

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Beedr	Kunt u de rol van Beedr verduidelijken?	Wij willen u vraag graag beantwoorden maar uw vraag is te algemeen. Kunt u deze vraag specifiek maken en aangeven wat voor u onduidelijk is aan de omschrijving die al gegeven is in de offerte-aanvraag (2.2) en/of het programma van eisen.
2	Perceel 2/3, PvE 7.3	Wij menen dat de vergoedingssystematiek waarvoor gekozen is geen recht doet aan de kosten van het vervoer. Als voorbeeld: •Een rit heeft 2 leerlingen •Een eerste leerling heeft 30 reizigerskilometer •Een tweede leerling heeft 6 reizigerskilometer. •De beladen rit is 40 km •Dan worden er slechts $(30+6)/2=18$ kilometer vergoed Wij verzoeken u om een vergoeding van de beladen kilometers te mogen toepassen.	De vergoedingssystematiek die gekozen is de vergoedingssystematiek die de gemeente in de huidige overeenkomst ook hanteert en wil deze methode handhaven. De vergoedingssystematiek wordt dan ook niet aangepast.
3	Perceel 2/3, PvE 3.6	Chauffeurs kennen een continue screening gekoppeld aan een chauffeurspas. Wij gaan er van uit dat wanneer een chauffeur een chauffeurspas bezit, hij derhalve geen aparte VOG hoeft aan te leveren. Kunt u dit bevestigen?	Er hoeft geen aparte VOG te worden aangeleverd tenzij de gemeente daar om vraagt. Het (tijdelijk) niet goed werken van de continue screening kan bijvoorbeeld een reden zijn.
4	Perceel 1, PvE 8.2	Begrijpen wij het goed dat iedere vervoerder een eigen App dient te hebben?	Iedere vervoerder moet het aanbieden. Wanneer vervoerders hiervoor eenzelfde app gebruiken is dat geen probleem.
5	Perceel 1, PvE 8.1	Wanneer reizigers een vervoerspas wensen en er zijn b.v. 4 vervoerders, dienen zij dan van iedere vervoerder een vervoerspas te krijgen. Is het niet verstandiger dat de gemeente de vervoerspassen uitgeeft?	Het is geen eis dat reizigers een vervoerpas krijgen. Het is aan de vervoerder of en in welke vorm deze een vervoerpas wil aanbieden.
6	Perceel 1, PvE 7.3	Hoe worden de kilometers door Beedr berekend? Conform de snelste route?	De kilometers worden berekend via de kortste route.
7	Perceel 1, PvE 7.2	Eigen bijdrages moeten via incasso's geïnd worden. Hoe gaat dat wanneer de reiziger gebruik maakt van meerdere vervoerders? Moet de klant dan verschillende machtigingen verstrekken? Is het niet verstandiger dat de gemeente de incasso regelt?	Het incasseren van de eigen rit bijdrage is een taak van de vervoerder die de gemeente niet wil overnemen. Het is aan de vervoerder om zulke goede kwaliteit te bieden dat de reiziger niet gebruik maakt van andere vervoerders.
8	Lijst reizigers	Kunt u de schooltijden nog aanleveren zodat inschrijvers ook een vervoersplanning kunnen maken?	De gemeente heeft de schooltijden niet. Deze zijn volgens het schoolplan en kunnen per school jaarlijks wijzigen. Het is aan de vervoerder deze te achterhalen.
9	Lijst reizigers	Om een ritplanning te maken en daarmee een betrouwbare berekening van de kosten hebben wij wel de 6-cijferige postcodes nodig. Huisnummers zijn niet noodzakelijk. Kunt u de 6-cijferige postcodes alsnog aanleveren?	Door het landelijk gebied zijn er soms maar enkele adressen per PC6. Het is daarom te makkelijk te herleiden naar personen. In verband met privacy worden geen volledige postcodes verstrekt.
10	Offerteaanvraag 6.5	Er wordt aangegeven: Er worden 400 punten vergeven voor een inschrijving aan de onderkant van de bandbreedte. Er worden 0 punten vergeven voor een inschrijving aan de bovenkant van de bandbreedte. Alle andere inschrijvingen worden beoordeeld tussen de 0 de 400 punten relatief aan positie in de bandbreedte. Per saldo betekent dat wanneer er maar een klein prijsverschil is, het resulteert in een groot verschil in punten. Dat betekent dat u eigenlijk niet kunt op de prijs en de kwaliteit, maar alleen op de prijs. Immers € 0,10 verschil in tarief levert nog maar de helft van de punten op. Wij verzoeken u een eerlijkere systematiek qua verdeling punten toe te passen.	Wij delen niet het uitgangspunt van uw vraag dat het prijsverschil klein is. Euro 0,10 is iets meer dan 4% van Euro 2,45. Hoewel een klein verschil in Euro is de budgettaire impact voor de gemeente groot. De gemeente ziet dan ook geen reden de gekozen systematiek aan te passen.
11	3.a Pv 4.3 + 7.3	Kunt u aan de hand van een voorbeeld aangeven of dit voorbeeld uitgevoerd mag worden en wat/ op welke wijze de eigen bijdrage berekend wordt? Voorbeeld: een pashouder uit Markelo wil een rit reserveren van Delden naar Tubbergen.	Elke reiziger reist in perceel 1 maximaal 30 kilometer vanaf het woonadres. Tot en met 25 kilometer geldt een gereduceerd tarief. Tussen 25 en 30 kilometer geldt een aangepaste eigen ritbijdrage. Alleen de kilometers binnen 25 kilometer vanaf het huisadres van de reiziger komen in aanmerking voor vergoeding door de gemeente. Omdat de reiziger in uw voorbeeld in Markelo woont mag deze niet van Delden naar Tubbergen met de Regiotaxi.

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
12	3.a PvE 2.6	De eerste en de tweede bullit spreken elkaar tegen. In de laatste Code VVR mogen reizigers in de scootmobiel blijven zitten op de lift. In de eerste bullit staat iets anders. Wij hopen dat u bij uw standpunt van de eerste bullit blijft. Helaas hebben wij het al meerdere keren verkeerd zien gaan, met zeer ernstige gevolgen.	De vervoerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de reiziger. Maar om verwarring te voorkomen nemen wij als uitgangspunt de Code VVR dat (...)Om de risico's te vermijden is de algemene mening dat de scootmobielgebruikers van de scootmobiel moeten afstappen en "lopend" het voertuig binnengaan. De chauffeur zal de scootmobiel daarna op handkracht in het voertuig plaatsen en "als bagage" vastzetten. Zolang de beveiliging van liftplateaus niet optimaal is, is dit de aangewezen methode.(...)Bron: Code VVR A.3
13	3.a PvE 2.2	De uitvraag is: Minimaal 40% van alle gereden voertuigkilometers (beladen én onbeladen). Kunt u aangeven op basis waarvan u het aantal onbeladen kilometers uitrekend? De chauffeur zou tussen zijn Regiotaxi ritten ook een andere rit kunnen uitvoeren van een andere opdracht.	Onbeladen zijn de kilometers leeg onderweg naar de rit en de kilometers leeg onderweg naar de volgende rit. Wanneer de onbeladen kilometers niet uit de ritdata gehaald kunnen worden zullen deze bepaald worden op basis van een op te vragen jaarlijkse steekproef.
14	3.b PvE 7.1	Kunnen we er vanuit gaan dat een door de gemeente opdracht gegeven rit betaald wordt, ongeacht dat de leerling loosgemeld wordt of dat de leerling eenmalig niet mee gaat?	Dit is alleen wanneer de rest van de route ook gereden wordt. Een concreet voorbeeld: in een route van 5 leerlingen is 1 leerling ziek. Dan mag de volledige route gedeclareerd worden. De route wordt immers gereden. Wanneer een route van bijvoorbeeld 1 leerling de leerling ziek is en de route niet gereden wordt dan mag deze niet gedeclareerd worden.
15	3.b PvE 6.2	Geldt er bij regulier voortgezet onderwijs met wisselend rooster ook dat je geen wachttijden mag hanteren? Zo niet dan zal dit in veel gevallen individueel vervoer worden ivm afwijkende tijden. Gaat u akkoord met het hanteren van wachttijden?	Wachttijden zijn toegestaan mits de maximale reistijd zoals gesteld in 6.1. van het programma van eisen niet overschreden wordt.
16	3.b PvE 6.2	Hoeveel individuele beperkingen zijn er momenteel?	Zie hiervoor bijlage 7.
17	3.b PvE 6.1	Bij een school komt het voor dat het 10 minuten duurt, voordat de eerste en de laatste kind is ingestapt. Dit betekent dat op dat moment kind 1 al een wachttijd heeft. Wanneer je dat van de 45 minuten afhaalt dan is combineren en efficiënt plannen haast onmogelijk. Ons voorstel is om de 45 minuten te meten vanaf dat de wielen rollen met daarnaast een maximum wachttijd van 10 minuten. Gaat u daarmee akkoord?	Uw vraag is begrijpelijk. Alleen structureel de maximale reistijd uitbreiden met een extra wachttijd van 10 minuten is onwenselijk. Wanneer zoals u beschrijft bij dezelfde school met dezelfde eindtijden er sprake is van lange instaptijden dan mag u de instaptijd tussen de eerste en laatste leerling 'negeren' en telt deze niet mee voor de maximale reistijd. Wel willen wij als gemeente wel graag geïnformeerd worden wanneer de instaptijd lang is waardoor andere leerlingen langer onderweg zijn. We kunnen dan samen het gesprek aangaan met school om onnodige reistijd voor leerlingen te voorkomen.
18	3.b PvE 6.0	Hoeveel combinatiebeperkingen zijn er momenteel?	Zie hiervoor bijlage 7.
19	3.b PvE 4.5.1	Kunt u hieraan koppelen dat er dan ook vanaf 1 week voor de start een standstill periode is voor 3 weken (dus tot 2 weken na de start) zodat de doorgegeven informatie ook juist is voor tenminste de eerste 2 schoolweken?	De gemeente gaat akkoord met een standstill van drie weken die start 1 week voor het einde van de vakantie. De gemeente moet wel de mogelijkheid houden voor incidenteel maatwerk. Uitzonderingen op afspraak van de gemeente moet mogelijk blijven.
20	3.b PvE 7.1	U eist dat alle afstanden worden berekend via de ANWB Routeplanner. Veel vervoerder gebruiken andere routeplanner zoals oa EasyTravel. Staat u toe dat soortgelijke route planner ook door de vervoerders gebruikt mogen worden?	Het probleem is dat EasyTravel voor ons als opdrachtgevers niet meer eenvoudig toegankelijk is. Wanneer een opdrachtgever in de implementatie kan aantonen dat er per saldo geen verschil is dan heeft de gemeente er geen bezwaar tegen.
21	3.b PvE 7.1	'Voor iedere rit wordt daarnaast een vast bedrag van € 16 betaald per gereden rit'. In de lijst van definities zien wij de definitie niet terug. Kunt u verduidelijken wat u hier met 'rit' bedoelt? Of bedoelt u hier 'route'?	Zie 7.1. Hier staat een definitie van een rit.
22	3.b PvE 3.4	De eigen begeleider wordt vergoed voor de volledige route (tot thuis) en de geleverde begeleider alleen tot school. Terwijl in beide gevallen het voertuig terug langs het huis van de begeleider moet. Het lijkt ons dan eerlijker om de berekening hetzelfde uit te voeren. Gaat u hiermee akkoord?	Het uitgangspunt is dat de begeleider dezelfde rit reist als de reiziger die begeleid wordt. Als de begeleider een afwijkende route heeft van de reiziger die begeleid wordt dan geldt de genoemde vergoeding die staat bij de derde bullit.
23	3.b PvE 2.5	We verzoeken u om ook digitale lijsten toe te staan. Gaat u hiermee akkoord?	Daar gaan wij mee akkoord.
24	3.b PvE 2.4	Wij verzoeken u zero emissie auto's ouder dan 7 jaar goed te keuren zolang ze voldoen aan TX-Keur. Gaat u hiermee akkoord?	Voor zero-emissie gaan wij akkoord met een maximale leeftijd van 10 jaar.

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
25	Offerteaanvraag par 2.3	Wij begrijpen de Open-Hous constructie. Het heeft zowel voordelen als nadelen. Hoe controleert u de aangesloten vervoerders hetzelfde soort ritten blijft vervoeren? Er is een risico dat vervoerders de korte ritjes (30%) liever niet uitvoeren. Het is voor de vervoerder eenvoudig om ervoor te zorgen dat deze bij een andere vervoerder terecht komt (leveren van slechte dienstverlening). Dit hebben wij eerder meegemaakt. Met name de ritten in de vroege ochtend, avond en weekend zijn dan 'de klos'. Hoe gaat u hierop controleren?	Vervoerders hebben een vervoerplicht en mogen geen ritten weigeren. Wanneer wij van burgers signalen/klachten krijgen zullen wij hierop handhaven zoals beschreven in artikel 10 van de overeenkomst.
26	Offerteaanvraag par 2.3	Wij begrijpen de Open-Hous constructie. Het is ons alleen niet duidelijk hoe nieuwe pashouders verdeeld worden onder de vervoerders. Wellicht verwijst u nieuwe pashouders naar een website waar de bedrijven op staan. En mogen de pashouders zelf kiezen. Wij weten dat pashouders in nagenoeg alle gevallen gaan kiezen voor de bovenste vervoerder. Hoe zorgt u ervoor dat ook de vervoerders die niet bovenaan staan nieuwe pashouders krijgen?	De keuze is inderdaad te allen tijde aan de reiziger. De vervoerders moeten een eerlijke kans krijgen. Maar het is ook aan de vervoerder door bewezen kwaliteit reizigers te vinden en te behouden. Het is even afwachten hoeveel vervoerders er uiteindelijk zijn of er sprake is van een hele lijst of slechts enkele. Wij zullen in de implementatie met de vervoerders in overleg een eerlijke methode van communicatie bepalen.
27	Offerteaanvraag par 2.3	Wij begrijpen de Open-Hous constructie. Het is ons alleen niet duidelijk hoe de bestaande pashouders verdeeld worden onder de vervoerders. Als de pashouders zelf de vervoerders uit een lijstje mogen kiezen dan heeft de huidige vervoerder een enorme voorsprong. Het zou eerlijker zijn als bij aanvang van het contract iedere vervoerder een evenredig deel van de pashouders krijgt. Wat wordt uw werkwijze aan het begin van het contract?	De keuze is inderdaad te allen tijde aan de reiziger. De gemeente gaat dus geen vervoerders toewijzen. De vervoerders moeten een eerlijke kans krijgen. Maar het is ook aan de vervoerder door bewezen kwaliteit reizigers te vinden en te behouden. Wij kunnen niet voorkomen als een reiziger voor vertrouwd kiest. Het is even afwachten hoeveel vervoerders er uiteindelijk zijn of er sprake is van een hele lijst of slechts enkele. Wij zullen in de implementatie met de vervoerders in overleg een eerlijke methode van communicatie bepalen.
28	Offerteaanvraag par 2.2	In deze paragraaf verwijst u naar bijlage 9. Dit betreft managementinfo over perceel 1. Kan opdrachtgever een overzicht van de gereden ritten delen?	Bij het delen van de ritdata die wij hebben wordt er teveel persoonlijke informatie van de reizigers en hun omgeving gedeeld. Dat is dus geen optie. Misschien dat wij nog aanvullende geaggregeerde data kunnen delen als managementinformatie. Kunt u aangeven welke informatie u nog mist?
29	Bijlage 7	In bijlage 7 zijn de postcodes slechts vermeld met één letter achter het cijferdeel (bijv. 1234A). Dit niveau van detail is onvoldoende om reële routes te kunnen plannen of inschatten. U geeft aan dat dit vanwege de AVG is beperkt, maar naar onze mening is de privacy ook bij weergave van het volledige 6-positionele postcodegebied (bijv. 1234AB) gewaarborgd, aangezien er geen namen of exacte adressen worden gedeeld. Bent u bereid de postcodegegevens in bijlage 7 aan te vullen met de tweede letter, zodat een zorgvuldige en realistische routing mogelijk wordt?	Zie het antwoord op vraag 9.
30	Offerteaanvraag par 6.1	In paragraaf 7.3 van bijlage 3a wordt geen starttarief genoemd. Dit staat wel in de offerteaanvraag bij perceel 1.	De uitleg van het tarief voor perceel 1 in de offerte-aanvraag en het programma van eisen (7.3) zijn tegenstrijdig. Zoals beschreven in het programma van eisen kent perceel 1 alleen een kilometertarief. In de offerteaanvraag is het opstarttarief dat geldt voor perceel 2 en 3 per abuis ook vermeld bij perceel 1. Voor het vervoer in perceel 1 ontvangt u een bruto tarief van Euro 3,05 exclusief BTW, prijspeil 2026 per kilometer zoals vermeld in 7.3 van bijlage 3a. Er is <u>geen</u> sprake van een starttarief voor perceel 1.
31	Prijsbereiking retourrit	In de aanbestedingsdocumenten staat dat de omvang van het vervoer wordt bepaald op basis van de ochtendrit, die vervolgens vermenigvuldigd wordt met twee indien er ook een middagrit plaatsvindt. In de praktijk wijkt de middagrit echter regelmatig af van de ochtendrit, bijvoorbeeld qua route of aantallen. Kunt u toelichten hoe hiermee wordt omgegaan bij de bepaling van de routeomvang en prijsstelling? Wordt er ruimte geboden voor differentiatie tussen ochtend- en middagritten indien deze substantieel van elkaar verschillen?	De ochtend- en de middag rit wordt gezien als een aparte rit. Maar dezelfde prijs per gemiddelde reizigerkilometer wordt gehanteerd. Om verwarring te voorkomen wordt de tekst aangepast. (...) Een rit is elke gecombineerde verplaatsing vanuit ophaaladressen (verblijfadressen) in de gemeente naar de school/dagbesteding/behandeling/stage of elke gecombineerde verplaatsing vanuit de school/dagbesteding/behandeling/stage naar terugbrengadressen in de gemeente. Dit betekent dat de overeengekomen prijs per gemiddelde reizigerkilometer geldt voor de ochtendrit of wanneer er een middagrit is geldt dezelfde prijs ook voor de middagrit. Wanneer er een ochtend- én een middagrit is worden de ritten apart in rekening gebracht. Wanneer er geen combinatie mogelijk is, is een rit met 1 Reiziger ook een rit. (...)

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
32	Individueel vervoer	In de aanbestedingsdocumenten wordt uitgegaan van één all-in tarief, terwijl de vervoerder rekening moet houden met verschillende indicaties – waaronder individueel vervoer. Individueel vervoer is in de praktijk echter significant duurder dan gecombineerd vervoer, onder andere vanwege de inzet van extra voertuigen en chauffeurs. Kunt u aangeven hoe de aanbestedende dienst hiermee omgaat binnen de all-in prijsstructuur? Wordt er een maximumpercentage of ander kader gehanteerd voor het aandeel individueel vervoer, zodat hierover achteraf geen discussie ontstaat?	Er worden geen grenswaarden gehanteerd. In ervaring van de gemeente heeft dit in de afgelopen jaren en de lopende overeenkomst ook goed gewerkt.
33	prijberekening	7.1 In de huidige aanbestedingsdocumenten is de prijsstructuur voor perceel 2 en 3 nog niet volledig helder. De begrippen 'rit' en 'route' lijken door elkaar gebruikt te worden. In onze optiek betreft een rit een individuele verplaatsing van één reiziger, terwijl een route bestaat uit meerdere individuele ritten die gecombineerd worden binnen één voertuigbeweging. Kunt u voor perceel 2 en 3 een voorbeeldberekening geven van hoe u de prijsopbouw en -interpretatie ziet bij een gecombineerde route? Dit ter verduidelijking van de gehanteerde systematiek en om verschillen in interpretatie bij inschrijvers te voorkomen.	Zie het antwoord op vraag 30 voor de definitie van een rit voor de prijsberekening. Een route is wat de chauffeur rijdt (zowel beladen als onbeladen) en kan wanneer een chauffeur leeg rijdt van de ene rit naar de andere bestaan uit meerdere ritten. Twee voorbeelden (A en B): A. Een chauffeur rijdt drie reizigers in een combinatie. De reizigerskilometers van die rit zijn respectievelijk 3, 4 en 6 km. De gemiddelde reizigerskilometer is dan 4,3km $(3+4+6)/3$. B. Een chauffeur rijdt in een route twee ritten. Tussen beide ritten is het voertuig leeg. Bijvoorbeeld omdat de chauffeur nadat hij leeg is op een schooladres twee reizigers naar een dagbesteding brengt. De eerste rit bestaat uit 4 leerlingen die respectievelijk 10, 11, 6 en 6 km van school wonen. De gemiddelde reizigerskilometer van die rit is 8,25km $(10+11+6+6)/4$. De tweede rit bestaat uit twee Wmo-reizigers die naar een dagbesteding gaan respectievelijk 15 en 20 km. De gemiddelde reizigerskilometer van die rit is 17,5km $(15+20)/2$.
34	Routeplanner	7.1 Routeplanner Voor het berekenen van de routes wordt in de aanbestedingsstukken verwezen naar de ANWB Routeplanner. Is het toegestaan om een vergelijkbare en gangbare routeplanner te gebruiken?	Zie het antwoord op vraag 20.
35	reizigersaantallen	In de inleiding van de aanbestedingsstukken wordt gesproken over 36 reizigers die onder het Wmo-vervoer naar dagbesteding vallen. Tegelijkertijd lezen wij in het gemeentelijk beleid dat het vervoer van en naar dagbesteding in principe wordt georganiseerd via lokale eigen initiatieven. Kunt u toelichten hoeveel reizigers daadwerkelijk binnen deze aanbesteding onder het Wmo-dagbestedingsvervoer vallen? Welke specifieke ritten vallen wél onder deze aanbesteding, en welke worden (blijvend) door lokale initiatieven uitgevoerd? Wij ontvangen graag duidelijkheid over de omvang en reikwijdte van dit onderdeel.	In het beleid van de gemeente is opgenomen dat voor het vervoer van en naar de dagbesteding het uitgangspunt blijft dat de gemeente alleen het bovenlokale vervoer inkoopt en dat lokale eigen initiatieven die dicht bij de burger staan, het lokale vervoer blijven uitvoeren. Er kunnen altijd uitzonderingen zijn (maatwerk). De 36 reizigers die nu gebruik maken van het taxivervoer vallen in de groep bovenlokaal en/of maatwerk.
36	Hulpmiddelen	In de aanbestedingsdocumenten worden hulpmiddelen zoals kinderzitjes, zitverhogers en vijf puntsgordels genoemd. Een 7-puntsgordel wordt hierin niet benoemd. Gezien de zeer specifieke toepassing, de beperkte beschikbaarheid en de hoge kosten van dit hulpmiddel, mogen wij ervan uitgaan dat de inzet van een 7-puntsgordel buiten de scope van deze aanbesteding valt en, indien noodzakelijk, door ouders/verzorgers zelf verzorgd wordt?	Andere hulpmiddelen dan de in 2.3 genoemde zijn inderdaad maatwerk en moeten door de ouders/verzorgers verstrekt worden.
37	Hard copy lijsten	In de aanbestedingsstukken wordt gesteld dat bepaalde lijsten fysiek (hardcopy) in de voertuigen aanwezig moeten zijn. Wij constateren dat dit niet meer aansluit bij de huidige stand van de techniek. In moderne vervoerssystemen zijn deze gegevens digitaal beschikbaar via de boordcomputer, wat bijdraagt aan actuele informatie, minder foutgevoeligheid en minder papierverbruik. Bent u bereid toestaan dat deze informatie digitaal beschikbaar is in plaats van hardcopy, mits deze direct en controleerbaar opvraagbaar is tijdens controles?	Zie het antwoord op vraag 23.

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
38	Leeftijd voertuigen	In de aanbestedingsdocumenten wordt gesteld dat voertuigen maximaal 7 jaar oud mogen zijn. Dit lijkt in strijd met de richtlijnen van het TX-Keur, zoals beschreven in paragraaf 4.3 van de norm. Bent u bereid aan te sluiten bij de voorwaarden van het TX-Keur en de maximale leeftijd van voertuigen te hanteren conform deze norm, zodat ruimte ontstaat voor een bredere, doch kwalitatief geborgde inzet van voertuigen?	Zie het antwoord op vraag 24. Voor niet zero-emissie voertuigen blijft de eis gehandhaaft.
39	Aanvraag GVA	In paragraaf 5.1 van de Offerteaanvraag wordt gevraagd om een Gedragsverklaring aanbesteden (GVA) aan te leveren tijdens de verificatiefase die op het moment van indienen (24/02/26) niet ouder is dan 6 maanden. Gezien de doorlooptijd bij Justis voor een GVA tot 8 weken kan oplopen, is de kans aanwezig dat de definitieve verklaring nog niet in bezit is tijdens deze korte termijn. Echter, tijdens de daadwerkelijk verificatieperiode zal deze in het bezit zijn. Gaat u hiermee akkoord?	Wanneer begin februari de GVA wordt aangevraagd is medio/eind maart deze veelal wel in uw bezit. Mocht dit toch onverhoopt niet het geval zijn, dient u als bewijsstuk de (tijdige) aanvraag voor de GVA bij Justis te overleggen.
40	Uiterste inleverdatum	De uiterste indieningsdatum valt midden in de krokusvakantie, een periode waarin veel organisaties te maken hebben met beperkte bezetting. Bent u bereid de indieningstermijn te verlengen tot in ieder geval de week na de krokusvakantie?	De planning van de aanbesteding wordt niet aangepast.
41	Koppeling Beedr Regie	In paragraaf 2.2 van de Offerteaanvraag en hoofdstuk 7 van Bijlage 3a wordt gesteld dat de vervoerder voor Perceel 1 een koppeling moet realiseren tussen de eigen ritagenda-software en Beedr Regie. Kan de gemeente nader specificeren wat de exacte technische en functionele verwachtingen van deze koppeling zijn? Concreet vragen wij om een verduidelijking van: 1. Welke gegevensstromen precies over en weer gekoppeld moeten worden (bijvoorbeeld: het realtime doorsturen van ritreserveringen, statusupdates van ritten, voertuigposities, of uitsluitend de afwikkeling van quotumkilometers)? 2. Welke technische standaard of interface (zoals een specifieke API-koppeling) wordt vereist om de compatibiliteit te waarborgen? 3. In hoeverre de vervoerder binnen deze koppeling verantwoordelijk is voor het realtime bijwerken van het resterende kilometerquotum van reizigers, aangezien de bronnen vermelden dat het financiële risico bij een overschrijding van het quotum bij de vervoerder ligt.	1. In de huidige inrichting worden ritten door medewerkers van de vervoerders in Regie geboekt. Het rit agenda pakket van de vervoerders haalt deze ritten op bij Regie. Vervolgens stuurt het rit agenda pakket van de vervoerders de statusupdates en voertuigposities door naar Regie zodat daar inzichtelijk is hoe de rit is uitgevoerd. Indien de vervoerder vanuit zijn rit agenda pakket de ritten boekt dan zullen deze naar Regie verstuurd moeten worden. Dit wordt in de praktijk centraal boeken genoemd. Vervolgens volgen dezelfde rit statusupdates en voertuigposities naar Regie. In beide gevallen houdt Regie het saldo van de klant bij op basis van de ritten. Als het saldo niet toereikend is dan krijgt de gebruiker in beide gevallen daar een melding van en kan de rit niet geboekt worden in Regie. 2. Beedr gebruikt een SOAP interface. In de bijlage (Regie SOAP interface 11_4) is de meest recentie versie van het protocol toegevoegd. 3. Zoals bij 1 aangegeven kan Regie borgen dat er geen ritten geboekt worden waar geen of onvoldoende saldo voor is van de klant. Als de vervoerder de rit uitvoert zonder dat deze in Regie geboekt kon worden dan ligt dat risico bij de vervoerder.
42	Perceel 1, Open House	In de Offerteaanvraag (paragraaf 2.3) wordt aangegeven dat voor Perceel 1 een Open House-procedure wordt gevolgd. De huidige planning noemt echter één centrale sluitingsdatum voor de inschrijvingstermijn op 24 februari 2026 om 12:00 uur. Daarnaast stelt artikel 5 van de Conceptovereenkomst voor Perceel 1 dat de procedure enkel tussentijds wordt opgezet indien de opdrachtgever behoefte heeft aan nieuwe aanbieders door een tekort aan capaciteit. Kan de gemeente bevestigen of er voor nieuwe aanbieders, conform de gebruikelijke Open House-systematiek, gedurende de initiële looptijd van vier jaar vaste momenten zijn voor tussentijdse toetreding (bijvoorbeeld per kwartaal of halfjaar)? Of is de inschrijving na de deadline van 24 februari 2026 definitief gesloten voor nieuwe partijen, tenzij er sprake is van een capaciteitstekort zoals omschreven in artikel 5 van de overeenkomst?	Er zijn geen vooraf vastgestelde momenten voor tussentijdse toetreding. Tussentijdse toetreding is, zoals gesteld in artikel 5.1 van de overeenkomst, inderdaad gekoppeld aan een ontstane behoefte van de opdrachtgever aan (een) nieuwe aanbieder(s) door tekort aan capaciteit. Dit kan zowel komen door de uittreding van opdrachtnemers en/of een toename van het aantal ritten en/of om te voldoen aan de doelstellingen (zie paragraaf 2.2 van de offerteaanvraag). Deze behoefte aan capaciteit kan ook ontstaan wanneer de gemeente (vervoers)producten tussentijds wil toevoegen maar geen of onvoldoende vervoerders uitvoering kunnen geven aan de nieuwe producten (zie paragraaf 2.9 van de offerteaanvraag).
43	Bijlage 7	Wat zijn de standaard schooltijden?	Zie het antwoord op vraag 8.
44	Bijlage 7	U geeft PC5. Bent u bereid volgens PC6 aan te leveren? Naar mening van de inschrijver biedt dit voldoende privacy voor de deelnemer.	Zie het antwoord op vraag 9.

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
45	Offerteaanvraag par 4.3	Voor de helderheid heb ik een vraag over de gepubliceerde planning. Op TenderNed staat vermeld dat 4 februari 2026 de 'uiterlijke ontvangst van aanvragen voor documenten' moet plaatsvinden. Deze komt niet terug in de planning onder 4.3. van de offerteaanvraag. Mag ik ervan uitgaan dat ik hier verder niets mee hoeft te doen en dat 4.3. offerteaanvraag leidend is?	U hoeft daar niets mee te doen. De genoemde uiterlijk ontvangst van <u>aanvragen</u> voor documenten, is het moment dat de aanbestedingsdocumenten beschikbaar zijn om te downloaden. Dat is dus niet relevant om te melden in paragraaf 4.3 van de offerteaanvraag.