicht met diverse malussen en verplichte kortingen. Het betreffen regelmatig eisen die in de markt doorgaans als uitdagend worden ervaren. Kunt u aangeven wat u beoogt met het dichttimmeren van de opdracht met malussen en kortingen? En hoe opdrachtnemer de goede vertrouwensrelatie die u beschrijft terug moet vinden in het programma van eisen?	Zie het antwoord op vraag 77.
76	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad, 5.4, Pag. 28 t/m 30	U blijft bij de beoordeling van kwaliteitsstuk GU3 weg van hoe u concrete beloftes afweegt tegen de malussen? Inschrijver kan zich een aantal basis scenario's voorstellen: -Een inschrijving met 5 concrete beloftes en 5 matige malussen; -Een inschrijving met 5 matige beloftes en 5 zeer hoge malussen; -Een inschrijving met 3 gemiddelde beloftes en 3 gemiddelde malussen. Wat weegt in uw beoordeling het zwaarst mee? Kwaliteit/kwantiteit van de beloftes of kwaliteit/kwantiteit van de malussen? Inschrijver verzoekt u de beoordelingsmethodiek dermate objectief te maken zodat het subjectieve karakter van de huidige beschrijving van de beoordeling concreet is voor inschrijvers.	Wij hebben de inrichting van GU3 aangepast. Wij zullen de uitwerking van de elementen van het kwaliteitsplan chauffeurs beoordelen op de meerwaarde die het biedt ten opzichte van het Programma van Eisen. Daarbij hebben we de systematiek van het zelf toekennen van malussen laten vervallen. Zie hiervoor de bijgewerkte Inschrijingleidraad. In het Programma van Eisen voegen we malussen met betrekking tot de drie verplichte elementen toe. Zie hiervoor paragraaf 6.7. van het bijgevoegde "Programma van Eisen met NVI 2 verwerkt".

77	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	We merken op dat u, inclusief de korting op ZE, 85% van de beoordeling toekent aan de prijs. Hierdoor sluit u kwalitatief sterke partijen, die doorgaans een hoger tarief hanteren omwille van het noodzakelijke kwaliteitsniveau bij deze doelgroep, uit of maakt u het voor hen in ieder geval minder aantrekkelijk om in te schrijven. Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) adviseert hierover het volgende: In algemene beveelt het AIM aan dat ongeacht de methodiek of het model de kwaliteit voor minimaal 60% moet meetellen voor gunning en prijs maximaal 40%. Hierbij is het van belang dat aanbesteder goede kwalitatieve gunningcriteria opneemt in het bestek die voldoende onderscheidend zijn en dat daarop het beoordelingsmodel zodanig wordt toegepast dat de beste inschrijving ook een reële kans maakt te winnen. Bij de beantwoording van onderstaande vraag vragen we u in overweging mee te nemen dat het PvE reeds volledig dichtgetimmerd is met malussen en kortingen bij niet presteren. Daarnaast dient inschrijver bij het enige kwaliteitsstuk zichzelf ook nog malussen op te leggen. Dit verzwakt het financiële karakter van deze aanbesteding, waarbij het de vraag is welke ondernemer het grootste risico durft te nemen. Bent u bereid de prijsfactor te verlagen naar maximaal 40%, zodat kwaliteit zwaarder meeweegt in de beoordeling?	Het Programma van Eisen bevat uitgebreide minimeisen omdat wij hoge kwaliteit noodzakelijk achten voor deze opdracht. Deze eisen vormen het basisniveau dat wij van elke opdrachtnemer verwachten en ze passen bij de aard en het belang van de dienstverlening. Het is aan de inschrijvers om deze eisen, ook wanneer ze uitdagend zijn, om te zetten in reële en uitvoerbare inschrijfprijzen waarmee ‘niet-presteren’ wordt voorkomen. Door malussen en verplichte kortingen vooraf vast te leggen zijn de afspraken helder en voorkomen we onzekerheid tijdens de uitvoering. Dit zorgt voor duidelijkheid en voorspelbaarheid, wat voor ons de basis vormt van een goede vertrouwensrelatie. We hebben bewust gekozen voor een beoordelingssystematiek waarin inschrijvers – binnen een stevig kwaliteitskader – ruimte hebben om minimeisen te overtreffen, maar in een passende verhouding tot een eventuele hogere prijs. De gekozen beoordelingssystematiek sluit aan bij het door ons gewenste kwaliteitsniveau en de wijze waarop wij de markt willen selecteren. Wij achten deze opzet passend en evenwichtig en passen de beoordelingssystematiek en de gehanteerde wegingen niet aan.
78	2		Vraag 30, NVI 1	U geeft in uw antwoord aan dat het niet mogelijk is dat locaties in meerdere percelen vallen. Dit is niet correct. Indien er een uitvraag is met speciale wensen die daardoor onder perceel 5 komt te vallen is dit wel degelijk mogelijk. Wie is er in dat geval dan verantwoordelijk voor het bijhouden van schooltijden en vakanties in Smartwheels aangezien de kans reëel is dat er dan 2 verschillende opdrachtnemers voor die locatie zijn?	Opdrachtnemers van percelen 1 t/m 4 hebben deze verantwoordelijkheid voor de bestemmingen waar zij daadwerkelijk vervoer naartoe verzorgen. Voor overige bestemmingen is dit verantwoordelijkheid van de opdrachtgever.

79	2		Programma van Eisen, Par. 4.4.3, Pag. 24	Het surplus in periode 3 mag niet minder zijn dan 95% van het surplus in periode 2. Inschrijver ziet deze eis niet als realistisch. Als er bijvoorbeeld een nieuwe route wordt toegevoegd met een rolstoelbus (waarvan de elektrische uitvoering nog niet voldoende beschikbaar zijn), dan daal je al heel snel 5%. Bent u bereid toe te voegen dat in de berekening van het surplus nieuw vervoer wordt uitgesloten? Zo niet, straft of u inschrijvers min of meer voor een hoog inzetpercentage van ZE-voertuigen in periode 1 en 2.	Dit betreft de periode vanaf 1 augustus 2028. Als er op dat moment nog steeds aantoonbaar onvoldoende rolstoelbussen beschikbaar zijn én het vervoervolume blijft in omvang gelijk ten opzichte van de vorige periode én het volume verschuift daarbij van niet-rolstoel naar rolstoelvervoer dan sluit opdrachtgever de betreffende rolstoelroute uit van de eis met betrekking tot het surplus.
80	2		Vraag 36, NVI 1	Inschrijver draagt een goede reden voor de vraag aan. Hoe kijkt u aan tegen deze reden? En hoe realistisch acht u uw eis dan? Uw beantwoording is nogal summier.	Uit de marktconsultatie is gebleken dat onze eis haalbaar wordt geacht. Wat dat betreft heeft ons uw vraag 36 verbaasd. Wij wijzen er graag op dat er geen hoog dak voertuigen worden geeist.
81	2		Vraag 35, NVI 1	Kunt u wel bevestigen dat het een maximum van 2 onderaannemers per perceel betreft? Indien u dit niet kunt bevestigen benadeelt u inschrijvers die op meerdere/alle percelen inschrijven. In dat kader verzoeken wij uw antwoord op vraag 35 dan ook te herzien.	Wij bevestigen dat het een maximum van 2 onderaannemers per perceel betreft.
82	2		Vraag 28, NVI 1	Kunt u toelichten welke voordelen u wenst te behalen met het versturen van het informatiepakket per post? Dit is een eis die we nauwelijks nog zien met het belang van duurzaamheid in de huidige tijd.	Wij hechten grote waarde aan het verstrekken van een fysiek informatiepakket. Digitale informatie kan gemakkelijk over het hoofd worden gezien of in de spambox belanden. Daarnaast nodigt fysieke informatie meer uit tot zorgvuldige lezing en wordt deze doorgaans beter bewaard dan digitale communicatie. Om die reden achten wij dit de meest passende en zorgvuldige manier van communiceren. Daarbij zijn we voorstander van (aanvullend) informatie via e-mail.
83	2		Vraag 25, NVI 1	Het gaat inschrijver niet om de hoogte van de malus, maar om de haalbaarheid ervan. U stelt een malus in op een eis, waar iedere inschrijver mee worstelt omwille van de genoemde redenen. Wij verzoeken u nogmaals te overwegen om een data percentage van 93% te hanteren en pas daar onder vergoeding in te houden op ritten. Gaat u hiermee akkoord?	Nee. Het ontvangen van data is van belang voor onder andere monitoring en verantwoording. Uit de huidige uitvoeringspraktijk blijkt dat het mogelijk is om een zeer hoog (nagenoeg 100%) aandeel data te leveren, met uitzondering van ritten van onderaannemers. We stellen aan ritten van onderaannemers echter dezelfde eisen op dit gebied.

84	2		Vraag 19, NVI 1	Op deze manier kan inschrijver geen enkele inschatting doen van de ontwikkelkosten. Deze kosten dient inschrijver nu in haar tarief te verdisconteren, zonder het risico te kennen. Het lijkt inschrijver dan ook niet meer dan reëel om de factuurbijlage voor inschrijvingsdatum ter beschikking te stellen óf de kosten voor de ontwikkeling op basis van nacalculatie te mogen factureren aan opdrachtgever. Kunt u uw antwoord op vraag 19 herzien?	We begrijpen dat u daarin een risico loopt. We schrappen daarom de volgende zin uit het PVE: "De definitieve opmaak van de bijlage en een verdere uitwerking van het facturatieproces wordt na gunning met opdrachtnemer gedeeld". Daarmee is het aan de inschrijver om een format te ontwikkelen, dat voldoet aan de beschreven eisen.
85	2		Vraag 16, NVI 1	Inschrijver verwacht niet dat u onze vraag begrijpt. Indien er vanuit de NVI aanpassingen benodigd zijn aan de overeenkomst (hoger in rangorde). Past u deze dan automatisch aan in de overeenkomst?	Dat is correct.
86	2		Vraag 15, NVI 1	Het hoger in rangorde zetten van (algemene) VNG voorwaarden is niet gebruikelijk. Kunt u naar de genoemde voorbeelden bekijken en beseft u zich hiermee dat dit uw eisen in de leidraad overtreft?	Wij herzien het antwoord op vraag 15 uit de 1e Nota van Inlichtingen. De VNG voorwaarden komen in rangorde onder de leidraad.
87	2		Vraag 12, NVI 1	Volgens de Aanbestedingswet 2012 en met name na de wijziging van 1 juli 2022 is het verplicht een maximale waarde op te nemen in een raamovereenkomst. Zo wordt een opdracht gemaximaliseerd door contractduur en opdrachtwaarde. Kunt u alsnog een realistische maximale waarde (gebaseerd op de geschatte waarde) per perceel opgeven?	Alleen perceel 5 betreft een Raamovereenkomst. Op basis van Juresprudentie is de aanbestedende dienst is verplicht een realistische maximale waarde van de Raamovereenkomst op te nemen tenzij gemotiveerd waarom dat niet mogelijk is. Zoals in het antwoord op vraag 13 uit de 1e Nota van Inlichtingen meegegeven kunnen wij geen maximale waarde aangeven omdat het nieuwe Raamovereenkomst betreft voor uitzonderingsgevallen. Met deze nieuwe Raamovereenkomst heeft de regio nog geen ervaring en zijn er ook geen (omzet) gegevens bekend. Waardoor er ook geen realische inschatting te maken is. Om die reden ook heeft de Raamovereenkomst perceel 5 ten opzichte van de overige percelen een afwijkende looptijd.

88	2		Vraag 14, NVI 1	Bedankt voor uw toezegging voor het toestaan van nieuwe vragen en het instellen van een derde NVI. In de huidige planning geeft u vlak voor kerst antwoord en verwacht u op 6 januari nieuwe vragen binnen te hebben voor NVI 3. Net als u hebben alle inschrijvers hebben in de weken 52 en 1 te maken met een periode van feestdagen, waarin medewerkers massaal hun verlofdagen opnemen. Voor een groot deel van onze medewerkers zitten in bovengenoemde periode twee werkdagen. Omdat inschrijver zich ook sociaal ten opzichte van haar medewerkers wil opstellen verzoeken wij u de deadline voor het stellen van vragen in NVI met een week te verruimen. Gezien het aantal vragen dat in NVI 1 is gepubliceerd, verwacht inschrijver voor NVI 3 nog een ruim aantal vragen te moeten stellen. Kunt u uw planning hierop aanpassen?	Wij hebben de oorspronkelijk planning aangepast. De nieuwe planning wordt met het publiceren van deze Nota van Inlichtingen mee gepubliceerd.
89	2		Vraag 37, NVI 1 Inschrijvingsleidraad, 5.2, Pag. 27	In de formule voor de prijs beschrijft u (laagste tarief / hogere tarief) * 700 = score GU1. Inschrijver stelt voor de formule als volgt aan te passen: (laagste tarief / inschrijvingstarief) * 700 = score GU1. Wanneer inschrijver met het laagste tarief inschrijft, kan er namelijk niet gedeeld worden door het "hogere tarief". Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u dan een uitleg verschaffen over het begrip "hogere tarief"?	Zoals in de inschrijfleidraad staat beschreven krijgt de inschrijver met het laagste beladen uurtarief de maximale score toegekend, overige inschrijvers krijgen scores op basis van de beschreven formule.
90	2		Inschrijvingsleidraad, 5.1 en 5.4, Pag. 27 + 28	In Par. 5.1 noemt u het kwaliteitsstuk GU2, terwijl u het in Par. 5.4 GU3 noemt. Kunt u deze onduidelijkheid aanpassen, zodat inschrijver in de inschrijving kan refereren naar het juiste onderdeel?	Het kwaliteitsplan chauffeurs betreft sub-gunningscriterium GU2 en het duurzaamheid zero emissie betreft sub-gunningscriterium GU3.
91	2	Perceel 1, I	Inschrijfleidraad 2.16, p. 34	Wij zien dat u een beperking opgenomen heeft voor partijen die als combinatie in willen schrijven. Wanneer een hoofdaannemer inschrijft mag hij wel een onderaannemer inschakelen om b.v. 5 of 10% van het vervoer te verzorgen. Wanneer de 2 partijen als combinatie in willen schrijven mag dit niet, daar het ene combinatie-lid dan minder dan 25% verantwoordelijk is voor de omzet. Daarbij kan een combinatie-lid ook bijvoorbeeld een financieringsmaatschappij zijn. Naar onze mening is dit een niet toegestane bepaling en wij verzoeken u deze te schrappen.	De zin "De combinant met het geringste aandeel in de omzet dient verantwoordelijk te zijn voor minimaal 25% van de omzet. Het is niet toegestaan dat combinanten elkaar voor de uitvoering van deze opdracht als onderaannemer inzetten." wordt vervangen door "Indien combinanten beide als vervoerder gaan optreden (voertuigen en chauffeurs leveren) dan moet de vervoerder met het geringste aandeel in de omzet verantwoordelijk zijn voor minimaal 25% van de omzet."

92	2	Perceel 1,	N.a.v. vraag 25	N.a.v. vraag 25 (m.b.t. PvE, hfd 5, blz 26/ 27) - U geeft aan dat het percentage korting wordt aangepast naar 10% in plaats van 20%. Dit is niet doorgevoerd in het aangepaste PvE. Kunt u dat alsnog doen?	De aanpassing was doorgevoerd in 6.3.1 maar per abuis niet in 5.3. Dank voor uw opmerkzaamheid.
93	2	Perceel 1,	Leidraad: Referentie-opdracht	"Van de referentie dient een tevredenheidsverklaring beschikbaar te zijn". Moet deze verklaring mee ingediend worden bij de inschrijving? Of mag deze nog opgevraagd worden bij de betreffende opdrachtgever na voorlopige gunning?	Ter verificatie hiervan dient uitsluitend door de Inschrijver aan wie aanbestedende dienst voornemens is de opdracht te gunnen deze tevredenheidsverklaring binnen een tijdsbestek van tien (10) kalenderdagen na een daartoe strekkend verzoek van aanbestedende dienst te worden overlegd.
94	2	Perceel 1,	Leidraad 5.4 - Kwaliteitsplan chauffeurs	Kunt u aangeven of het kwaliteitsplan uitsluitend moet gaan over de kwaliteit van de chauffeurs? En dat het voorbeeld "witte voertuigen" dus qua inhoud een ongelukkig voorbeeld is?	Ja. En zie het antwoord op vraag met referentienummer 76.
95	2	Perceel 1,	PvE 6 Vergoeding en files	Er wordt een theoretische beladen reistijd vergoed. Files zijn voor rekening en risico van de vervoerder of moeten voldoende worden ingecalculeerd in de inschrijvingsprijs. Daarmee legt u veel onzekerheid en risico bij de vervoerder. Files zijn zeker in deze regio geen incident, maar een structureel en groot probleem. De dagelijkse files bij de bruggen over de rivieren, wachttijden bij veerponten en de structurele vertragingen op de A15 vormen een groot aandeel van de totale inzetijd. Wilt u deze keuze heroverwegen door ook voor de facturering een routeplanning toe te staan die rekening houdt met de actuele verkeersdruk?	Opdat alle inschrijvers hier rekening mee kunnen houden bevestigen en benadrukken wij hierbij dat er veel files in deze regio zijn en dat de voorbeelden die u noemt mogelijk een groot aandeel vormen van de inzetijd. Het is dus van groot belang dat inschrijvers rekening houden met deze bepalingen. Omdat het voor het merendeel gaat om structurele en dus goed voorspelbare situaties achten we de systematiek nog steeds passend.
96	2	Perceel 1,	PVE 6 Veerpont	"Voor de factuurplanning moet gebruik worden gemaakt van routes via veerdiensten als dit leidt tot lagere kosten, ongeacht of de werkelijke uitvoering via een veerpont verloopt". Dit is tegenstrijdig met het uitgangspunt dat gepland moet worden op basis van "Easy travel snelste route". Kunt u bevestigen dat de snelste route altijd de basis is voor de afrekening, ook als er een theoretisch voordeligere route is via een veerpont?	Ja. Het gaat op dit punt inderdaad niet om kosten maar om de snelste route. We passen de zin aan naar: "Voor de factuurplanning moet gebruik worden gemaakt van routes via veerdienst(en) als dit de snelste route is, ongeacht of de werkelijke uitvoering via een veerpont verloopt"
97	2	Perceel 1,	PVE 2.5 combineren met andere opdrachten	Kunt u bevestigen dat een verzoek tot combineren met ander vervoer in principe wordt goedgekeurd, tenzij daardoor niet meer aan de eisen van het vervoer kan worden voldaan?	We willen niet dat er rechten worden ontleend aan de door u geformuleerde interpretatie. Per geval kan er sprake zijn van voordelen en/of nadelen. Zo vinden we het bijvoorbeeld belangrijk dat individuele reistijden relatief beperkt blijven en zullen we dit meenemen bij de beoordeling, en dus niet de algemene eis aan het vervoer van maximaal 90 minuten individuele reistijd.

98	2	Perceel 1,	PVE 10 Up to date houden schoolinformatie	In de voorgestelde werkwijze hebben zowel vervoerder als gemeente een rol in het up to date houden van schooltijden en dus in de reisschema's van leerlingen (rekening houdend met afwijkende roosters etc). Dit kan leiden tot verwarring. Wilt u overwegen om de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van het reisschema per individuele leerling expliciet bij één partij te leggen (of de vervoerder of de gemeente).	Het reisschema per individuele leerling komt tot stand op basis van verschillende uitgangspunten. De gemeente stelt het recht op vervoer vast (zoals het aantal dagen, toegestane ophaallocaties, maximale reistijd en uitgangspunten rond zelfredzaamheid). De school bepaalt de schooltijden. Deze verantwoordelijkheden kunnen niet door de vervoerder worden overgenomen. Omdat schooltijden bij het afgeven van een beschikking niet altijd bekend zijn en wijzigingen regelmatig voorkomen, is er bewust voor gekozen om het inventariseren en actueel houden van schooltijden bij één partij te beleggen: de vervoerder. Dit voorkomt dat meerdere gemeenten afzonderlijk schooltijden moeten bijhouden en verkleint daarmee de kans op inconsistenties. Binnen SmartWheels bestaat de mogelijkheid om structurele wijzigingen in schooltijden door te voeren in toekomstige ritschema's naar de betreffende locatie.
99	2	Perceel 1,	PVE Loosmelding	Mag de opdrachtnemer bij loosmelding in de ochtend de betreffende leerling voor de middagrit automatisch uit de planning halen, tenzij er door de ouder/verzorger een melding wordt gedaan dat het vervoer in de middag wel gereden moet worden?	Ja, op voorwaarde dat opdrachtnemer zelf ten minste één poging telefonisch doet om hierover duidelijkheid te verkrijgen van ouders/verzorgers.
100	2	Perceel 1,	PVE Accountantscontrole	U vraagt om een jaarlijkse accountantsverklaring. Onze ervaring is dat dit zeer kostbaar is. Het exacte controleprotocol is nog niet vastgesteld. De kosten zijn daardoor nog niet goed in te schatten. Dient de verklaring door een officiële accountant te worden afgegeven? Kunt u het controleprotocol nu al beschikbaar stellen?	Het contoleprotocol is helaas nog niet beschikbaar. De beschrijving in het PVE geeft reeds inzicht in de onderwerpen. Aanvullend in het kader van de werkzaamheden voor een account het volgende. Er moet een vergelijking worden gemaakt tussen gegevens die door de opdrachtnemer zijn samengesteld en gegevens die in SmartWheels aanwezig waren als ritopdracht. Voor de controles moet de accountant een steekproef bepalen zodanig dat 95% betrouwbaarheid gerealiseerd kan worden. De materialiteit die de accountant dient te hanteren betreft 1% van de verantwoording. Verschillen hoeven slechts in één richting te worden onderzocht: of aan geleverde en gedeclareerde diensten een opdracht ten grondslag lag, en niet in omgekeerde richting. De verklaring dient door een officiële accountant te worden afgegeven.
101	2	Perceel 1,	PVE 4.4 Groene energie	Er wordt gesteld dat de gebruikte energie "groen" moet zijn. Kunnen we er vanuit gaan dat dit op diverse manieren aangetoond mag worden en dat het er om gaat dat het gebruikte volume in totaliteit als groen verantwoord moet kunnen worden, zonder letterlijk naar de laadbeurten of tankbeurten van het individuele voertuig te kijken?	Het gaat inderdaad om het gebruikte volume in totaliteit dat als groen verantwoord moet kunnen worden.

102	2	Perceel 1,	Concept-overeenkomst	In artikel 4 van de conceptovereenkomst wordt verwezen naar een “onafhankelijkheidscriterium zoals vastgelegd in het aanbestedingsdocument”. In de inschrijvingsleidraad en bijlagen kunnen wij geen onafhankelijkheidscriterium terugvinden. Kunt u aangeven waar dit criterium is opgenomen of, indien dit niet bestaat, bevestigen dat deze passage uit artikel 4 wordt aangepast of verwijderd?	Wij begrijpen uw vraag niet. Artikel 4 van de concept-overeenkomst uit bijlage 2x gaat over facturering en betaling.
103	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	Het Programma van Eisen bevat al verschillende malusregelingen. In GU3 worden inschrijvers gevraagd aanvullende malussen te formuleren, die bijdragen aan de score. Wij maken ons zorgen dat dit inschrijvers kan stimuleren om zeer hoge of onrealistische malusbedragen op te nemen om hoger te scoren. Dat kan in de praktijk leiden tot financiële druk bij een opdrachtnemer, wat uiteindelijk risico's kan creëren voor de continuïteit en kwaliteit van het vervoer voor de (kwetsbare) doelgroep. Is het mogelijk om binnen GU3 een maximum, bandbreedte of richtlijn voor realistische malushoogtes te hanteren om ongewenste effecten te voorkomen? Daarnaast merken wij op dat kwaliteitsverschillen tussen inschrijvers mogelijk ook inzichtelijk kunnen worden gemaakt via inhoudelijke elementen, zonder afhankelijk te zijn van de hoogte van malusbedragen. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld: •de mate van professionaliteit en onderbouwing van de aangeboden maatregel; •de overtuigingskracht van de toelichting waarom de maatregel effectief is; •de mate waarin het aanbod logisch aansluit op de behoeften van de doelgroep; •de kwaliteit van de beschrijving van de interne organisatie (zonder dat specifieke werkwijzen worden voorgeschreven). Zou de aanbestedende dienst willen overwegen om dergelijke kwalitatieve elementen (professionele aanbesteding, inhoudelijke overtuigingskracht)	Zie het antwoord op vraag met referntienummer 76.

104	2	Perceel 1,	Nota van Inlichtingen vraag 15	In de VNG-voorwaarden staan meerdere bepalingen die afwijken van of in strijd kunnen komen met specifieke afspraken in deze inschrijvingsleidraad en het Programma van Eisen (bijv. op het gebied van aansprakelijkheid en verzekeringen). Wanneer de VNG-voorwaarden hoger in de rangorde staan, kan dit leiden tot onduidelijkheid en uitvoeringsrisico's. Wilt u, ter bevordering van rechtszekerheid en eenduidige contractuitvoering, alsnog overwegen om de inschrijvingsleidraad en het Programma van Eisen in rangorde boven de VNG-voorwaarden te plaatsen, of expliciet te bepalen dat bij strijdigheid de aanbestedingsdocumenten prevaleren?	Zie het antwoord op de vraag met referentienummer 86.
105	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad Conceptovereenkomst	In artikel 2 van de conceptovereenkomst staat dat de overeenkomst “van rechtswege eindigt” op 31 juli 2032. In NVI-vraag 2 heeft de aanbestedende dienst aangegeven akkoord te gaan met een door een andere inschrijver voorgestelde “minimale opzegtermijn”. Deze reactie lijkt niet goed te passen bij het contractuele uitgangspunt dat de overeenkomst (conform artikel 2) van rechtswege eindigt. Kunt u bevestigen dat artikel 2 bepalend is voor het einde van de overeenkomst en dat de reactie in de eerdere Nota van Inlichtingen geen wijziging of uitbreiding van de wijze waarop de overeenkomst eindigt tot gevolg heeft?	De tekst van artikel 2 wordt aangepast en als volgt: "De overeenkomst gaat in op het moment van ondertekenen. Het betreffende vervoer start op 1 augustus 2026. De einddatum van de initiële looptijd van de overeenkomst eindigt op 31 juli 2032. Na deze datum kan de overeenkomst met wederzijds instemmen 2 x voor de duur van 1 jaar verlengd worden. Indien een van de partijen geen gebruik wenst te maken van de verlenging is het opzegtermijn 6 maanden. De overeenkomst eindigt van Rechtswege op 31 juli 2034."
106	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 2.22 wordt gesteld dat met de opdrachtnemer een verwerkersovereenkomst zal worden afgesloten. Wij merken op dat in het leerlingenvervoer de vervoerder doorgaans niet als verwerker optreedt, maar als zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke, omdat de vervoerder voor de uitvoering van de opdracht eigen doelen en middelen bepaalt met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. Dit sluit aan bij de kwalificatie die in de praktijk en door landelijke koepels binnen het sociaal domein wordt gehanteerd (waaronder VNG), waarbij voor leerlingenvervoerders meestal niet wordt uitgegaan van een verwerkersrelatie maar van een relatie tussen twee verwerkingsverantwoordelijken. Kunt u bevestigen dat partijen in deze aanbesteding kunnen worden aangemerkt als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijken en dat daarom, in plaats van een verwerkersovereenkomst, een overeenkomst gegevensuitwisseling of een andere passende vorm kan worden gehanteerd?	Wij verwijzen voor het antwoord op deze vraag naar een separate memo die wordt bijgevoegd.

107	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 2.17 wordt gesteld dat, indien de inschrijver deel uitmaakt van een concern met een geconsolideerde jaarrekening, “de moeder” Bijlage 5 dient te ondertekenen. Eerder in de inschrijvingsleidraad wordt gesproken over de “hoogste moedermaatschappij”. Inschrijver voldoet zelfstandig aan alle geschiktheidseisen, maar maakt wel deel uit van een concern waarin meerdere moedermaatschappijen bestaan en waarin de geconsolideerde jaarrekening door een topholding wordt gedeponereerd. Kunt u verduidelijken: 1.Welke entiteit Bijlage 5 moet ondertekenen: de direct bovenliggende moedermaatschappij, de entiteit die de geconsolideerde jaarrekening deponeert, of de hoogste moedermaatschappij binnen het concern? 2.Of het noodzakelijk is dat een moedermaatschappij tekent wanneer de inschrijver zelf volledig voldoet aan alle geschiktheidseisen en geen beroep doet op financiële draagkracht van het concern?	Bijlage 5 moet worden ondertekend door de hoogste moedermaatschappij binnen het concern, i.e. de topholding die de geconsolideerde jaarrekening deponeert.
108	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 2.17 wordt gesteld dat, indien een inschrijver deel uitmaakt van een concern met een geconsolideerde jaarrekening, de moedermaatschappij Bijlage 5 moet ondertekenen. In ons geval schrijft de inschrijver echter volledig zelfstandig in, voldoet deze zelfstandig aan alle gestelde geschiktheidseisen en wordt geen beroep gedaan op de financiële of technische draagkracht van het concern. Kunt u bevestigen dat in een dergelijke situatie het meeleveren van een ondertekende Bijlage 5 door de moedermaatschappij niet vereist is, aangezien een verplichting tot hoofdelijke aansprakelijkheid van een derde disproportioneel zou zijn wanneer de inschrijver volledig zelfstandig aan de eisen voldoet?	Uitsluitend indien inschrijver én deel uit maakt van een moedermaatschappij/holding én zich beroept op de moedermaatschappij/holding dient dit formulier door een statutaire tekenbevoegde bestuurder van de moedermaatschappij/holding te worden ingevuld.
109	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad 2.1 en 2.7	Is naast een ingescande natte handtekening ook een digitale handtekening (zoals Signhost, ValidSign, DocuSign of PKloverheid) toegestaan voor de documenten die ondertekend moeten worden, aangezien paragraaf 2.1 en 2.7 elkaar op dit punt lijken te raken?	Dat is akkoord.

110	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 1.10 staat dat voor de percelen 1 t/m 4 ritten met een vertrekadres buiten het grondgebied van de gemeente kunnen worden toegevoegd wanneer het schooladres binnen het perceel valt. Tegelijkertijd staat in dezelfde paragraaf vermeld dat onder perceel 5 alle routes vallen die buiten de geografische afbakening van percelen 1 t/m 4 vallen. Hierdoor is onduidelijk wanneer een rit met een afwijkend vertrekadres nog onder het betreffende perceel 1 t/m 4 valt en wanneer deze onder perceel 5 wordt geplaatst. Kunt u verduidelijken: 1.Welke objectieve criteria bepalen of een rit met een afwijkend vertrekadres onder perceel 1 t/m 4 blijft vallen of onder perceel 5 valt? 2.Wat wordt precies bedoeld met “geografische afbakening” in relatie tot de regel dat het adres van de school bepalend is voor het perceel? 3.Hoe wordt voorkomen dat ritten (al dan niet door volume, afstand of aard) alsnog materieel afwijken van de percelen 1 t/m 4, maar toch binnen deze percelen worden geplaatst zonder aanvullende vergoeding? 4.Kunt u bevestigen dat ritten die qua afstand, reistijd of uitvoeringsvereisten wezenlijk afwijken van de reguliere ritten binnen een perceel, automatisch onder perceel 5 vallen om disproportionaliteit en onvoorziene meerkosten te voorkomen?	De bestemming bepaalt in welk perceel een rit valt. Daarbij is de geografische afbakening geldig zoals op pagina 7 beschreven onder "De volgende perceel indeling is van toepassing:" Er is geen geografische afbakening voor vertrekadressen. Bijvoorbeeld: een rit van Tiel naar Arnhem valt in perceel 3, maar een rit van Heteren naar Arnhem (een uitzondering na een actue uithuisplaatsing) valt ook in perceel 3. Als ritten door volume, afstand of aard alsnog materieel afwijken van de percelen 1 t/m 4 dan voorkomen wij dat zij in deze percelen worden geplaatst door gebruik te maken van de bepaling "de route valt geografisch binnen perceel 1, 2, 3 of 4 maar opdrachtgever besluit, met instemming van de opdrachtnemer van het betreffende perceel, om de route in perceel 5 onder te brengen." Hieronder valt in ieder geval niet: als de betreffende rit in een bestaande route van opdrachtnemer kan worden meegenomen.
111	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 1.9 staat dat “ritten die gelieerd zijn aan de genoemde soorten vervoer kunnen worden ondergebracht”. De term “gelieerd” is echter niet gedefinieerd, waardoor onduidelijk is welke soorten ritten binnen de scope van de opdracht kunnen worden toegevoegd. Kunt u aangeven: 1.Wat onder “gelieerd vervoer” wordt verstaan, en of hiervoor een limitatieve of uitputtende lijst beschikbaar is? 2.Op basis van welke objectieve criteria opdrachtgever bepaalt dat ritten onder deze categorie vallen? 3.Of toevoeging van dergelijke ritten altijd leidt tot aanvullende vergoeding, indien deze ritten qua aard, intensiteit of doelgroep afwijken van het reguliere leerlingen- en jeugdvervoer? 4.Hoe wordt geborgd dat de omvang van de opdracht niet materieel wijzigt gedurende de looptijd, conform de Aanbestedingswet?	Onder "gelieerd vervoer" verstaan wij: Enerzijds (1) leerlingen die niet naar de schoollocatie, maar naar een stagelocatie reizen. Stagevervoer maakt (ook nu al, in de gestuurde rittenbakken) onderdeel uit van de opdracht. Anderzijds (2) reizigers die naar schoollocaties en zorglocaties reizen maar waarvan de financiering voor het vervoer gebeurt vanuit andere financieringsbronnen dan het leerlingenvervoer of het jeugdvervoer, zoals bijvoorbeeld nieuwkomersonderwijs. Met "kunnen worden ondergebracht" wordt bedoeld dat het vervoer onder (2) pas na overeenstemming tussen opdrachtgever en opdrachtnemer wordt ondergebracht, maar als er geen overeenstemming wordt bereikt dit ook elders kan worden ondergebracht.

112	2	Perceel 1,	Inschrijvingsleidraad	In paragraaf 1.3 staat dat het doel van de aanbesteding is om een overeenkomst te sluiten met “één inschrijver”. In paragraaf 1.10 wordt echter gesteld dat inschrijvers op één of meerdere percelen mogen inschrijven. Dit roept de vraag op of deze aanbesteding beoogt om per perceel één opdrachtnemer te contracteren, of dat één inschrijver meerdere percelen kan winnen. Kunt u verduidelijken hoe deze passages zich tot elkaar verhouden en of één inschrijver meerdere percelen gegund kan krijgen?	Per perceel zal er een overeenkomst afgesloten worden met één inschrijver. Een inschrijver kan wel meerdere percelen gegund krijgen.
-----	---	------------	-----------------------	--	--

De aanpassingen n.a.v. Nota van Inlichtingen 2a en 2b zijn verwerkt in het Programma van Eisen en de inschrijfleidraad. De versie met wijzigingen zichtbaar voegen we bij.

Vertical line on the left side of the page.

Vertical line on the right side of the page.