

Nota van Inlichtingen 1 - ten behoeve van Publiek Vervoer Groningen Drenthe – 2027 - 2035

1. Mededelingen Aanbestedende dienst

Prijzenblad

Bij deze Nota vindt u een aangepaste Prijzenblad, u dient het eerder verstrekte blad te verwijderen en de nieuw verstrekte versie te gebruiken. Een Inschrijving die gebruik maakt van het verkeerde Prijzenblad zal terzijde worden gelegd.

Eis 14 PvE – perceeloverschrijdende reizen

De eis omtrent perceel overschrijdende reizen wordt in zijn geheel vervangen door onderstaande toelichting:

“Een perceel bestaat uit alle ritten binnen een regio (met beginadres en bestemmingsadres binnen één regio). Daarnaast wordt een perceel aangevuld met de ritten over de regiogrens heen van nul, één of enkele perceelgrenzen. Deze ritten kunnen besteld worden door inwoners en bezoekers van alle regio’s (die dat van de spelregels van de betreffende gemeente, of OV-bureau, mogen doen).

Perceel nr.	Regio's	Bestaat uit gemeenten:	Grensoverschrijdend van/naar
1	Centraal Groningen	Groningen	geen
2	Zuidwest-Groningen	Westerkwartier	Noordmidden-Drenthe Centraal Groningen Noord-Groningen
3	Noord-Groningen	Eemsdelta	Centraal Groningen Oost-Groningen
		Loppersum	
		Het Hogeland	
4	Oost-Groningen	Bellingwedde	Centraal Groningen Noordmidden-Drenthe
		Oldambt	

Perceel nr.	Regio's	Bestaat uit gemeenten:	Grensoverschrijdend van/naar
		Pekela	
		Midden-Groningen	
		Stadskanaal	
		Veendam	
		Vlagtwedde	
5	Noordmidden-Drenthe	Aa en Hunze	Centraal Groningen
		Assen	
		Noordenveld	
		Tynaarlo	
		Midden-Drenthe	
6	Zuidwest-Drenthe	Hoogeveen	Noordmidden-Drenthe
		Meppel	
		Westerveld	
		De Wolden	
7	Zuidoost-Drenthe	Borger-Odoorn	Noordmidden-Drenthe Oost-Groningen
		Coevorden	

Perceel nr.	Regio's	Bestaat uit gemeenten:	Grensoverschrijdend van/naar
		Emmen	Zuidwest-Drenthe

Bijlage - Data

De bijlage Data is herzien naar aanleiding van een aantal vragen. Deze vindt u bijgevoegd bij deze Nota van Inlichtingen. Gelieve het oude bestand te verwijderen en de nieuw verstrekte versie te gebruiken voor uw Inschrijving.

2. VRAGEN EN ANTWOORDEN

Nr.	Verwijzing (document/ tekst/paragraaf)	Vraag	Antwoord
1.	Bijlage - Data	<p>Gegadigde constateert dat de aangeleverde data onvoldoende zijn om te kunnen komen tot een inschrijfprijs. Er zijn veel zaken die ontbreken, incorrect of onvolledig zijn zoals bijvoorbeeld onderstaande punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doordat volgnummers ontbreken is het bij routegebonden vervoer niet mogelijk om structurele weekprogramma's per deelnemer te extraheren. - Veel bestelde aankomst-/vertrektijden zijn niet vermeld of niet lijken te kloppen (tijden zoals 7:47, 8:09, 8:26 etc in routevervoer). Ook hierdoor is geen structureel weekprogramma te bepalen voor deelnemers. - Doordat de letters bij postcodes ontbreken is het niet mogelijk om tot een eigen planning te komen. Daardoor is het ook niet mogelijk om tot een voertuigbezetting, benodigde voertuigcapaciteit en chauffeursbehoefte te komen. - Er lijken onvolledige reizigerskenmerken voor te komen zoals H09 - Afstanden en/of postcodes lijken vaak niet te kloppen. Zo komen er bijvoorbeeld in het WMO vervoer ritten naar voren vanaf Utrecht naar Klazienaveen met afstand 25 km en komen er postcodes voor met bijvoorbeeld de cijfers 4973 welke niet bestaat in Nederland (indien het een Duitse postcode is ontbreekt er een cijfer). <p>Inschrijver verzoekt u dan ook vriendelijk om voor alle</p>	<p>De gegevens zijn indicatief en geven een beeld voor de historische afname en geografische ligging van gereden ritten. Deze geven echter geen enkele garantie over dat de ritten van deze locaties gereden gaan worden in de toekomst. Zeker wetende dat de aanvang van de opdracht pas ligt op 1 augustus 2027 is er nu geen enkele garantie te geven dat de nu gedeelde data dan ook nog relevant is. Personen kunnen in de komende 1,5 jaar verhuizen, overlijden, geen beroep meer mogen doen op vervoersoorten, het verloop in collectieve vervoerssoorten als leerlingenvervoer etc. etc. waardoor een verfijning van de postcodes naar 6 karakters voor de toekomstige uitvoering geen garantie en dus geen meerwaarde biedt.</p> <p>Dit is ook de reden waarom er gezocht wordt middels de geschiktheidseisen naar een vervoerder die meerdere vervoerssoorten gecombineerd uitgevoerd heeft - een ervaren vervoerde kent deze beperking binnen deze sector en weet dat data slechts richtinggevend is en geen enkele garantie biedt voor de toekomst.</p>

		<p>routegebonden vervoersstromen lijsten aan te leveren met onderstaande gegevens:</p> <ul style="list-style-type: none">- Volgnummer deelnemer- 6-karakter postcode woonadres- 6 karakter postcode bestemming incl naam van de bestemming i.v.m. meerdere locaties op 1 postcode- Structureel weekprogramma met welke ritten nodig zijn met gewenste aankomst- en vertrektijd- Reizigerskenmerken <p>Voor het WMO vervoer volstaat een rittenbak zoals door u reeds aangeleverd met toevoeging van de bestelde tijden, letters bij postcodes, correcte afstanden en verduidelijking van de reizigerskenmerken.</p> <p>De gevraagde gegevens kunnen binnen de AVG wetgeving aangeleverd worden waarmee dit geen belemmering hoeft te zijn voor het aanleveren van bijvoorbeeld 6 karakter postcodes. Mocht u dat desondanks wensen zijn wij bereid om eventueel een geheimhoudingsverklaring hiervoor te tekenen.</p> <p>Gegadigde wijst erop dat het niet verstrekken van deze lijsten ertoe zal leiden dat alleen de huidige vervoerders de juiste informatie hebben om tot een prijscalculatie te kunnen komen. Alle andere inschrijvers zullen min of meer blind een prijs moeten bepalen.</p> <p>Daarmee is er geen sprake van een level playing field. Graag zien wij de gevraagde lijsten met spoed, en voor de publicatie van NVI 1 op 24 april, tegemoet.</p>	
--	--	--	--

2.	Bijlage - Data	<p>De beschikbaar gestelde data is onvoldoende om te komen tot een realistische inschrijfprijs. De aangeleverde informatie bevat meerdere onvolkomenheden en onvolledigheden. Het betreft onder andere de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het ontbreken van volgnummers bij deelnemers, waardoor het niet mogelijk is om structurele weekprogramma's per deelnemer te herleiden (routegebonden vervoer).• Ontbrekende of ogenschijnlijk onjuiste aankomst- en vertrektijden.• Het ontbreken van volledige (6-karakter) postcodes, waardoor het niet mogelijk is om een eigen, valide routeplanning op te stellen en daarmee ook geen betrouwbare inschatting kan worden gemaakt van voertuigbezetting, benodigde capaciteit en chauffeursinzet.• Onvolledige of onduidelijke reizigerskenmerken.• Onlogische of incorrecte afstanden en postcodes. <p>Om tot een realistische inschrijving te kunnen komen, verzoekt inschrijver u om voor alle routegebonden vervoersstromen de volgende gegevens aan te leveren:</p> <ul style="list-style-type: none">• Volgnummer per deelnemer• Volledige (6-karakter) postcode van het woonadres• Volledige (6-karakter) postcode van de bestemming, inclusief naam van de locatie• Structureel weekprogramma per deelnemer, inclusief benodigde ritten en bijbehorende aankomst- en vertrektijden• Volledige en eenduidige reizigerskenmerken <p>Voor het Wmo-vervoer kan worden volstaan met een geactualiseerde rittenbak, aangevuld met correcte besteltijden, volledige postcodes, realistische afstanden en een nadere</p>	Zie het antwoord op vraag 1.
----	----------------	---	------------------------------

		<p>toelichting op de gebruikte reizigerskenmerken. Graag ontvangen wij de complete gegevens zo spoedig mogelijk.</p>	
3.	<p>Concept verwerkersovereenkomst Rolkwalificatie algemeen</p>	<p>In de aanbestedingsstukken is een concept-verwerkersovereenkomst opgenomen waarin Opdrachtnemer wordt aangemerkt als ‘verwerker’. Wij wijzen er op dat in het kader van deze opdracht (gelet op de aard van het doelgroepenvervoer en de zelfstandige verantwoordelijkheden van de vervoerder bij de uitvoering daarvan) sprake is van een situatie waarin Opdrachtnemer (mede) zelfstandig het doel en de middelen van de gegevensverwerking bepaalt. Dit duidt eerder op zelfstandige dan wel gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid. Ter onderbouwing wijzen wij onder meer op artikel 5.1.2 Wmo 2015, waarin expliciet is bepaald dat de aanbieder verwerkingsverantwoordelijke is voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de uitvoering van de voorziening. Daarnaast volgt uit publicaties van de VNG/Informatiebeveiligingsdienst inzake leerlingenvervoer dat in dergelijke situaties geen sprake is van een verwerkersrelatie: “Het vervoersbedrijf is verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van vervoersdiensten. Zij bepaalt doel en essentiële middelen. De wettelijke taak van de gemeente is beperkt tot de bekostiging van het vervoer. Het is dus niet nodig om een verwerkingsovereenkomst af te sluiten met de leerlingenvervoerder. De vervoerder is geen verwerker, maar zelf verwerkingsverantwoordelijke.” Bron: https://www.informatiebeveiligingsdienst.nl/faq/moet-er-een-verwerkersovereenkomst-words-afgesloten-met-de-leerlingenvervoerders-privacy/ Kunt u bevestigen dat de gekozen kwalificatie als ‘verwerker’</p>	<p>Gelet op de aard van de dienstverlening (doelgroepenvervoer) en de zelfstandige rol van de vervoerder bij de uitvoering daarvan, is de kwalificatie van Opdrachtnemer als uitsluitend ‘verwerker’ juridisch niet passend indien de vervoerder bij de uitvoering van het vervoer zelfstandig, het doel en de middelen van de verwerking van persoonsgegevens vaststelt. Daarvan is bijvoorbeeld sprake indien de vervoerder zelfstandig bepaalt welke persoonsgegevens noodzakelijk zijn, op welke wijze deze persoonsgegevens worden verwerkt, hoe lang zij worden bewaard, wie toegang heeft tot deze gegevens en welke technische en organisatorische maatregelen worden getroffen. In dat geval vindt deze gegevensverwerking niet plaats namens de opdrachtgever, maar vloeit zij voort uit de eigen professionele en organisatorische verantwoordelijkheid van de vervoerder bij het leveren van de vervoersdienst. De vervoerder beslist in dat geval zelfstandig welke persoonsgegevens worden verwerkt, voor welk doel en op welke wijze deze verwerking plaatsvindt. Zo is hij niet verplicht alle aangeleverde persoonsgegevens op te slaan, kan hij aanvullende gegevens noodzakelijk achten en bepaalt hij onder meer bewaartermijnen, toegangsrechten en beveiligingsmaatregelen. De vervoerder is daarbij uiteraard gebonden aan de eisen van de AVG. Indien deze zelfstandige beslissingsruimte bestaat, kwalificeert de vervoerder als</p>

		wordt heroverwogen en dat een passende juridische regeling (zoals een overeenkomst gegevensuitwisseling of regeling gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid) zal worden gehanteerd?	verwerkingsverantwoordelijke en niet als verwerker in de zin van artikel 28 AVG.
4.	Concept vervoersovereenkomst Artikel 4.4 (Tarieven)	<p>In de conceptovereenkomst is opgenomen dat de eerste indexering van tarieven plaatsvindt per 1 januari 2028. Tegelijkertijd dienen inschrijvers reeds in juni 2026 hun tarieven vast te stellen, terwijl de NEA-index voor 2027 pas in november 2026 bekend wordt gemaakt. Hierdoor worden inschrijvers genoodzaakt hun tarieven vast te stellen op basis van onzekere en nog niet vastgestelde kostenontwikkelingen. In de praktijk is bekend dat dergelijke onzekerheden leiden tot het opnemen van risicomarges in inschrijvingen. Dit effect wordt versterkt door de huidige macro-economische omstandigheden, waaronder geopolitieke spanningen en volatiele loon- en kostenontwikkelingen, waardoor het inschatten van kostenontwikkelingen nog minder voorspelbaar is.</p> <p>Het is aannemelijk dat dit resulteert in structureel hogere inschrijvingsprijzen dan noodzakelijk en daarmee een minder doelmatige besteding van publieke middelen, alsmede een verminderde vergelijkbaarheid tussen inschrijvingen. Tegen deze achtergrond achten wij het wenselijk dat de indexeringssystematiek zodanig wordt ingericht dat inschrijvers hun tarieven kunnen baseren op realistische en objectief vastgestelde kostenparameters. Kunt u bevestigen dat deze systematiek wordt aangepast, bijvoorbeeld door tarieven bij aanvang van de overeenkomst te corrigeren op basis van de definitieve NEA-index 2027, zodat wordt voorkomen dat inschrijvers worden gedwongen tot het opnemen van substantiële risicomarges in hun tarieven? Indien dit niet het</p>	Het moment van indexeren is per abuis opgenomen op 1 januari 2028 in plaats van 1 januari 2027. De tarieven die Inschrijver indient bij inschrijving worden dus nog voor aanvang van de opdracht geïndexeerd middels de NEA-index.

		geval is, kunt u toelichten hoe deze systematiek zich verhoudt tot een proportionele risicoverdeling en een doelmatige en realistische prijsstelling?	
5.	Beschrijvend document 4.4 (bewijsmiddelen)	In de leidraad wordt gevraagd om reeds bij inschrijving een accountantsverklaring te overleggen waaruit de financiële draagkracht blijkt. In het kader van proportionaliteit en administratieve lastenverlichting is het gebruikelijk dat dergelijke bewijsstukken pas worden opgevraagd bij de inschrijver aan wie de opdracht voorlopig wordt gegund (conform artikel 2.93 Aw 2012 en de systematiek van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument). Kunt u bevestigen dat bij inschrijving kan worden volstaan met een verklaring via het UEA en dat de onderliggende accountantsverklaring pas hoeft te worden overgelegd na voorlopige gunning door de winnende inschrijver?	Nee, normaliter onderschrijven wij uw mening. Maar Aanbestedende dienst wil gezien de omvang en de belangen betrokken bij de aanbesteding graag vermijden dan een Inschrijver die de voorgenomen gunning ontvangt, uitgesloten wordt op dit bewijsmiddel. Dit mede omdat dat ook impact kan hebben op andere percelen omwille van het maximaantal te gunnen percelen per partij. Dit houdt volgens Aanbestedende dienst de gunning t.z.t. zo transparant mogelijk.
6.	Beschrijvend document 3.11.2 (onderaanneming)	In paragraaf 3.11.2 wordt aangegeven dat zowel de hoofdaannemer als de onderaannemer(s) het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) dienen in te vullen. Wij begrijpen dat deze verplichting geldt voor onderaannemers (derden) op wie de Inschrijver een beroep doet ter voldoening aan de gestelde geschiktheidseisen (zoals bedoeld in artikel 2.94 Aanbestedingswet 2012). Kunt u bevestigen dat onderaannemers op wiens draagkracht of geschiktheid geen beroep wordt gedaan, geen UEA hoeven in te vullen en slechts bij gunning of uitvoering nader hoeven te worden opgegeven?	Indien het onderaannemer betreft op wiens draagkracht <u>geen</u> beroep gedaan wordt, hoeft u geen UEA in te dienen van deze partij. Dit conform deel II D van het UEA.
7.	Beschrijvend document 2.5.2.3 (Stadsdiensten)	In paragraaf 2.5.2.3 wordt aangegeven dat inschrijvers verplicht zijn de stadsdiensten af te prijzen, terwijl tevens wordt gesteld dat deze exploitatie budgetneutraal dient te zijn en geen invloed mag hebben op de prijsstelling van overige vervoersstromen. In het prijzenblad ontbreekt echter een afzonderlijke post of	1. Het klopt dat de afprijzing van de stadsdiensten ontbreekt in het Prijzenblad. Dit is gecorrigeerd en is toegevoegd bij deze nota als nieuw te hanteren Prijzenblad. 2. De stadsdiensten zijn als optie meegenomen en

		<p>systematiek voor het opnemen van deze prijs. Kunt u verduidelijken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. op welke wijze en op welke plaats in de inschrijving de stadsdiensten dienen te worden geprijsd; 2. of en hoe deze prijsstelling wordt betrokken bij de beoordeling van het gunningscriterium prijs; en 3. op welke wijze de door u genoemde ‘budgetneutraliteit’ contractueel wordt geborgd, zodat inschrijvers geen financieel risico lopen bij exploitatie van deze optionele vervoersvorm? <p>Kunt u bevestigen dat inschrijvers geen risico dragen op exploitatietekorten ten aanzien van de stadsdiensten, indien deze optie wordt gelicht?</p>	<p>worden daarom niet meegewogen voor het prijscriterium.</p> <p>3. Aanbestedende dienst bevestigt dit. Op het moment dat de opbrengsten niet adequaat prijs dekkend zijn, zal de betreffende Opdrachtgever dit verschil compenseren.</p>
8.	Beschrijvend document 2.5.1 en 2.5.4 (optionele/aanvullende vervoerssoorten)	<p>In paragraaf 2.5.1 en 2.5.4 van het Beschrijvend document wordt aangegeven dat de scope van vervoerssoorten gedurende de looptijd van de Overeenkomst kan wijzigen, waaronder het toevoegen, uitsplitsen of bundelen van vervoersstromen. Deze wijzigingen kunnen substantiële invloed hebben op de operationele inrichting, investeringen en businesscase van de Opdrachtnemer. Kunt u bevestigen dat wijzigingen in vervoerssoorten en/of vervoersvolumes niet eenzijdig door Opdrachtgever worden doorgevoerd zonder voorafgaand overleg en overeenstemming over de financiële en operationele consequenties?</p>	Dit kunnen wij bevestigen
9.	Bijlage data	<p>Aan de hand van de beschikbaar gestelde gegevens in de bijlage Data is het voor inschrijvers niet mogelijk om de inschrijfprijs te berekenen. Dat brengt voor zowel de aanbestedende dienst als voor inschrijvers risico’s op een onjuiste inschrijving met zich mee. Inschrijver verzoekt de aanbestedende dienst dan ook een nieuwe bijlage Data te publiceren, met daarin de volgende extra gegevens:</p>	Zie antwoord op vraag 1.

		<p>Voor PCP, dagbesteding en LLV</p> <ul style="list-style-type: none"> • een uniek deelnemersnummer waarmee een weekschema geïdentificeerd kan worden • Per dag de gewenste aankomst- en vertrektijd bij school/werk/dagbestedingslocatie • Ten aanzien van de woonadressen van de reizigers de volledige postcode • De relevante reizigerskenmerken (zoals bijvoorbeeld het gebruik van een rolstoel of individueel vervoer) • Volledige gegevens van de bestemmingslocatie (naam, adres, roostertijden) • Volledige (6-karakter) postcode van de bestemming, inclusief naam van de locatie • Toelichting op welke wijze de gepubliceerde afstanden berekend zijn en of dat deze berekening in lijn is met onderhavige aanbesteding <p>Specifiek ten aanzien van HUB en WMO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per rit de gevraagde vertrektijd (nu is er slechts bij enkele ritten een gewenste aankomsttijd gepubliceerd en deze komt vaak alleen voor bij prioriteitsritten zoals naar een begrafenis etc. • Per rit de volledige postcode van het vertrekadres en het bestemmingsadres • Relevante reizigerskenmerken zoals het gebruik van een rolstoel/scootmobiel of uitsluitend vervoer per taxi (personenauto) • Toelichting op welke wijze de gepubliceerde afstanden berekend zijn en of dat deze berekening in lijn is met onderhavige aanbesteding 	
10.	Concept overeenkomst, artikel 4 lid 4	"U stelt dat de geoffreerde tarieven prijspeil 2026 dienen te zijn. Aansluitend stelt u dat de tarieven vast staan tot 31 december	Zie antwoord op vraag 4.

		<p>2027, voor de daaropvolgende jaren is een prijsindexatie mogelijk. Als inschrijver kunnen wij onmogelijk een concrete inschatting maken van prijsontwikkelingen per 2027, waarbij de grillige ontwikkeling van energie- en brandstofprijzen momenteel een extra onzekere factor is. Wij verzoeken u om de geoffreerde tarieven met prijspeil 2026 direct bij aanvang van de overeenkomst te indexeren met de NEA-index taxi 2027. Dit biedt reëlere tarieven en een eerlijker vergelijk tussen inschrijvers onderling waarbij tevens het risico op onnodig hoog gecalculerde energie- en brandstoftarieven wordt voorkomen. Kunt u hiermee instemmen? Indien nee, kunt u motiveren waarom niet?"</p>	
11.	Concept overeenkomst, artikel 4 lid 3	<p>"In de laatste zin van artikel 4 lid 3 schrijft u het volgende: ""Voor 08-2027 tot 08-2028 betreft dit € xxx"" dit spreekt in de ogen van inschrijver hetgeen u in het beschrijvend document paragraaf 2.5.5. pagina 16 schrijft tegen. Hier staat ten aanzien van dit punt het volgende: ""Indien er minder gefactureerd wordt per jaar dan 60% van deze verwachte jaaromvang, wordt dit door de Opdrachtgever(s) in kwestie aangevuld tot het genoemde bedrag. Voor de jaren na het eerste contractjaar geldt dat er gerekend wordt met 60% van de in het jaar daar voor gerealiseerde perceelomzet om de omzetgarantie van het jaar in kwestie te bepalen."" Kunt u dit verduidelijken en indien nodig aanpassen? "</p>	<p>Hetgeen in het Beschrijvend document hierover beschreven staat is leidend. Voor het eerste uitvoeringsjaar geldt 60% van de genoemde geraamde perceelomvang. Voor elk daar op volgend jaar geldt de het jaar daar voor gerealiseerde omzet als peilpunt.</p>
12.	Concept overeenkomst, artikel 4 lid 3	<p>In lid 3 van artikel 4 schrijft u aanvangsjaar 2025, inschrijver verwacht dat u hier bedoelt aanvangsjaar 2027. Kunt u dit bevestigen?</p>	<p>SD: Nee, voor de peildatum voor de bepaling van de eerste 60% geldt het kalenderjaar 2025. Dit betreft het laatste volledige jaar voor de onderhavige aanbesteding.</p>
13.	Beschrijvend document, paragraaf 6.3.2	<p>Voor de uitwerking van subsubgunningscriterium G2.2 vraagt u van inschrijver dat hij zijn visie deelt op de samenwerking met Publiek Vervoer en de gemeenten in het perceel. Vervolgens geeft</p>	<p>Onder G2.2 wordt inschrijvers gevraagd om een visie op de inrichting van de samenwerking met Publiek Vervoer, OV-bureau en de Opdrachtgevers. Daarnaast dient u</p>

		<p>u aan bij het bepalen van meerwaarde o.a. de voorgenomen communicatie met reizigers eveneens mee te wegen in uw oordeel. Kunt u bevestigen dat u onder G2.2 naast invulling van de samenwerking ook een communicatieplan richting reizigers verwacht? Indien u dit niet kunt bevestigen, kunt u dit dan toelichten?</p>	<p>weer te geven hoe inschrijvers voornemens zijn te communiceren met Publiek Vervoer als met de Reizigers. Het is aan de inschrijvers om invulling te geven aan dit onderdeel in vorm en inhoud.</p>
14.	Beschrijvend document, paragraaf 6.2	<p>Kunt u de formule t.a.v. de fictieve inschrijfsom verduidelijken door middel van één of meerdere rekenvoorbeelden?</p>	<p>De te hanteren formule is als volgt: Fictieve inschrijfsom = inschrijfsom – (fictieve korting kwaliteitscriteria G2.1 + G2.2 + G2.3+G2.4+G2.5+G2.6)</p> <p>Hierbij geldt dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De inschrijfsom is de eigen inschrijfsom voor het betreffende perceel is. 2. de maximale fictieve korting 60% van de in 2.5.5. genoemde perceelomvang is. 3. G2.1 t/m G2.6 elk een percentage van de genoemde 60% perceelomvang toebedeeld is. Deze zijn per G2.x anders en beschreven in hoofdstuk 6. Waarbij de genoemde percentages onder 6.1. van het Beschrijvend document samen optellen tot 100%. 100% kwaliteitsscore is dus 60% fictieve korting t.o.v. de perceelwaarde. 4. Elk genoemd G2.x percentage nog weer nader onderverdeeld is in de scores 100%, 66%, 33%, 0%. <p>Fictief rekenvoorbeeld: de maximale perceelomvang is €1 miljoen. 60% daarvan is € 600.000. Indien G2.x bijvoorbeeld 15% is en u daar 66% op scoort is uw</p>

			fictieve korting voor G2.x: 66% van 15% van € 600.000 = € 59.400 fictieve korting voor G2.x
15.	Beschrijvend document, paragraaf 4.3.4	In paragraaf 4.3.4, kerncompetentie, stelt u dat onder de competentie, onder andere, in ieder geval wordt verstaan: “Dagelijkse aansturing van een complexe vervoersoperatie (minimaal 60% van het ritvolume van het betreffende perceel waarop Inschrijver een Inschrijving wenst te doen)”. Kunt u het ritvolume per perceel verstrekken waarop inschrijvers dit minimum van 60% kunnen toetsen?	Voor dit ritvolume kunt de volumes in kilometers zoals beschreven in het prijzenblad hanteren.
16.	Beschrijvend document, paragraaf 3.8	U stelt dat 'Reactie op subsubgunningscriterium G2.6 (per perceel)' maximaal 5 pagina;s A4 mogen bevatten. Staat u het toe om aanvullend 1 pagina A3 toe te voegen voor de implementatieplanning?	Dit is toegestaan tot maximaal 2 A3.
17.	Beschrijvend document, paragraaf 3.8	U stelt dat 'Reactie op subsubgunningscriterium G2.3 (per perceel)' maximaal 1 pagina A4 mag bevatten. Kunt u dit verruimen naar maximaal 2 pagina's A4 zodat er meer ruimte is voor uitwerking van dit criterium?	Aanbestedende dienst zal geen vergroting van de aantallen A4's toestaan. Dit ook om alle inschrijvers adequaat tijd te geven om de inschrijving voor te bereiden vanaf publicatie tot termijn van inschrijving. Aanbestedende dienst is van mening dat de genoemde A4's per criterium adequaat zijn voor hetgeen gevraagd en ervaring leert ook dat meer A4 niet per definitie betere beschrijvingen oplevert.
18.	Beschrijvend document, paragraaf 3.6	Begrijpt inschrijver het goed dat wanneer inschrijver de enige inschrijver is op een perceel hij meer dan 3 percelen gegund kan krijgen? Indien deze aanname niet correct is, kunt u dit dan toelichten?	Uw aanname is correct, met als aanvulling dat uw Inschrijving uiteraard wel volledig en rechtsgeldig dient te zijn alsmede geen knock-out dient te krijgen in de kwaliteitscriteria en andere (geschiktheids)eisen.
19.	Beschrijvend document, paragraaf 2.6.1	In de laatste alinea van deze paragraaf spreekt u over de Wet bescherming persoonsgegevens, deze wet is in mei 2018 vervangen voor de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming). Kunt u bevestigen dat u hier doelt op het naleven van de AVG?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

20.	Beschrijvend document, paragraaf 2.3	U schrijft hier het volgende: "Als hier ontwikkelingen in plaatsvinden, wordt de Inschrijver geacht hieraan medewerking te verlenen, waarbij PVGD er zorg voor zal dragen dat dit geen negatieve business case oplevert voor de Inschrijver." Kunt u bevestigen dat PVGD inschrijver in het geval van een negatieve businesscase compenseert?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.
21.	Leidraad 6.3.5 G2.5 MEDEWERKERSTEVREDENHEID	Bij de toelichting op de fictieve korting schrijft de aanbestedende dienst hier: 100% fictieve korting: uitmuntend: De Inschrijver biedt veel meerwaarde op het gebied van reizigersgeluk en weet ook aantoonbaar te maken en aannemelijk te maken dat de meerwaarde haalbaar is. Nemen wij terecht aan dat u hier medewerkerstevredenheid bedoelt?	Dit is correct, dit is per abuis opgenomen. Het betreft hier medewerkerstevredenheid.
22.	PvE 2.5 en 2.6	Vanzelfsprekend werken wij met actief contractbeheer. Gebruikelijk is echter om deze rapportages maandelijks aan te leveren. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, Aanbestedende dienst gaat hier niet mee akkoord. Er is bewust gekozen voor een wekelijkse rapportage zodat er op elk moment een actueel inzicht is in de data van maximaal 1 week oud.
23.	PvE Begrippenlijst	Kan aanbestedende dienst bevestigen dat de routes eerste tijdens de implementatie worden gepland en daarna een continu proces tijdens het uitvoeren van de opdracht?	Dat kunnen wij bevestigen.
24.	Beschrijvend Document 2.6.1	Kan aanbestedende dienst verduidelijken op welke manier/ in welk systeem deze informatie-uitwisseling plaats vindt? Heeft u hiervoor een eigen systeem of verwacht u van Inschrijvers een systeem waarin alle gegevens van de reizigers incl. pasnummer worden opgenomen?	Aanbestedende dienst heeft hiervoor een eigen systeem (Klantendatabase) waarvan de vervoerder middels een API gebruik van kan maken. Dit wordt samen met de vervoerder tijdens de implementatie gerealiseerd.
25.	Algemeen	Kan aanbestedende dienst bevestigen dat zij voor beoordeling geen (openbare) AI tools gebruikt en documenten en informatie van inschrijvers niet in deze tools invoert?	Zie het antwoord op vraag 359.

26.	PvE 9.5	Kunt u bevestigen dat u hier bedoelt dat de vervoerscentrale van inschrijver in contact dient te staan met de eigen voertuigen en chauffeurs (en dus niet met die van andere vervoerders?)	Nee, de vervoercentrale staat eveneens in contact met de vervoercentrales van vervoerders in andere percelen.
27.	PvE 9.4	Het is inschrijver onduidelijk wanneer een rit bij een andere vervoerder dient te worden uitgezet. En hoe ziet de registratie van de ritaanname, om de vergoeding te berekenen, er op dit moment uit?	Zie het antwoord op vraag 33. De verrekening gaat conform de Afrekensystematiek 2.3.1. en 2.3.2.
28.	PvE 7.4	U schrijft dat ál het personeel van de latende opdrachtnemer dat zich met het vervoer bezig houdt door de verkrijgende opdrachtnemer opnieuw moet worden ingezet. Gegadigde vermoed dat dit incorrect of niet compleet door u beschreven is. Het kan niet zo zijn dat ongeacht het betrokkenheidspercentage de verkrijgende partij álle op enigerlei wijze ingezette medewerkers moet overnemen. Gelieve deze eis te herzien of specifieker te omschrijven.	Wij hechten aan een goede overgang van personeel in geval van de overgang van de overeenkomst naar een andere partij. De eis zal dan ook niet worden herzien.
29.	Afrekensystematiek 3.7.2	In deze tabel noemt u “Bestede tijd aankomst” en “Bestede tijd vertrek”. Mag gegadigde aannemen dat u hier bedoelt “Bestelde tijd aankomst” respectievelijk “Bestelde tijd vertrek”?	Dit is correct, de tekst wordt aangepast.
30.	Afrekensystematiek 2.3	U schrijft dat er een vaste vergoeding geldt voor de telefonische aannames van een enkele rit of reeks van ritten. U gaat hier voorbij aan het feit dat er doorgaans ook een behoorlijk aantal ritten geannuleerd of gemuteerd worden, of diverse mutaties in een reeks van ritten worden verwerkt. Ook hier is een zekere mate van telefonie gemoeid. Ben u bereid om ook die telefonische aannames te vergoeden? Als een rit telefonisch gereserveerd wordt en later telefonisch geannuleerd wordt vind er in het geheel géén vergoeding plaats. Bent u bereid deze telefonische interventies toch voor vergoeding in aanmerking te laten komen?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid.
31.	Afrekensystematiek (Inleiding)	U schrijft dat bedragen genoemd gebaseerd zijn op prijspeil 2026. Gegadigde kan ook alleen inschrijven met tarieven zoals nu	Zie ook het antwoord op vraag 4.

		bekend met prijspeil 2026. In de conceptovereenkomst artikel 4.4 schrijft u echter dat de tarieven vast staan tot 31 december 2027 en daarna pas voor het eerst per 1 januari 2028 met de NEA-index geïndexeerd mag worden. Kunt u bevestigen dat dit een fout is en indexering voor het eerst al per 1 januari 2027 mag worden toegepast voor het vervoer wat medio 2027 start?	
32.	Beschrijvend document 5.1.3	Kan een opdrachtnemer voor het (deels) voldoen aan de social return eis ook diens certificering binnen de PSO systematiek aanwenden (Prestatieladder Socialer Ondernemen).	Nee, Opdrachtgever werkt met geen enkele certificering voor de verantwoording Social Return. Wel kunnen kandidaten die vallen onder de certificering en ingezet worden op opdracht in veel gevallen meetellen voor de verantwoording.
33.	Beschrijvend document 2.6.1.	U schrijft “Reizigers van PVGD kunnen reizen in meerdere regio’s en dus met meerdere vervoerders (perceel overschrijdend).”. Begrijpen wij correct dat aanvraag van ritopdrachten ongeacht waar deze in het vervoersgebied plaatsvinden, áltijd worden aangenomen en geregistreerd door de opdrachtnemer van het perceel waar de reiziger woonachtig is ? Moet een ritopdracht van een pashouder woonachtig in perceel X waarvan de ritopdracht geheel binnen perceel Y valt gereden worden door de opdrachtnemer van perceel Y of is dit de keuze van de opdrachtnemer van perceel X?	Er wordt altijd gebeld naar de vervoerder in het perceel waarin de Reiziger woonachtig is. Het begin- of eindpunt van de rit ligt tevens ook altijd in het perceel waar Reiziger woonachtig is - het kan dus nooit voorkomen dat een rit volledig in een ander perceel is. Uitzondering hierop is een rit met een Hubtaxi. Indien, in uw voorbeeld, de Reiziger binnen Perceel Y na een eerste OV-reis nog een Hubtaxi nodig heeft om op bestemming te komen, kan Reiziger hiervoor met u contact opnemen om de reis te reserveren. U dient dit dan met de opdrachtnemer van Perceel Y af te stemmen.
34.	Beschrijvend document 2.5.2.3.	U schrijft “Inschrijvers dienen de stadsdiensten wel verplicht af te prijzen indien men voor de betreffende percelen in wenst te schrijven.” Kunt u aangeven op grond van welke data en uitvoeringseisen en in welke vorm dit afprijzen moet gebeuren?	Zie het antwoord op vraag 7.
35.	Beschrijvend document 2.4.	U schrijft dat Opdrachtgever de verantwoordelijkheid draagt voor het “Beheer dataplatform” en Opdrachtnemer de verantwoordelijkheid voor “Uitgifte passen”. Kunt u aangeven op	Er wordt wel gebruik gemaakt van een externe partij voor het beheer van het dataplatform - deze levert echter

		Opdrachtgever gebruik maakt van een externe partij voor het beheer van het dataplatform. Dit omdat er dan een mogelijkheid bestaat de productie en uitgifte van passen door die zelfde partij te laten verzorgen onder verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer.	geen reizigerspassen. Uw voorstel is daarom helaas niet mogelijk in de praktijk.
36.	PvE 14	Deze beschrijving is Inschrijver niet geheel duidelijk, kunt u bevestigen dat u bedoelt dat 'perceel-grensoverschrijdend vervoer is toebedeeld aan de Opdrachtnemer van het perceel van waaruit de meeste grensoverschrijdende ritten vertrekken'	Zie het antwoord op vraag 33.
37.	PvE 13.1	Inschrijver stelt voor om tijdens de implementatie afspraken te maken over wat en niet toelaatbaar is qua omvang en gewicht, Gaat u hiermee akkoord?	Hier kunnen wij mee instemmen. Het uitgangspunt is 55 cm lengte x 35 cm breedte x 25 cm hoogte. Het totaalgewicht van de bagage mag niet meer dan 20 kg zijn in verband met de Arbowetgeving. Tijdens de implementatiefase worden in onderling overleg nadere afspraken gemaakt over wat toelaatbaar is qua omvang en gewicht, binnen de kaders van veiligheid, wet- en regelgeving en het Programma van Eisen. Een voorbeeld is een big-shopper met boodschappen - die valt buiten deze maatvoering maar is wel geaccepteerd als handbagage.
38.	PvE 18.4	Geldt deze eis alleen voor WMO ritten?	Dit is correct.
39.	PvE 15.3	Hoe weten wij wat het eerstvolgende punt is als we een reiziger door moeten brengen, is dit op aangeven van de reiziger op dat moment?	Dit is inderdaad op aangeven van de Reiziger.
40.	PvE 15.1	Kunt u aangeven wat de maximale wachttijd is? En worden deze ritten naar bus/trein op een andere manier ingeboekt i.v.m. de herkenbaarheid van de ritten?	De maximale wachttijd bedraagt 40 minuten. Iedere vervoerstream kent een eigen kenmerk en is als zodanig herkenbaar. De Vervoerder dient immers de ritten ook te factureren aan de juiste Opdrachtgever. Elke vervoerssoort heeft een eigen code, zo ook de Hubtaxi. Dit valt in de rittenbakken dan te herleiden.

41.	PvE 20.5	<p>U schrijft dat in algemene zin de vooraanmeldtijd voor ritten met een gewenste vertrektijd minimaal 2 uur is. In theorie betekent dat dat er om 01:00u nog ritten geboekt kunnen worden met een vertrektijd van 06:00u. Dat maakt het voor een opdrachtnemer onmogelijk om tijdig de benodigde capaciteit te kunnen inschatten en ter beschikking te stellen. Gegadigde stelt voor om als extra eis op te nemen dat ritopdrachten met een gewenste vertrektijd tussen 06:00u en 08:00u uiterlijk om 20:00u op de dag ervoor gereserveerd moeten zijn.</p>	Aanbestedende dienst gaat hier mee akkoord.
42.	PvE 18.11	<p>Gegadigde stelt voor om de maximale verblijftijd niet uit te drukken in een vaste maximale reistijd maar in een maximale omrijtijd bovenop de directe reistijd A->B. Bijvoorbeeld de maximale omrijtijd is 20 minuten bovenop de directe reistijd voor ritten tot maximaal 10 km, en de maximale omrijtijd is 40 minuten bovenop de directe reistijd voor ritten van meer dan 10 km,</p>	Dit voorstel nemen wij niet over.
43.	PvE 18.2	<p>Gegadigde stelt voor om de mogelijkheid van contant betalen in het voertuig te schrappen. Dat is in de huidige vervoerswereld zeer ongebruikelijk en leidt tot onnodig tijdsverlies gedurende de operationele uitvoering.</p>	<p>De Opdrachtgever is niet bereid om de mogelijkheid van contant betalen in het voertuig volledig te schrappen. Het toestaan van contante betaling is bedoeld om de toegankelijkheid en inclusiviteit van het vervoer te waarborgen voor reizigers die niet (altijd) over digitale betaalmiddelen beschikken.</p>
44.	PvE 14	<p>Gegadigde verzoekt om betere uitleg van deze passage. Begrijpen wij correct dat aanvraag van ritopdrachten ongeacht waar deze in het vervoersgebied plaatsvinden, áltijd worden aangenomen en geregistreerd door de opdrachtnemer van het perceel waar de reiziger woonachtig is ? Moet een ritopdracht van een pashouder woonachtig in perceel X waarvan de ritopdracht geheel binnen perceel Y valt of vertrekt vanuit perceel Y naar perceel X altijd gereden worden door de</p>	<p>Dit is correct. Uitgangspunt is dat de Reiziger altijd zijn eigen Vervoerder contact. De Vervoerder kan besluiten om de rit uit te besteden aan een Vervoerder in een ander perceel, maar blijft verantwoordelijk voor de correcte uitvoering.</p>

		opdrachtnemer van perceel Y of is dit aan de keuze van de opdrachtnemer van perceel X?	
45.	PvE 8.3.1.	Gegadigde stelt voor om (tijdige) loosmeldingen door toedoen van reiziger of opdrachtgever wél te laten meetellen voor het stiptheidspercentage.	Nee, hier stemmen wij niet mee in.
46.	PvE 8.2	Gegadigde verzoekt deze eis te veranderen in een punctualiteitspercentage op perceel niveau en niet op gemeente niveau. Hoe meer gemeentes in een perceel zitten des te kleiner de gebieden zijn waarin de punctualiteit moet gelden. Een paar ritten niet punctueel leidt dan in een gemeente meteen tot een mogelijk veel te lage punctualiteit terwijl de punctualiteit op perceel niveau mogelijk nog ruim boven de eis ligt.	Nee, er is bewust gekozen voor deze systematiek.
47.	Beschrijvend document 6.1, blz 38	Kunt u bevestigen dat de fictieve korting van maximaal 60% die u in mindering brengt om tot een EMVI te komen dat u daarbij doet op maximaal 60% van de geoffreerde inschrijfprijs en dat dit niet bijvoorbeeld 60% van de geraamde omzetwaarde van het perceel bedraagt?	Nee, uw aanname is niet correct. Het betreft 60% van de geraamde opdrachtwaarde aangezien deze fictieve korting gelijk dient te zijn voor alle Inschrijvers en daarom altijd bepaald wordt op basis van de geraamde waarde, niet de inschrijfprijs.
48.	Beschrijvend document 2.5.4 / 2.5.5, blz 15 en 16	U geeft aan dat tot het 5de jaar vervoersstromen kunnen worden toegevoegd aan percelen waar dat nu nog niet het geval is. Hier zijn echter geen tarieven voor afgegeven, dient de opdrachtnemer deze in dat geval nog apart te offrenen? En hoe gaat u hiermee om in relatie tot de 60% omzetgarantie zoals in paragraaf 2.5.5 beschreven?	Er kunnen enkel vervoerssoorten toegevoegd worden die reeds benoemd zijn in de tabel met vervoerssoorten, bijvoorbeeld en gemeente heeft nog geen jeugdwetvervoer en wil dit wel toevoegen. Het is niet mogelijk vervoerssoorten toe te voegen buiten deze tabel. Indien er geen prijs voor de betreffende vervoersoort is opgegeven, dan dient dit nader geoffreerd te worden. Toegevoegde vervoerssoorten voldoen automatisch aan de vereisten in het PvE en de overeenkomst, dus ook de omzetgarantie na het eerste loopjaar. Die 60% omzetgarantie zal dan het eerste jaar bepaald worden op

			basis van het voorgaande jaar waarin dus nog gerekend zal worden met de omzet zonder de betreffende vervoerssoort. De verwachting is dat dit geen grote negatieve impact zal hebben op de uit te betalen gegarandeerde omzet.
49.	Beschrijvend document 2.5.2.3, blz 14 + PvE par 73 blz 56	U spreekt hier in het beschrijvend document over stadsdiensten. In het PvE stelt u echter aanvullende eisen aan 'Lokaal vervoer'. Kunt u bevestigen dat u hier dezelfde vervoersstroom bedoelt?	Dit is juist.
50.	Beschrijvend document 2.5.1, blz 11	U geeft aan dat vervoerssoorten gedurende de looptijd kunnen worden toegevoegd, uitgesplitst of gebundeld. Hoe gaat u hiermee om in relatie tot de geoffreerde tarieven?	Vervoerssoorten kunnen worden toegevoegd in goed overleg met de gecontracteerde partijen waarbij gekeken wordt naar de aard en omvang van de vervoerssoort. Zie verdere het antwoord op vraag 48.
51.	Beschrijvend document 2.5, blz 11	Hoe dienen inschrijvers aan te geven welke percelen de voorkeur hebben bij het inschrijven op meer dan 3 percelen?	Er is op pagina 3 van het UEA een invulveld met 'percelen'. Hier mag u naast op welke percelen u inschrijft ook uw voorkeursvolgorde aangeven. Dus bijvoorbeeld: 'Wij schrijven in op de volgende percelen: 1,4,6 en 7 en onze voorkeursvolgorde is 7,1,4,6.' Deze wordt dan van links naar rechts opvolgend gehanteerd (in dit voorbeeld dus 7 hoogste voorkeur, 6 laagste)
52.	Beschrijvend document 2.4, blz 10	U geeft aan dat inschrijvers (wij nemen aan dat u opdrachtnemer bedoelt) onder meer verantwoordelijk is voor de afstemming met collega vervoerders van overige regio's en vervoersstromen. Op welke punten verwacht u dat opdrachtnemers zaken afstemmen?	Wij verwachten een goede samenwerking tussen Opdrachtnemers voor zover dit bijdraagt aan de optimalisering van de uitvoering van het vervoer. Verder is er geen limitatieve lijst te verstrekken van onderwerpen. Dit is afhankelijk van o.a. vragen van Reizigers.
53.	Beschrijvend document 2.3, blz 8	Wie zijn de huidige uitvoerders van het jeugdwetvervoer, kansrijk talent en sportvervoer?	Dat zijn diverse partijen. Kansrijk Talent valt onder de huidige Vervoersovereenkomst. Sportvervoer bestaat nog niet en is een nieuwe vervoerssoort. Jeugdwetvervoer wordt uitgevoerd door een groot aantal

			verschillende vervoerders uit diverse (regionale) contracten.
54.	Beschrijvend document 2.3, blz 8 + Bijlage-Data	Wij constateren dat er van de vervoersstromen jeugdwetvervoer, kansrijk talent en sportvervoer geen enkele verdere ritinformatie gedeeld wordt. Tegelijkertijd vraagt u hier wel prijzen voor uit in uw prijzenblad. Op dat prijzenblad heeft u reeds een aantal kilometers verbonden aan deze vervoersstromen. Waar zijn deze aantallen kilometers op gebaseerd?	Er is geen data beschikbaar omdat deze veelal niet door de bestaande contractanten worden uitgevoerd. Er is een inschatting op basis van de uitgaven van de projecten die hier onder vallen waarvan Aanbestedende dienst verwacht dat dit enigszins beeldvormend is. Verder zijn dit ook veelal vervoerssoorten met kortlopende trajecten waardoor data maar beperkt richtinggevend is voor de toekomst. Zie verder ook het antwoord op vraag 1 daaromtrent.
55.	Beschrijvend document 2.3, blz 8 + Bijlage-Data	Wij constateren dat er van de vervoersstromen jeugdwetvervoer, kansrijk talent en sportvervoer geen enkele verdere ritinformatie gedeeld wordt. Tegelijkertijd vraagt u hier wel prijzen voor uit in uw prijzenblad. Hoe verwacht u dat inschrijvers tot een tarief kunnen komen voor deze vervoersstromen zonder deze informatie? U geeft elders aan dat inschrijvers die op ervaring dienen te baseren maar juist deze ervaring leert dat dit ontzettend wisselend is en hier geen aanneme voor te maken is.	Er is geen data beschikbaar dus er is ook geen betere inschatting te geven dan de geraamde kilometers op basis van de uitgaven in de in de vorige vraag genoemde trajecten. Het is voor Aanbestedende dienst belangrijk dat u voor dit soort inschattingen gebruik maakt van uw ervaring en ervoor zorgt dat u een tarief offreert wat ervoor zorgt dat u de dienstverlening uit kunt voeren zonder hierdoor financieel in de problemen te komen gedurende de uitvoering. Indien u dus een inschatting dient te maken willen wij u adviseren uit te gaan van uw ervaring - dat is het meest richtinggevend.
56.	Afrekensystematiek par 1.3, blz 5	U geeft aan dat bij deze regeling sprake is van (school)dagen. Gegadigde wijst er op dat ook andere vervoersstromen in het routegebonden vervoer veelal alleen doordeweeks plaats vinden. Gegadigde verzoekt u dit dan ook aan te passen naar 5 werkdagen waardoor ook in bijvoorbeeld het dagbestedingsvervoer de eerste 5 vervoersdagen het vervoer gedeclareerd kan worden. Gaat u hiermee akkoord?	Dit is correct, de aanpassing wordt doorgevoerd.

57.	Afrekensystematiek hfst 2, blz 6	U geeft aan dat ritten die door toedoen van de reiziger loos gemeld worden in rekening gebracht mogen worden bij de reiziger. Onder welke bewijslast mag een opdrachtnemer dit in rekening brengen? Wij voorzien namelijk dat er in de meeste gevallen een discussie zal ontstaan tussen reiziger en opdrachtnemer omtrent de 'schuldige'.	Het is van belang om bij een loosmelding te loggen bij aankomst. De gegevens van aanwezigheid op of nabij het adres waarop de rit is geboekt in tijd en locatie volstaan. De verdere bewijslast ligt dan bij de Reiziger.
58.	Afrekensystematiek par 2.2, blz 7	U geeft aan dat reizigerskilometers bij solo/kamer-kamer met factor 4,0 in rekening gebracht mogen worden. Kunt u bevestigen dat dit solo EN/OF kamer-kamer betreft en dat het niet alleen solo EN kamer-kamer is?	Factor 4 geldt voor zowel solo en voor kamer-kamer. De hoogste factor geldt altijd. Er kan geen stapeling van factoren plaatsvinden. Wanneer er bijvoorbeeld kamer-kamer rit en solo geïndiceerd is, geldt er één keer factor 4.
59.	Afrekensystematiek par 2.2, blz 7	U stelt dat kosten voor niet noodzakelijke medereizigers bij de medereiziger geïnd moeten worden of bij reiziger na diens schriftelijke toestemming. Gegadigde verzoekt u dit aan te passen en altijd bij de originele reiziger in rekening te brengen zoals ook gebruikelijk. Indien deze immers geen toestemming verleend heeft opdrachtnemer ook onvoldoende informatie beschikbaar om het bij de medereiziger te innen, hier worden immers normaliter geen gegevens van verzameld bij boeking. Gaat u akkoord met deze aanpassing?	Wij gaan akkoord met deze aanpassing.
60.	Afrekensystematiek par 2.3.4, blz 10	U stelt dat bij een no-show door toedoen van reiziger een boete van € 6 in rekening gebracht mag worden. Dit is tegenstrijdig met de inleiding in hoofdstuk 2 waar u stelt dat de kosten gedeclareerd mogen worden bij reiziger als deze de loosmelding veroorzaakt heeft. Deze kosten omschrijft u als (aaname, opstaptarief, gereden km x kilometertarief), dit zal naar verwachting in de meeste gevallen een hoger bedrag zijn. Welke is correct?	De genoemde €6 is een boete, deze komt boven op hetgeen u beschrijft. Dus totale te innen som = kosten reis + boete.
61.	Afrekensystematiek par 3.3, blz 11	Zijn er vervoersstromen waarvan u het combineren momenteel reeds expliciet verbiedt?	Nee, er zijn op dit moment geen vervoersstromen waarvoor het combineren expliciet en generiek is

			<p>verboden. Het combineren van vervoer is in beginsel toegestaan en vormt een uitgangspunt van de opdracht. Daarbij geldt steeds dat combineren alleen plaatsvindt voor zover dit verantwoord en passend is, rekening houdend met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de aard van de doelgroep en vervoersstroom; - individuele indicaties, veiligheids- of zorgbehoeften; - en de overige eisen uit het Programma van Eisen (zoals reistijd, verblijfsduur en kwaliteit). <p>Indien combineren in specifieke situaties niet mogelijk of wenselijk is, prevaleren altijd de kwaliteit- en veiligheidseisen boven doelmatigheid.</p>
62.	Afrekensystematiek par 3.3, blz 11	U schrijft de zin ‘het is opdrachtnemer toegestaan...toestemming van opdrachtgever’. Kunt u bevestigen dat het woord ‘van’ in deze zin vervangen dient te worden door het woord ‘door’?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.
63.	Afrekensystematiek par 3.7.1 + 3.7.2, blz 12/13	In de aan te leveren gegevens heeft u ook een ‘ritdoelcode’ opgenomen. Wat wordt hier mee bedoelt?	Dit gaat om het type locatie. Op dit moment kan dat zijn: School, Stage, Sociale werkplaats
64.	Afrekensystematiek par 3.7.2, blz 14	In het databestand beschreven in paragraaf 3.7.2 vraagt u ook een kolom ‘Hoe lang geduurd voor opnemen telefoon’. Verwacht u daadwerkelijk dat opdrachtnemers voor elke individuele rit bijhouden hoe lang het geduurd heeft om de telefoon aan te nemen voor de bestelling van die specifieke rit? Dit lijkt ons nagenoeg onmogelijk en wij kunnen ons niet voorstellen dat dit de bedoeling is.	Ja, de wachttijd tot de inhoudelijke beantwoording van het gesprek moet worden geregistreerd.
65.	Toenemende en afnemende vervoerssoorten - Beschrijvend document, 2.5.1, pag. 9	<p>Kunt u toelichten hoe wordt omgegaan met het toevoegen van nieuwe vervoerssoorten en hoe dit proces in zijn werk gaat?</p> <p>Kunt u toelichten hoe wordt omgegaan met het wegvallen van</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 48.</p> <p>Bij geheel verdwijnen of wegvallen van vervoerssoorten zal er gekeken worden naar de impact op het contract</p>

		<p>vervoerssoorten die geen onderdeel meer uitmaken van het contract? Daarnaast horen wij graag of het mogelijk is om vooraf afspraken te maken over de bijbehorende consequenties, bijvoorbeeld met betrekking tot eventuele personele kosten.</p>	<p>voor het betreffende perceel in afstemming met de vervoerd. Er kunnen niet op voorhand afspraken over gemaakt worden omdat de verwachting is dat dit niet voor gaat komen en indien het zich wel zou voordoen, dit maatwerk is.</p>
66.	<p>Buurtbussen - Beschrijvend document, 2.5.1., pag. 9</p>	<p>Kunt u toelichten waarom de buurtbussen niet zijn opgenomen in dit overzicht?</p>	<p>Die worden beschreven in 2.5.2.2.</p>
67.	<p>Vrijwilligerssystemen - Beschrijvend document, 2.5.3, pag. 15</p>	<p>Kunt u nader toelichten in hoeverre WMO-pashouders en ouderen gebruik kunnen maken van deze vrijwilligerssystemen?</p>	<p>Dit is te zien als Openbaar Vervoer en kan dus door eenieder gebruik van gemaakt worden.</p>
68.	<p>Geraamde jaaromvang percelen - Beschrijvend document, 2.5.4, pag. 16</p>	<p>Kunt u de opbouw van de geraamde omzet voor de percelen per vervoerssoort nader toelichten? In dat kader vernemen wij graag of de vergoeding voor de buurtbussen is meegenomen in de ramingen voor de percelen waarin buurtbussen rijden, aangezien wij hierover geen specifieke informatie in de aanbestedingsdocumenten hebben kunnen terugvinden.</p>	<p>Nee, de vergoeding van de buurtbussen is niet in deze omzet meegenomen. Dit betreft een vast vergoeding per buurtbus per jaar, deze vergoeding valt buiten de omzet die meegerekend wordt voor het bepalen van de omzetgarantie.</p> <p>Deze vaste vergoeding is bepaald op: € 62.500</p> <p>Aangezien dit een vaste vergoeding is, hoeft dit niet verwerkt te worden in het prijzenblad.</p>
69.	<p>PvE par 60.3.1, blz 47/48</p>	<p>Kunt u bevestigen dat indien de uitkomst van de rekensom die u maakt onder bullit 5 lager uit komt dan 60 dat voor die leerling alsnog een maximale reistijd van 60 minuten geldt? Het is nu immers mogelijk dat een leerling die meer dan 15 kilometer van zijn bestemming woont korter in de taxi mag zitten dan iemand die binnen de 15 kilometer woont.</p>	<p>Dit kan volgen uit de feitelijke reisduur. Het gezamenlijk streven van Opdrachtgevers en Opdrachtnemers moet zijn om de verblijfstijd in het voertuig zoveel mogelijk te bekorten.</p>
70.	<p>PvE par 60.4 + 60.4.1, blz 48</p>	<p>Dienen deze verblijfslocatie(s) binnen de eigen woonkern/woonplaats, eigen gemeente of eigen perceel gelegen te zijn?</p>	<p>Nee, dat zal niet altijd het geval zijn.</p>

71.	PvE par 60.5, blz 48/49	U geeft aan dat leerlingen binnen een marge van 5 tot 15 minuten aankomen bij hun bestemming op de heenrit. Deze marge van 10 minuten is in de praktijk zeer beperkend om tot goede combinaties van scholen te kunnen komen. Gegadigde verzoekt u om de marge vast te stellen op 5 tot 20 minuten voor aankomst of 0 tot 15 om meer combinaties mogelijk te maken. Gaat u hiermee akkoord?	In gezamenlijk overleg (Opdrachtgever/Opdrachtnemer en schoolbestuur) kan in de implementatiefase gekeken worden of de marge verder verruimd kan worden.
72.	PvE par 61.3, blz 50	Een termijn van 4 weken voor start schooljaar is zeer kort gezien de grote hoeveelheid (tijdrovende) handelingen die nog gedaan moeten worden om een goede start van het schooljaar te kunnen maken. Gegadigde verzoekt u dan ook deze lijsten uiterlijk in de eerste week van de schoolvakantie bij opdrachtnemer aan te leveren. Gaat u hier mee akkoord?	Daar gaan we niet mee akkoord. Gemeenten zullen zich wel inspannen om de gegevens zo spoedig mogelijk beschikbaar te stellen.
73.	PvE par 68, blz 53	Zoals gegadigde het begrijpt is het de bedoeling dat opdrachtnemer het materieel ter beschikking stelt voor de buurtbussen. Echter kunnen wij nergens terugvinden welke vergoeding hier tegenover staat. Voor de stadsdiensten geeft u in het beschrijvend document aan dat dat budgetneutraal uitgevoerd moet worden. Echter voor de buurtbussen kunnen wij een dergelijke passage nergens vinden en ook geen andere vorm van vergoeding. Welke vergoeding krijgt de opdrachtnemer?	Zie het antwoord op vraag 68.
74.	PvE par 68.1, blz 53	U verwijst hier naar een bijlage 3 'kwantitatieve informatie vervoerstromen'. Deze bijlage treffen wij niet aan. Kunt u deze alsnog delen?	Deze bijlage is de 'Bijlage - Data', maar is in dit geval komen te vervallen en had niet opgenomen moeten worden in de tekst.
75.	PvE par 70.2, blz 54	Zijn er nu buurtbussen waar de buurtbusvereniging zelf niet in een stallingslocatie voorziet?	Nee, momenteel niet.
76.	PvE par 73.3, blz 56	U schrijft hier dat 95% van de ritten 'op tijd' aan moet komen. Kunt u bevestigen dat 'op tijd' hier tot maximaal 3 minuten na geplande aankomst is?	Op tijd houdt in dat het voertuig op het aangegeven tijdstip op de aangegeven plaats is. De aangeven 3 minuten is de marge tussen aangegeven aankomsttijd en feitelijke aankomsttijd.

77.	PvE par 75.1, blz 57	Kunt u bevestigen dat dit tarief niet bij inschrijving geoffreerd hoeft te worden? Als dat wel zo is, hoe dienen inschrijvers dit te doen?	Het is geen expliciet losstaand onderdeel, maar dient in de optie voor het Lokaal Vervoer meegenomen te zijn in de prijsopbouw en dient u op verzoek te kunnen onderbouwen met een open calculatie.
78.	PvE par 78.3, blz 58	Kunt u aangeven welke afspraken PVGD heeft gemaakt met OV9292?	PVGD heeft geen afspraken gemaakt met OV9292. Waar er afspraken zijn, wordt dit opgepakt vanuit de gemeente.
79.	Afrekensystematiek hfst 1 + 2	U kiest ervoor om het jeugdwetvervoer onder beide afrekensystematieken te laten vallen afhankelijk van het vaste karakter van het vervoer. Echter vraagt u voor beiden welk maar 1 prijs uit in het prijzenblad. Dit terwijl het karakter van dit vervoer zoals u zelf al aan geeft zeer afwijkend is. Daarmee is het logischer om dit tarief ook te differentiëren. Gaat u hiermee akkoord en zo ja, kunt u een correct prijzenblad beschikbaar stellen waar beiden afzonderlijk ingevuld kunnen worden?	Dit gaat over de stadsdiensten en dit zijn waarschijnlijk afspraken die de gemeenten hebben gemaakt met OV9292 over de stadsdiensten Assen, Meppel en Hogeveen. Daar heb ik geen idee van en deze info moet bij de gemeente(n) worden opgehaald.
80.	Beschrijvend document 2.6.5, blz 18 + Prijzenblad	In de datasets is geen informatie opgenomen over vervoer voor kansrijk talent, sportvervoer en jeugdwetvervoer. U verwacht dat inschrijvers aannames doen over hoe dit vervoer er uit ziet. Tegelijkertijd vraagt u prijzen (per reizigerskilometer) uit die volledig afhankelijk zijn van een hoge bezetting in de voertuigen om het vervoer rendabel te houden. Waarom kiest u er niet voor om deze vervoersstromen met bijvoorbeeld een starttarief en beladen uurtarief te vergoeden om de risico's voor opdrachtnemers te beperken?	Zie het antwoord op vraag 167
81.	Klachtenprocedure voor andere vervoersvormen - Klachtenprocedure, 18.8, pag. 22	Kunt u toelichten of er voor de vervoersvormen dagbestedingsvervoer, Kansrijk Talent en sportvervoer een afzonderlijke klachtenprocedure van toepassing is? Indien dit niet het geval is, vernemen wij graag welke procedure in	De klachtenprocedure is niet verdeeld per vervoerssoort maar per type klacht. Voor alle vervoerssoorten geldt dus eenzelfde klachtenprocedure.

		deze situaties gevolgd dient te worden voor de afhandeling van klachten."	
82.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Telefonische bereikbaarheid - Programma van Eisen, 61.5, pag. 50	Kunt u toelichten of het in dit geval is toegestaan om het telefoonnummer van de vervoerder te gebruiken?	Dit is toegestaan.
83.	Garantie op aansluiting - Programma van Eisen, 15.3, pag. 19	<p>Kunt u toelichten of de aansluiting op het openbaar vervoer uitsluitend van toepassing is op hublocaties?</p> <p>Wanneer een rit in het reguliere openbaar vervoer volledig uitvalt en er geen aansluiting kan plaatsvinden, geeft u aan dat de opdrachtnemer de reiziger op een veilige locatie dient af te zetten en dat deze kosten gedeclareerd kunnen worden conform de geldende tarieven.</p>	<p>De Hubtaxi kan alleen worden gebruikt voor vervoer van of naar een hub. En op een hub is altijd een vorm van openbaar vervoer aanwezig (bus en/of trein). Daarmee is ook altijd sprake van aansluiting van of op het openbaar vervoer want daar is de Hubtaxi ook voor bedoeld: voor- en/of natransport op het openbaar vervoer.</p> <p>Vervoer en aansluiting op een halte, niet zijnde een hub, wordt gezien als deur-deur vervoer en hier dient een ander tarief voor de reiziger in rekening te worden gebracht.</p>
84.	Eisen Jeugdwetvervoer - Wegrijden- Programma van Eisen, 51.3, pag. 41	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt bepaald door het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten hoe dit moment objectief wordt vastgesteld en op welke wijze dit wordt gemeten?	Het is aan de aanbieder om de aankomstregistratie te borgen door het moment van aankomst (voorrijden) vast te leggen in de registratie. Dit voorkomt discussie met de Reiziger over het al dan niet aanwezig zijn op de afgesproken tijd op plaats.
85.	Eisen Dagbestedingsvervoer - Ophaaltijd -Programma van Eisen, 41.1, pag. 36	Kunt u toelichten waarop de brengmarge vooraf is gebaseerd in situaties waarin geen aankomsttijden zijn vastgesteld?	De starttijden van de dagbesteding zijn leidend. De deelnemer aan de dagbesteding dient bij aanvang van de activiteit aanwezig te zijn. Hiervoor is hetzelfde principe geldig als opgenomen voor de Participatiewet onder eis 28.1, te weten: <i>Opdrachtnemer garandeert dat de werknemers maximaal vijftien (15) minuten voor de afgesproken aankomsttijd op de betreffende werklocatie arriveren en dat de werknemers uiterlijk vijftien (15)</i>

			<i>minuten na de afgesproken ophaaltijd worden opgehaald.</i>
86.	Eisen Participatiewet-vervoer - Wegrijden - Programma van Eisen, 28.8, pagina 33	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt beschouwd als het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten hoe dit moment objectief wordt vastgesteld en op welke wijze dit wordt gemeten?	Zie antwoord op vraag 84
87.	Eisen Participatiewet vervoer - Namenlijst - Programma van Eisen, 28.4, pag. 32	Kunt u toelichten op welke wijze deze gegevens beschikbaar moeten zijn in het kader van de AVG? Dient dit bijvoorbeeld in de vorm van een fysieke lijst te zijn, of volstaat het wanneer de gegevens digitaal beschikbaar zijn via een boordcomputer en na het opstarten en afsluiten niet zichtbaar zijn?	Beiden volstaan en dienen meegenomen te worden in de rapportage, mits de gegevens maar wel gerapporteerd kunnen worden aan Opdrachtgevers.
88.	Wegrijden - Programma van Eisen, 20.8, pag. 27	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt beschouwd als het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten hoe dit moment objectief wordt vastgesteld en op welke wijze dit wordt gemeten?	Zie antwoord op vraag 84
89.	Beoordeling - Beschrijvend document, 6.5, pag. 44	Kunt u toelichten hoe de gezamenlijke, gedragen score (consensuscore) tot stand komt? Wordt deze gebaseerd op een gemiddelde van de individuele beoordelingen (bijvoorbeeld een percentage), of wordt in het overleg een gezamenlijk percentage vastgesteld (bijvoorbeeld 100%, 66%, 33% of 0%)?	Een consensuscore is altijd een score die in consensus tot stand komt, dus dat alle beoordelaars tot eenzelfde score komen. Er worden geen gemiddeldes getrokken.
90.	Sub-gunningscriterium G2 Kwaliteit - Beschrijvend document, 6.3, pag. 39	Kunt u nader toelichten welke elementen bepalend zijn voor het onderscheid tussen "extra meerwaarde" en "meerwaarde" bij de het sub-gunningscriterium G2 kwaliteit?	Inschrijver dient extra meerwaarde te zien als dat er een kwalitatief stuk aangeleverd wordt wat niet de verwachtingen/hoop van Aanbestedende dienst matcht, maar overschrijdt.
91.	Maximale reisafstand - Programma van Eisen, 18.8, pag. 22	U geeft aan dat het is toegestaan om meer dan 35 km te reizen, mits de opdrachtnemer hiermee akkoord gaat. Kunt u toelichten hoe in dat geval wordt omgegaan met de tarifiering? Is het mogelijk dat bij ritten van meer dan 35 km meer dan 10 km tegen commercieel tarief in rekening worden gebracht?	Dat is correct. Opdrachtnemer dient wel aan te geven dat deze rit eigenlijk onder Valys valt. Maar de keuze is aan de Reiziger.

92.	Prijzenblad en Kwalitatieve informatie - Bijlage 3 en Bijlage 10	Kunt u toelichten hoe de kilometers in het databestand (bijlage 10) zich verhouden tot de kilometers in het prijzenblad (bijlage 3)?	De kilometers in het prijzenblad zijn indicatief en gebaseerd op de historische gegevens en deze zijn geëxtrapoleerd naar de verwachte veranderingen in de toekomst, zoals uitsplitsing van vervoerssoorten, demografische veranderingen, beleidswijzigingen etc. etc.
93.	Eisen Dagbestedingsvervoer - Ophaaltijd - Programma van Eisen, 41.1, pag. 36	<p>Kunt u toelichten hoe wordt omgegaan met ophaaltijden, bijvoorbeeld rond 9:00 uur? Wordt verwacht dat alle reizigers op dat tijdstip worden opgehaald, en zo ja, hoe verhoudt zich dit tot het efficiënt combineren van ritten?</p> <p>Daarnaast vernemen wij graag hoe wordt omgegaan met situaties waarin een reiziger op korte afstand (bijvoorbeeld 5 minuten) van de dagbestedingslocatie woont. Geldt eenzelfde benadering voor het vertrekmoment (12.30 uur)?"</p>	<p>Nee, het uitgangspunt is niet dat alle reizigers exact om 09:00 uur worden opgehaald. Van belang is dat deelnemers tijdig vóór de start van de activiteit aanwezig zijn. Het genoemde tijdstip van circa 09:00 uur duidt op het startmoment van de vervoersstroom, mede in samenhang met het Leerlingenvervoer, en biedt ruimte voor gespreide ophaaltijden om efficiënt combineren van ritten mogelijk te maken.</p> <p>Zie verder het antwoord op vraag 85, aanvullend op bovenstaand.</p>
94.	Dagbestedingsvervoer - Opdracht- Programma van Eisen, 36, pag. 36	<p>Is er een maximale reisafstand (in kilometers) vastgesteld voor dagbestedingsvervoer?</p> <p>Indien ja, welke grens wordt hierbij gehanteerd?"</p>	<p>De dagbesteding in het kader van de Wmo wordt normaliter nabij de eigen omgeving georganiseerd. Waar het gaat om meer specifieke vormen van dagbesteding, kan de activiteit op grotere afstand zijn gelegen. Opdrachtgever betaalt de gehele rit.</p>
95.	Eisen Kansrijk Talent-vervoer - Maximale reisduur -Programma van Eisen, 32.2, pag. 34	<p>Er wordt aangegeven dat “de Opdrachtnemer dit bij de Opdrachtgever dient aan te geven”. Kunt u verduidelijken wie in dit geval als Opdrachtgever wordt beschouwd? Begrijpen wij goed dat dit de gemeenten zijn, of betreft dit een andere partij?</p> <p>Daarnaast vernemen wij graag hoe de rolverdeling is ingericht en of het mogelijk is dat reizigers rechtstreeks ritten boeken."</p>	<p>Kansrijk Talent is een project dat in opdracht van de gemeenten wordt uitgevoerd door een aantal Werk/Leerbedrijven. Vanuit de projectleiders worden de deelnemers aangemeld, Reizigers mogen niet rechtstreeks ritten boeken.</p>
96.	Eisen Participatiewet vervoer - Vervoeren op adequate wijze -	U geeft aan dat de opdrachtnemer ermee instemt dat een aantal werknemers op een specifieke wijze vervoerd dient te worden,	Ja, met de in paragraaf 28.6 genoemde wijze van vervoer wordt bedoeld op bestaande indicaties die vallen binnen

	<p>Programma van Eisen, 28.6, pag. 32</p>	<p>conform het CROW Reizigerswoordenboek. Kunt u toelichten of het hierbij gaat om bestaande indicaties die zijn opgenomen binnen Tarief 1 en de afrekensystematiek?</p> <p>Indien dit niet het geval is, vernemen wij graag of het mogelijk is om in overleg met de opdrachtgever een passend tarief vast te stellen, afhankelijk van de betreffende indicatie."</p>	<p>Tarief 1 en de daarbij behorende afrekensystematiek. De verwijzing naar het CROW Reizigerswoordenboek is bedoeld als inhoudelijke verduidelijking van deze reeds bekende en verdisconteerde indicaties.</p> <p>Indien zich in de uitvoering een nieuwe of afwijkende indicatie voordoet die niet binnen Tarief 1 en de bestaande afrekensystematiek valt, kan hierover in overleg met de Opdrachtgever een passende oplossing worden gezocht. Daarbij kan, indien aan de orde, ook worden bekeken of een aangepast tarief noodzakelijk en gerechtvaardigd is.</p>
97.	<p>Bagage - Programma van Eisen, 22.1., pag. 28</p>	<p>Er wordt verwezen naar maximale afmetingen die gelden voor reguliere bagage, zowel in de tekst als in de begrippenlijst. Waar kunnen deze maximale afmetingen concreet worden geraadpleegd?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 37. Voor ritten naar de voedselbank geldt dat er twee (2) stuks bagage meegenomen mogen worden.</p>
98.	<p>Vroegboeking - Programma van Eisen, 20.7, pag. 27</p>	<p>U geeft aan: "of ander door de reiziger gewenst communicatiekanaal". Gezien de grote diversiteit aan mogelijke communicatiekanalen (zoals social media) en de praktische uitvoerbaarheid, lijkt dit ons niet in alle gevallen wenselijk. Ook telefonische bevestiging achten wij in de praktijk minder werkbaar.</p> <p>Kunt u toelichten hoe u dit voor zich ziet en of u mogelijkheden ziet om de formulering "ander door de reiziger gewenst communicatiekanaal" te laten vervallen of nader te specificeren?"</p>	<p>Wij gaan uit van nu gangbare communicatiemiddelen als telefoon, mail, etc. Daar de overeenkomst een lange looptijd kent, kan het zijn dat gedurende de looptijd van de overeenkomst andere communicatiekanalen meer gangbaar worden dan in de huidige uitvoeringspraktijk gangbaar is. De bepaling wordt derhalve niet aangepast.</p>
99.	<p>Maximale verblijfstijd- Programma van Eisen, 18.11., pag. 22</p>	<p>Er wordt vermeld dat bij WMO- en Hubtaxiriten met een reisafstand van meer dan 10 kilometer een maximale verblijfsduur van 60 minuten geldt.</p> <p>Geldt deze maximale verblijfsduur alleen voor ritten tot 20- (Hub)</p>	<p>De maximale verblijfstijd geldt voor de reguliere reisafstanden binnen het Wmo-vervoer en Hubtaxivervoer en hebben geen betrekking op eventuele aanvullende reiskilometers.</p>

		of 25-(Wmo) kilometer, of is deze eveneens van toepassing op ritten boven de 20- (Hubtaxi) of 25 (WMO-vervoer) kilometer tot aan de maximale commerciële afstand van 10 kilometer?"	
100.	Garantie op aansluiting - Programma van Eisen, 15.3, pag. 19	Is de garantie op aansluiting ook van toepassing wanneer een reiziger wordt gebracht naar een bushalte of treinstation dat niet als HUB-punt is aangemerkt? Indien dit niet het geval is, welke aansluitgaranties (indien van toepassing) gelden dan wel voor deze situaties?"	In principe niet want de Hubtaxi is alleen voor vervoer van of naar een hub. Zoals eerder aangegeven wordt vervoer naar andere haltes, niet zijnde een hub, gezien als deur-deur-vervoer en hier worden geen aansluitgaranties vereist.
101.	Garantie op aansluiting - Programma van Eisen, 15.3., pag. 19	Wanneer een rit in het reguliere openbaar vervoer volledig uitvalt en er geen aansluiting kan plaatsvinden, geeft u aan dat de opdrachtnemer de reiziger op een veilige locatie dient af te zetten en dat deze kosten gedeclareerd kunnen worden conform de geldende tarieven. Kunt u toelichten welk tarief hierbij wordt bedoeld (hub- of Wmo-tarief)? Daarnaast vernemen wij graag of er een maximum geldt voor het aantal te rijden kilometers en of in deze situatie een eventuele eigen bijdrage van de reiziger van toepassing is."	De tarieven die gelden zijn afhankelijk van het Vervoersysteem waaronder de Reiziger reist. De maximale reisafstanden die gelden voor de Hubtaxi en het Wmo-vervoer zijn onverkort van toepassing.
102.	Loosmeldingen- Programma van Eisen, 18.8, pag. 22	Bij het vervoer in het kader van de Participatiewet, Kansrijk Talent en de Jeugdwet wordt niet expliciet benoemd wie de kosten voor loosmeldingen draagt. Kunt u toelichten hoe hiermee wordt omgegaan en bij welke partij deze kosten in rekening worden gebracht?	In het geval van loosmeldingen in dit kader komen de kosten voor Opdrachtgever. Deze kosten kunnen derhalve als loos worden gefactureerd. Dit is beschreven in eis 8.3, 8.3.1 en 8.3.1.1.
103.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Begeleiding- Programma van Eisen, 59.4, pag. 46	Kunt u toelichten hoe de inzet van een begeleider is voorzien? Is het de bedoeling dat de begeleider instapt op de locatie van de reiziger en voor de retourrit ook weer wordt opgehaald?	De reis van de begeleider start op het ophaaladres en eindigt op de plaats van bestemming.
104.	Begrippenlijst - Wachtijd- Programma van Eisen, pag. 3	U geeft aan dat wachtijd wordt gedefinieerd als de periode tussen het moment waarop de chauffeur kenbaar maakt aanwezig te zijn en het moment waarop er contact is met de klant. Kunt u toelichten hoe deze twee momenten zich tot elkaar	Wachtijd is de periode gelegen tussen (i) het tijdstip waarop de chauffeur bij de ophaallocatie aanwezig is en dit kenbaar maakt door registratie "gearriveerd" (aankomstmelding) en (ii) het tijdstip waarop

		<p>verhouden? Daarnaast vernemen wij graag wat in dit kader wordt verstaan onder instaptijd, indien deze niet onder de wachttijd valt, en op welke wijze dit wordt gemeten.</p>	<p>daadwerkelijk contact met de klant tot stand is gekomen (face-to-face, telefonisch of via een vooraf overeengekomen meldpunt). Instaptijd (indien apart onderscheiden) is de periode gelegen tussen het contactmoment en het moment waarop de klant is ingestapt en de rit kan aanvangen (registratie “passagier aan boord/vertrek” dan wel het vertrek van het voertuig). Meting vindt plaats op basis van tijdstempels in het ritregistratiesysteem, eventueel met GPS-gegevens als controlemechanisme.</p>
105.	<p>Buurtbussen - Afrekensystematiek -18.8, pag. 22</p>	<p>Wij hebben geen specifieke vergoeding kunnen terugvinden voor de buurtbussen en welke werkzaamheden specifiek hiervoor door de vervoerder verricht dient te worden in de verschillende percelen. Hebben wij deze mogelijk over het hoofd gezien?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 69.</p>
106.	<p>Afrekensystematiek - Tarief 2- Afrekensystematiek, 2.3.3, pag. 10</p>	<p>Kunt u bevestigen of onze aanname juist is dat het door u vermelde bedrag dat bij de reiziger in rekening wordt gebracht voor een nieuwe pas exclusief btw is?</p>	<p>Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw. Er wordt wel btw doorberekend naar de Reiziger, maar die zijn omwille van het gelijk houden van alle tarieven niet meegenomen in de omschrijving.</p>
107.	<p>Afrekensystematiek - Tarief 2- Afrekensystematiek, 2.3, pag. 9</p>	<p>Kunt u toelichten of met de vermelde vergoeding voor de uitgifte van een reizigerspas, inclusief de bijbehorende informatie per pas, exclusief btw wordt bedoeld?</p>	<p>Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw.</p>
108.	<p>Afrekensystematiek - Tarief 1 - Afrekensystematiek, 1.3, pag. 5</p>	<p>Er wordt gesproken over “vanaf dag afmelding”. Kunt u toelichten of hier mogelijk “vanaf dag afwezigheid” wordt bedoeld?</p>	<p>Dit is correct.</p>
109.	<p>Afrekensystematiek - Tarief 1 - Afrekensystematiek, 1.2, pag. 4</p>	<p>Er wordt benoemd dat bij “andere indicaties” de opdrachtnemer het reguliere tarief dient te hanteren, zoals ook vermeld in paragraaf 2.2 (pagina 7). Kunt u toelichten wat precies wordt verstaan onder “andere indicaties” en welke indicaties hier concreet onder vallen?</p>	<p>Met “andere indicaties” worden alle indicaties bedoeld die niet expliciet zijn uitgezonderd of voorzien van een apart tarief of factor. Deze vallen onder Tarief 1 en worden afgerekend tegen het reguliere tarief. Uitgangspunt is: wat niet een specifieke afwijking heeft, valt onder het reguliere tarief. Bij twijfel vindt afstemming met de Opdrachtgever plaats.</p>

110.	Afrekensystematiek - Tarief 1 - Afrekensystematiek, 1.2, pag. 4	U geeft aan dat voor het vervoer van een reiziger met een rollator, opvouwbare rolstoel of andere indicaties het reguliere tarief wordt gehanteerd. Kunt u toelichten of dit ook geldt voor andere hulpmiddelen en indicaties, zoals een scootmobiel, loopfiets of situaties waarbij een specifiek type voertuig (taxi of bus) vereist is?	Opdrachtgever heeft middels tariefdifferentiatie bepaalde indicaties geprijsd om zo Opdrachtnemer in de kosten van de uitvoering van de overeenkomst tegemoet te komen.
111.	Afrekensystematiek - Tarief 1 - Afrekensystematiek, 1.2, pag. 4	Kunt u toelichten waarom er geen opslag wordt gehanteerd voor leerlingen met afwijkende schooltijden, terwijl dit in de praktijk kan leiden tot beperkte of verminderde combinatiemogelijkheden en daarmee invloed heeft op de kosten?	Opdrachtgever probeert afwijkende schooltijden zoveel mogelijk te beperken. In geval van afwijking staat het Opdrachtnemer vrij om het vervoer van de betreffende leerling, binnen de kaders van de overeenkomst, gecombineerd uit te voeren, waarbij de verplichting voor de vaste chauffeur verminderd van kracht is.
112.	Eisen Buurtbussen - Uitvoering - Programma van Eisen, 68.1, pag. 53	Klopt het dat de hier genoemde bijlage 3 niet is opgenomen bij de aanbestedingsdocumenten?	Dit klopt. Deze bijlage heet 'Bijlage - Data', deze was voor de buurtbussen nog niet beschikbaar. Nu is de aanvullende informatie bekend en als volgt: Er zijn geen structurele versterkingsritten in de bestaande overeenkomst. Zeer incidenteel komt het voor dat er een versterkingsrit nodig is, met name in de winterperiode.
113.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Wegrijden -Programma van Eisen, 59.6, pag. 46	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt bepaald door het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten op welke wijze dit moment objectief wordt vastgesteld en gemeten?	Het tijdstip van voorrijden wordt objectief vastgesteld op basis van de digitale registratie "Aangemeld vertrekpunt" in het ritregistratiesysteem. Deze registratie wordt voorzien van een server-tijdstempel en wordt alleen geaccepteerd indien de chauffeur zich binnen de geofence van het afgesproken vertrekpunt bevindt (en/of door middel van QR/NFC-scan op locatie). De registratie is auditbaar door vastlegging van rit-ID, chauffeur-ID, voertuig/device-ID en locatiegegevens. Indien van toepassing kan de registratie worden ondersteund door

			een aanvullende audit-trail, zoals receptiecheck-in of telefoonlog.
114.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Afstemming contactambtenaren- Programma van Eisen, 59.2, pag. 46	Kunt u toelichten welke afstemming wordt verwacht met betrekking tot de uitvoering en planning?	Hetgeen benoemd is onder 59.2, voor zover relevant is voor de uitvoering van de Overeenkomst. De planning is hierbij per abuis opgenomen en is geen onderdeel van de afstemming.
115.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Crisisplaatsing/Uithuisplaatsing - Programma van Eisen, 58.5, pag. 46	Kunt u toelichten of de termijn van 24 uur ook van toepassing is op meldingen die in het weekend worden ontvangen?	Dat is correct.
116.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Mutaties - Programma van Eisen, 58.2, pag. 45	Kunt u toelichten of hiermee wordt bedoeld dat de reiziger in het portaal kan zien of een rit is geannuleerd of geactiveerd?	Dat is correct.
117.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Tijdige ritten - Programma van Eisen, 57.2, pag. 45	U geeft aan dat, om de tijdigheid van de uitvoering van het leerlingenvervoer te monitoren, de vervoerder per rit de GPS-locatie en tijd dient weer te geven met geofencing op 100 meter. Kunt u toelichten wat hier precies mee wordt bedoeld en hoe dit in de praktijk dient te worden toegepast?	Hiermee wordt bedoeld dat duidelijk moet worden uit de registratie dat de leerling tijdig op school aankomt, waarmee rekening wordt gehouden met de tijd tussen aankomst, overdracht en afmelden leerlingen.
118.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Voorzieningen - Programma van Eisen, 55.2, pag. 44	Kunt u toelichten wie de informatie over specifieke problematiek, benaderwijze en omstandigheden aanlevert? En kunt u daarbij aangeven of dit overeenkomt met de “specifieke vervoersbehoeften” zoals genoemd in paragraaf 61.1 Informatievoorziening?	Opdrachtgever levert de relevante informatie (NAW-gegevens, school, eventuele indicatie) aan bij Opdrachtnemer bij aanmelding van de leerling in het leerlingenvervoer. Deze gegevens kunt u in beginsel verkrijgen in het kennismakingsgesprek met ouders/verzorgers.
119.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Voorzieningen -Programma van Eisen, 55.2, pag. 44	Kunt u toelichten op welke wijze deze gegevens beschikbaar dienen te zijn? Dient dit in de vorm van een fysieke lijst te zijn, of volstaat het wanneer de informatie digitaal via een	Zie beantwoording vraag 87.

		boordcomputer beschikbaar is en na het opstarten en afsluiten niet zichtbaar is?	
120.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Kwaliteitsbewaking - Programma van Eisen, 54.1, pag. 43	Kunt u toelichten hoe de kruistabel eruit dient te zien en welke informatie hierin wordt verwacht? Gaat het hierbij uitsluitend om een overzicht van wel of niet gereisde ritten, of dient ook onderscheid te worden gemaakt naar bijvoorbeeld geannuleerde ritten en loosmeldingen?	Het door u aangegeven onderscheid is inderdaad onderdeel van de te leveren gegevens. Het overzicht dient volledig te zijn. Opdrachtgever moet aan de hand van de aan te leveren gegevens goed inzicht krijgen in de uitvoering van het vervoer.
121.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Kwaliteitsbewaking, Programma van Eisen, 54.1, pag. 43	Kunt u toelichten welke gegevens worden verwacht in het overzicht van combineritten met andere opdrachtgevers? Daarbij vernemen wij graag hoe wordt omgegaan met aspecten rondom AVG en bedrijfsgevoelige informatie.	De informatievoorziening in dit kader mag beperkt van aard zijn, wij begrijpen de terughoudendheid met betrekking tot (mogelijk) bedrijfsgevoelige informatie. Het gaat erom dat inzichtelijk wordt in hoeverre het in de praktijk mogelijk blijkt om menskracht en materieel optimaal te benutten in het (doelgroepen)vervoer.
122.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Kwaliteitsbewaking - Programma van Eisen, 54.1, pag. 43	Kunt u toelichten wat wordt verstaan onder “werkelijke uren vervoer”? Wordt hiermee het totaal aantal uren bedoeld, of betreft dit een uitsplitsing per route of per rit?	Met “geplande en werkelijke uren vervoer” wordt bedoeld: het totaal aantal uren dat volgens de planning voor vervoer was voorzien versus het daadwerkelijk gerealiseerde aantal vervoersuren in de betreffende week, op hoofdlijnen (bijvoorbeeld per vervoersvorm). Het betreft geen detailniveau per rit of per chauffeur.
123.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Kwaliteitsbewaking -Programma van Eisen, 54.1, pag. 43	Kunt u toelichten wat wordt verstaan onder “geplande uren vervoer”? Wordt hiermee het totaal aantal uren bedoeld, of betreft dit een uitsplitsing per route of per rit?	Met “geplande en werkelijke uren vervoer” wordt bedoeld: het totaal aantal uren dat volgens de planning voor vervoer was voorzien versus het daadwerkelijk gerealiseerde aantal vervoersuren in de betreffende week, op hoofdlijnen (bijvoorbeeld per vervoersvorm). Het betreft geen detailniveau per rit of per chauffeur.
124.	Eisen Leerlingenvervoer (LLV) - Kwaliteitsbewaking -Programma van Eisen, 54.1, pag. 43	Kunt u toelichten of de managementrapportage wekelijks dient te worden aangeleverd?	Dat is correct.

125.	Eisen Jeugdwetvervoer - Uitvoering- Programma van Eisen, 51.2, pag. 41	Is het de bedoeling dat de begeleider instapt op de locatie van de Reiziger en moet deze voor de retourrit ook weer opgehaald worden?	Zie het antwoord op vraag 103.
126.	Eisen Jeugdwetvervoer - Verblijfs-en reistijd- Programma van Eisen, 50.1, pag. 40	Kunt u toelichten of deze verblijfsduur ook van toepassing is wanneer een reiziger meereist in een leerlingenvervoerrit onder de voorwaarden van het leerlingenvervoer?	Dit is correct.
127.	Eisen Jeugdwetvervoer - Crisisplaatsing/Uithuisplaatsing -Programma van Eisen, 47.3, pag. 39	Kunt u toelichten hoe het vervoer wordt geclassificeerd wanneer er geen reguliere schoolroute beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat de reiziger naar een andere locatie gaat dan leerlingen uit dezelfde omgeving? Valt dit in dat geval onder Jeugdwetvervoer?	Indien er geen sprake is van een reguliere schoolroute, maar het wel gaat om vervoer naar en van een onderwijsinstelling dan is er in beginsel sprake van Leerlingenvervoer, tenzij in goed overleg tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer vastgesteld kan worden dat het toepassen van de regeling onredelijk bezwarend is. In die situatie is er sprake van Jeugdwetvervoer.
128.	Eisen Jeugdwetvervoer - Crisisplaatsing/Uithuisplaatsing -Programma van Eisen, 47.3, pag. 39	Kunt u toelichten of de termijn van 24 uur ook van toepassing is op meldingen die in het weekend binnenkomen?	Dit is correct.
129.	Eisen Dagbestedingsvervoer - Kilometerbudget- Programma van Eisen, 44, pag. 37	Kunt u toelichten hoe het vervoer buiten het kilometerbudget wordt gefaciliteerd? Worden dagbestedingsreizigers in dit kader voorzien van een apart pasnummer?	De Vervoerstroombestemming wordt separaat opgenomen in de Database Publiek Vervoer.
130.	Eisen Dagbestedingsvervoer - Wegrijden -Programma van Eisen, 41.1, pag. 37	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt bepaald door het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten hoe dit moment objectief wordt vastgesteld en op welke wijze dit wordt gemeten?	Zie het antwoord op vraag 113.
131.	Eisen Dagbestedingsvervoer - Ziekte-dagen -Programma van Eisen, 40, pag. 36	Wanneer een reiziger twee dagen per week reist (bijvoorbeeld dinsdag en donderdag), zich afmeldt voor donderdag maar op dinsdag eveneens afwezig blijkt te zijn, kunt u toelichten of de rit van dinsdag in dat geval in rekening mag worden gebracht?	Dit is correct.

132.	Eisen Kansrijk Talent vervoer - Ziekte-dagen -Programma van Eisen, 35, pag. 35	Indien een reiziger twee dagen per week reist (bijvoorbeeld dinsdag en donderdag), zich afmeldt voor donderdag maar op dinsdag ook afwezig blijkt te zijn, kan de rit van dinsdag in dat geval in rekening worden gebracht?	Dit is correct.
133.	Eisen Kansrijk-Talent-vervoer - Combinatieritten -Programma van Eisen, 33.8, pag. 35	Kunt u toelichten hoe het combineren van ritten wordt beoogd wanneer er bij zowel aankomst- als vertrektijden geen marges zijn voor eerder arriveren of een brengmarge?	De deelnemers aan het programma dienen voor de start aanwezig te zijn op locatie. In de planning van het vervoer geldt dit als uitgangspunt. Na afronding van het programma dienen de deelnemers te worden opgehaald.
134.	Eisen Kansrijk Talent-vervoer - Wegrijden -Programma van Eisen, 33.7, pag. 35	U geeft aan dat het tijdstip van voorrijden wordt beschouwd als het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur of een ander vertrekpunt aanmeldt. Kunt u toelichten hoe dit moment objectief wordt vastgesteld en op welke wijze dit wordt gemeten?	Zie het antwoord op vraag 113.
135.	Eisen Kansrijk Talent -vervoer - Aankomst- en vertrektijd - Programma van Eisen, 33.6, pag. 35	Kunt u toelichten of ritten uitsluitend binnen de aangegeven tijdstippen geboekt kunnen worden? Daarnaast vernemen wij graag in hoeverre rekening wordt gehouden met mogelijke piekbelasting, bijvoorbeeld rond 15:00 uur, en de impact daarvan op andere vervoersstromen.	Dit is correct. Er wordt in de planning van het programma zoveel mogelijk rekening gehouden met de beschikbare capaciteit van de Vervoerders.
136.	Eisen Kansrijk Talent -vervoer - Aankomst- en vertrektijd - Programma van Eisen, 33.6, pag. 35	Kunt u toelichten wie bepaalt of tijden worden aangepast? Daarbij vernemen wij graag hoe wordt geborgd dat eventuele wijzigingen geen ongewenste druk leggen op andere vervoersstromen, zoals het leerlingenvervoer.	De afstemming van tijden geschiedt in overleg tussen Kansrijk Talent, Opdrachtgevers en Opdrachtnemers waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met pieken in het vervoer.
137.	Eisen Kansrijk Talent-vervoer - Planning en Flexibiliteit - Programma van Eisen, 33.3, pag. 34	Kunt u toelichten of trainers de mogelijkheid hebben om omrijtijden en aangepaste verblijfstijden te weigeren?	Nee, die mogelijkheid bestaat niet zonder meer.
138.	Eisen Kansrijk Talent-vervoer - Maximale reisduur -Programma van Eisen, 32.2, pag. 34	Kunt u toelichten of er een maximum geldt voor het aantal kilometers dat gereisd mag worden?	Zie het antwoord op vraag 94, die vraag ziet op dagbesteding maar hetzelfde uitgangspunt geldt voor Kansrijk Talent.

139.	Eisen Kansrijk Talent-vervoer - Scope- Programma van Eisen, 31, pag. 34	Kunt u toelichten of de reiziger hiervoor een eigen bijdrage dient te betalen?	Nee, voor reizen in het kader van Kansrijk Talent geldt geen eigen bijdrage voor de Reiziger.
140.	Eisen Participatiewet-vervoer - Ziekte-dagen - Programma van Eisen, 30, pagina 33	Indien een reiziger twee dagen per week reist (bijvoorbeeld dinsdag en donderdag) en zich afmeldt voor donderdag, maar ook op dinsdag afwezig blijkt te zijn, kan de rit van dinsdag in dat geval in rekening worden gebracht?	Dit is correct.
141.	Eisen Participatiewet-vervoer - Personeel -Programma van Eisen, 26.1, pag. 31	Kunt u toelichten wat in dit kader wordt bedoeld met een vervoersplan? Betreft dit bijvoorbeeld het doorgeven van ophaal- en afzettijden aan het werkbedrijf? Daarnaast vernemen wij graag of hierbij wordt gewerkt met richttijden, aangezien deze in de praktijk kunnen variëren door wisselende deelnemers of afwezigheid.	Dit is correct. Voor deze bedrijven gelden start en eindtijden. Het is voor de deelnemers van belang dat duidelijk is op welk tijdstip ze het vervoer kunnen verwachten.
142.	Eisen Participatiewet-vervoer - Registratie -Programma van Eisen, 25, pag. 31	Kunt u toelichten of de reiziger in dit geval een eigen bijdrage verschuldigd is?	Nee, voor deze vorm van vervoer geldt geen inning voor een eigen bijdrage.
143.	Venstertijden Hubtaxi - Programma van Eisen, 20.3, pag. 26	Kunt u bevestigen of de Hubtaxi uitsluitend geboekt kan worden binnen de venstertijden van 06:00 tot 01:00 uur?	Telefonisch boeken: ja, alleen tussen 06:00 en 01:00 uur. Digitaal boeken: 24h per dag waarbij duidelijk dient te worden aangegeven dat boekingen na 00:00 uur waarbij voor de volgende dag vóór 09:00 uur een Hubtaxi wordt geboekt, niet kunnen worden gehonoreerd.
144.	Tijden en informatie -Programma van Eisen, 20.1, pag. 26	Kunt u nader toelichten wat wordt verstaan onder de “reis update service”?	De service is het op de hoogte houden van de Reiziger over de voortgang van de reis (verwachte aankomsttijd e.d.) middels het besproken medium.
145.	Maximale verblijfstijd - Programma van Eisen, 18.11, pag. 22	Kunt u toelichten hoe wordt omgegaan met langere ritafstanden (bijvoorbeeld boven de 40 km)? In hoeverre is het in dergelijke gevallen mogelijk om een ruimere verblijfstijd toe te staan, gezien het feit dat er op dit soort trajecten vaak wel	In deze gevallen (ritten boven 35 km) is Valys de aangewezen vervoerssoort. De maximale verblijfstijd is gericht op de ritten binnen de 25 km, voor langere ritten is het mogelijk hier in wederzijdse afstemming.

		combinatiemogelijkheden zijn, maar deze binnen de maximale verblijfstijd niet altijd haalbaar zijn?	
146.	Maximale reisafstand - Programma van Eisen, 18.10, pag. 22	Kunt u toelichten of er aanvullende of afwijkende regels gelden voor deur-tot-deurvervoer?	Er gelden voor de Vervoerder geen afwijkende regels ten aanzien van deur-tot-deur vervoer.
147.	Maximale reisafstand- Programma van Eisen, 18.8, pag. 22	U geeft aan: maximaal 25 km, waarbij het vertrek- of aankomstadres binnen de woongemeente dient te liggen. Kunt u bevestigen of dit betekent dat een reiziger geen traject mag afleggen waarbij zowel het vertrek- als het aankomstadres buiten de eigen woongemeente ligt?	Dit is correct.
148.	Minimale reisafstand- Programma van Eisen, 18.7, pag. 21	Kunt u toelichten of deur-tot-deurvervoer met de Hubtaxi mogelijk is bij afstanden onder de 3000 meter?	Nee, dit is niet mogelijk.
149.	Overstap - Programma van Eisen, 15.2, pag. 19	Indien een reiziger op een hub overstapt van regulier openbaar vervoer naar de Hubtaxi of het WMO-vervoer, geeft u aan dat de taxi binnen 15 minuten vertrekt. Kunt u toelichten vanaf welk moment deze 15-minutentermijn ingaat (bij aankomst van het openbaar vervoer, bij melding van de reiziger of bij instappen)? Daarnaast vernemen wij graag of en hoe rekening wordt gehouden met eventuele vertragingen in het openbaar vervoer.	Op sommige hubs kunnen meerdere treinen en/of buslijnen samenkomen waarbij een vervoerder uit verschillende treinen/bussen reizigers in één Hubtaxi wil combineren. Dat kan, maar daar zit wel een maximumtijd aan gebonden zodat reizigers niet eindelijk moeten wachten tot de taxi vertrekt. De 15-minutentermijn gaat in vanaf het moment dat de eerste trein/bus volgens dienstregeling aan zou moeten komen. Voor vertragingen in het openbaar vervoer verwijzen wij naar art 15.1.
150.	Garantie op aansluiting - Programma van Eisen, 15.3, pag. 19	Kunt u toelichten hoe wordt omgegaan met de verplichting tot aansluiting op de laatste mogelijke verbinding in situaties waarin het openbaar vervoer niet volgens planning rijdt, bijvoorbeeld als gevolg van een calamiteit of storing? Is het mogelijk om in dergelijke gevallen een uitzondering op deze verplichting te hanteren?	Laatste alinea van artikel 15.3 geeft aan dat reiziger dan op een veilige plek afgezet moet worden. Dit in overleg met de Reiziger.

<p>151.</p>	<p>Wachten WMO-vervoer en Hubtaxi -Programma van Eisen, 15.1, pag. 19</p>	<p>Kunt u toelichten hoe binnen de wachttijdvergoeding wordt omgegaan met het vaststellen van een loosmelding en wie hierin een bepalende rol heeft?</p> <p>Daarnaast vernemen wij graag hoe wordt omgegaan met situaties waarin moet worden gewacht op een vertraagde bus of trein. In dergelijke gevallen bestaat het risico dat de taxi te laat arriveert voor een vervolgrit. Het vooraf structureel inplannen van extra wachttijd kan de efficiëntie van de planning verminderen, terwijl het inzetten van een ander voertuig op het moment dat de vertraging bekend wordt in de praktijk vaak geen oplossing biedt.</p> <p>Kunt u aangeven hoe de opdrachtgever in dit soort situaties omgaat met eventuele overschrijdingen van de marges en welke uitgangspunten hierbij worden gehanteerd?"</p>	<p>De wachttijd alsmede de bijbehorende vergoeding is gemaximeerd, zie antwoord op vraag 40. De loosmelding wordt vastgesteld door de Vervoerder door locatie en tijd te loggen.</p>
<p>152.</p>	<p>Hulpmiddelen -Programma van Eisen, 13.3, pag. 17</p>	<p>U verwijst naar een scootmobiel met indicatiecode HR-10, waarbij volgens het CROW-woordenboek sprake kan zijn van afwijkende (grotere) formaten. Kunt u toelichten hoe de vervoerder dient te handelen in situaties waarin deze afwijkende afmetingen maken dat het hulpmiddel niet veilig of praktisch vervoerd kan worden met de beschikbare voertuigen?</p> <p>Kunt u toelichten hoe het meenemen van een loopfiets wordt meegenomen binnen de indicatiestelling en afrekensystematiek, mede in het licht van het ontbreken van een aparte vermelding in het CROW-woordenboek? Daarnaast vernemen wij graag waarom voor een loopfiets geen opslagfactor wordt gehanteerd, terwijl dit hulpmiddel meerdere zitplaatsen kan innemen en daarmee van invloed kan zijn op de voertuiginzet, en of hiervoor</p>	<p>De Voertuigen die worden ingezet voor het vervoer moeten geschikt zijn voor de doelgroep en bijpassende, gangbare, hulpmiddelen. Hulpmiddelen die vallen buiten de reguliere verstrekking van hulpmiddelenleveranciers en niet vervoerd kunnen worden met voertuigen die gangbaar zijn binnen het doelgroepenvervoer kunnen in beginsel worden geweigerd na afstemming met Publiek Vervoer en Opdrachtgever. Conform eis 13.3 mag de loopfiets mee, gezien de ruimte die het inneemt in het voertuig opslagfactor 2 gehanteerd worden.</p>

		een afzonderlijke indicatie en verrekening richting de opdrachtgever mogelijk is.	
153.	Bagage, hulpmiddelen en (hulp)dieren - Programma van Eisen, 13.3, pag. 17	Is het toegestaan dat een reiziger, naast een noodzakelijk mobiliteitshulpmiddel, een tweede hulpmiddel meeneemt dat primair bedoeld is voor zorg of ondersteuning op de bestemming (bijvoorbeeld een zorghulpmiddel dat niet noodzakelijk is voor de mobiliteit tijdens het vervoer)? Indien dit is toegestaan, onder welke voorwaarden (zoals afmetingen, gewicht, impact op andere reizigers en/of voertuigcapaciteit)?"	Nee, dit is niet toegestaan.
154.	Personeel - Programma van Eisen, 7.1., pag. 12	U geeft enerzijds aan dat “zo veel mogelijk wordt gestreefd naar een volledige chauffeurskaart” en anderzijds dat chauffeurs in het bezit moeten zijn van een “CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer”. Aangezien deze laatste term in de praktijk vaak wordt geassocieerd met een beperkte chauffeurspas, vernemen wij graag of u kunt instemmen met het vervangen van “CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer” door “Chauffeurskaart Taxi”?	Nee, de Opdrachtgever kan niet instemmen met het vervangen van de term “CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer” door “Chauffeurskaart Taxi”. Het CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer ziet op het vereiste kennis- en vaardigheidsniveau voor het vervoeren van kwetsbare doelgroepen. De Chauffeurskaart Taxi is een wettelijke bevoegdheid om taxivervoer te verrichten, maar biedt op zichzelf geen garantie dat de chauffeur beschikt over deze specifieke aanvullende kwalificatie. De formulering dat “zo veel mogelijk wordt gestreefd naar een volledige chauffeurskaart” betreft een voorkeur en laat de eis van het CBR-diploma onverlet. Chauffeurs dienen te beschikken over een geldige chauffeurskaart én te voldoen aan de opleidings- en diplomaverenisten zoals opgenomen in het Programma van Eisen. De huidige formulering blijft gehandhaafd.
155.	Signaleringsfunctie en melding - Programma van Eisen, 5.3, pag. 10	Kunt u toelichten wat in dit artikel wordt bedoeld met de term “persoonskenmerken”? Doelt u hierbij op de reizigerskenmerken?	Dit is correct.

156.	Klachtenprocedure - Programma van Eisen, 2.9, pag. 8	<p>In paragraaf 2.9 wordt gesteld dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de volledige registratie en afhandeling van klachten, inclusief het verzenden van ontvangstbevestigingen en de uiteindelijke afhandeling richting de reiziger.</p> <p>Dit lijkt in strijd met hetgeen is opgenomen in bijlage 6 (klachtenprocedure), dan wel bijlage 12 zoals benoemd in het beschrijvend document van de Europese openbare aanbesteding.</p> <p>Kunt u aangeven welke klachtenprocedure leidend is en hoe de verantwoordelijkheidsverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer exact is bedoeld?"</p>	<p>De bijlage (6/12) Klachtenprocedure is de procedure die op dit moment geldt, indien er in het Programma van Eisen conflicterende zaken zijn opgenomen, prevaleert hetgeen in het Programma van Eisen. De verdeling is beschreven in eis 2.9 in het Programma van Eisen.</p> <p>Zie ook het antwoord op vraag 81.</p>
157.	Aanleveren data - Programma van Eisen, 2.6, pag. 7	<p>In de afrekensystematiek is een voorbeeld van een rapportagelijst opgenomen. Kunt u toelichten of hier een aparte rapportagelijst wordt bedoeld, of dat wordt bedoeld op de managementrapportage?</p>	<p>Hiermee wordt bedoeld op de managementrapportage</p>
158.	Actief contractbeheer - Programma van Eisen, 2.5., pag. 7	<p>Kunt u toelichten welke gegevens wekelijks dienen te worden aangeleverd?</p>	<p>Dit is opgenomen in de afrekensystematiek onder 3.7., uitgesplitst in tarief 1 en tarief 2. Dus afhankelijk van onder welk tarief de vervoerssoort valt, kunt u daar de gegevens vinden.</p>
159.	Begrippenlijst - Hubtaxi - Programma van Eisen, pag. 2	<p>De Hubtaxi wordt omschreven als een vorm van flexibel, kleinschalig openbaar vervoer, waarbij reizigers van en naar specifieke hubs worden vervoerd om daar over te stappen op bus of trein. Begrijpen wij het goed dat deur-tot-deurvervoer binnen dit concept niet is voorzien?</p>	<p>Dat is niet correct. Deur tot deur vervoer behoort eveneens tot de mogelijkheden.</p>
160.	Begrippenlijst -Bagage - Programma van Eisen, pag. 2	<p>U vermeldt dat, indien een hulpmiddel als bagage kan worden meegenomen, de eerdergenoemde afmetingen vervallen. Kunt u toelichten welke afmetingen in dat geval gelden voor bagage?</p>	<p>Zie voor uw eerste vraag het antwoord op vraag 37.</p> <p>Medische apparatuur is een heel breed begrip. Dit kunnen wij niet allemaal vatten onder 1 noemer. Zuurstofflessen zijn reeds benoemd in het PvE onder eis</p>

		Kunt u toelichten of er specifieke afmetingen of richtlijnen gelden voor het vervoer van medische apparatuur?	13. Indien er andere Medische apparatuur meegenomen wens te worden, kan Opdrachtnemer dit na het vernemen van de Reiziger afstemmen met Opdrachtgever per casus.
161.	Bescherming persoonsgegevens - Vervoerovereenkomst, 26.2, pag. 14	<p>U vermeldt dat “genoemde gegevens niet aan derden, anders dan de Opdrachtgevers, ter beschikking worden gesteld”. In het kader van grensoverschrijdend vervoer gaan wij ervan uit dat gegevensuitwisseling met andere vervoerders noodzakelijk kan zijn.</p> <p>Kunt u toelichten hoe dit zich tot elkaar verhoudt en of u bereid bent het artikel aan te passen naar: “De genoemde gegevens worden niet aan derden verstrekt, anders dan aan de Opdrachtgevers en, in het kader van grensoverschrijdend vervoer, aan andere vervoerders”?”</p>	De tekst wordt aangepast zoals genoemd.
162.	Informatieverstrekking door de Opdrachtgevers - Vervoerovereenkomst, 25.1, pag. 14	Kunt u toelichten wat u verstaat onder "grensoverschrijdende lijnen"?	Hier wordt bedoeld perceelgrensoverschrijdende ritten.
163.	Accountantsverklaring - Vervoerovereenkomst, 22.2, pag. 11	U geeft aan dat stukken dienen te worden voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. In het Beschrijvend document wordt echter gesproken over een accountantsverklaring (of, indien van toepassing, een beoordelings- of samenstellingsverklaring). Wij gaan ervan uit dat de formulering uit het Beschrijvend document leidend is. Kunt u bevestigen of deze aanname correct is?	Dat is juist.
164.	Exploitatie en uitvoering publiek vervoer - Vervoerovereenkomst, 15.1, pag. 10	Kunt u toelichten wat wordt bedoeld met “het door Opdrachtnemer ingediende plan van aanpak”? Doelt u hierbij mogelijk op het implementatieplan?	De zinsnede wordt als volgt aangepast: De exploitatie en uitvoering van het publiek vervoer geschiedt overeenkomstig de lijst met eisen van het beschrijvend document en de door Opdrachtnemer

			middels de inschrijving ingediende kwalitatieve onderdelen.
165.	Risico -Vervoerovereenkomst, 13.2, pag. 8	U geeft aan dat wijzigingen als gevolg van tijdelijke infrastructurele maatregelen voor risico van de opdrachtnemer komen. Gezien de variatie in aard en duur van dergelijke maatregelen, vernemen wij graag of het mogelijk is om in dit artikel enige mate van coulance op te nemen. Daarbij merken wij op dat het begrip “tijdelijk” in de praktijk verschillend kan worden geïnterpreteerd en qua tijdsduur sterk kan variëren. Dit kan namelijk verstrekende (financiële) gevolgen hebben voor de vervoerder.	In geval vervoerder van mening is dat werkzaamheden significante impact hebben op de omzet van Opdrachtnemer, kan Opdrachtnemer hierover in overleg treden met Opdrachtgever, daar Opdrachtgever vaak ook Opdrachtgever is van de betreffende werkzaamheden.
166.	Aansprakelijkheid en verzekering- Vervoerovereenkomst, 11.2, pagina 8	Kunt u toelichten waarom schade door vandalisme voor rekening van de opdrachtgever is? Wij vernemen graag of, in situaties waarin de veroorzaker kan worden vastgesteld, de mogelijkheid bestaat om deze schade bij de veroorzaker neer te leggen.	Hiermee is bedoeld dat schade ontstaan door vandalisme gedurende de uitvoering van de opdracht niet verhaald kan worden op de Opdrachtgever. Het staat Opdrachtnemer en/of zijn verzekeraar uiteraard vrij deze schade te verhalen op de veroorzaker.
167.	Opties en wijziging van de vervoerovereenkomst - Vervoerovereenkomst, 5.2.b, pag.6	Kunt u nader toelichten wat wordt bedoeld met de mogelijkheid om de afreksystematiek voor leerlingenvervoer te wijzigen van km per leerlingen en beladen kilometers naar km per leerling? Daarnaast vernemen wij graag wat de overwegingen zijn om deze systematiek (nog) niet direct in deze aanbesteding toe te passen en onder welke omstandigheden een wijziging wordt voorzien. Kunt u verduidelijken wie in dit verband wordt bedoeld met de Opdrachtgever? Daarbij vernemen wij graag of een wijziging geldt voor het gehele perceel of dat dit ook van toepassing kan zijn op bijvoorbeeld één afzonderlijke gemeente.	Indien gewijzigd geldt het altijd voor het gehele perceel. De Opdrachtgever is in deze de betreffende gemeente(n) + het OV-bureau Groningen Drenthe. Er kunnen situaties voordoen waarin dit voor Opdrachtgever en Opdrachtnemer een eerlijkere manier van verrekening betreft. Tariefneutraliteit en wederzijdse instemming is hierbij leidend. Dit is niet vanaf het begin opgenomen omdat deze tariefsystematiek anders een probleem met het vergelijk van de onderlinge tarieven voor vervoersoorten belemmerd.
168.	Tarieven - Vervoerovereenkomst, 4.4, pag. 5	U geeft aan dat tarieven dienen te worden geoffreerd op basis van prijspeil 2026 en vaststaan tot en met 31 december 2027, waarna prijsindexatie mogelijk is. Gezien de huidige onzekerheden en	Zie het antwoord op vraag 4.

		<p>ontwikkelingen in de wereldpolitiek en de mogelijke economische gevolgen daarvan, achten wij het niet realistisch om prijsindexatie pas per 1 januari 2028 toe te passen. Het offreren op basis van prijspeil 2026, gecombineerd met het pas later toepassen van de NEA-indexatie, kan bovendien een onbedoeld prijsopdrijvend effect veroorzaken.</p> <p>Wij vernemen graag of u bereid bent te overwegen om per 1 januari 2027 NEA-indexatie toe te passen. Tot slot vragen wij of het mogelijk is om het woord "mogelijk" te vervangen door "van toepassing", zodat er meer duidelijkheid en zekerheid bestaat over de toepassing van prijsindexatie in de jaren daarna."</p>	
169.	Voorwerp van de opdracht - Vervoerovereenkomst, 3.2, pag. 5	Kunt u nader toelichten wat wordt bedoeld met "De Opdrachtgevers bepalen of de Opdrachtnemer eerste recht tot uitvoering verkrijgt dan wel verplicht wordt om hieraan mee te werken.... Initiatief betreft"? Daarbij vernemen wij graag hoe het begrip "verplicht" in dit kader wordt geïnterpreteerd en toegepast.	Pilots kunnen ook buiten deze Vervoersovereenkomst belegd worden. Voor wat betreft de verplichting: zie de laatste zin van dat betreffende artikel. Indien het experiment kostendekkend kan zijn, kan Opdrachtnemer verplicht worden hieraan mee te werken.
170.	Aanvang en duur overeenkomst - Vervoerovereenkomst, artikel 2.3, pag. 4	Er wordt aangegeven dat de opdrachtgever ten minste 4 maanden voor het aflopen van de dan geldende looptijd aangeeft of het contract wordt verlengd. Gezien de doorlooptijd die nodig is voor het beëindigen van contracten met leveranciers en personeel, vernemen wij graag of het mogelijk is om deze termijn te verruimen.	Dit wordt verruimd naar ten minste zes (6) maanden.
171.	Technische bekwaamheid- Beschrijvend document, 4.3.3, pag. 31	U geeft aan dat minimaal 60% van het opgegeven aantal ritten in de referentie dient te worden gereden door eigen personeel. Kunt u bevestigen dat hieronder ook personeel wordt verstaan dat door ons wordt ingeleend, maar dat met onze voertuigen en onder onze directe aansturing de ritten uitvoert?	Aanbestedende dienst bevestigt dit - dit is met name opgenomen om te garanderen dat er adequaat materieel en personeel aanwezig is en Inschrijvers niet volledig afhankelijk van onderaannemers voor de uitvoering van deze Opdracht zijn.

172.	Implementatieplan - Beschrijvend document 3.8, pag 25	Kunt u bevestigen of het is toegestaan om een onderdeel van het implementatieplan in Excel aan te leveren en hoe dit wordt meegeteld binnen de A4-beperking?	Dat is afhankelijk van wat Inschrijver hierin op wil nemen. Indien het een schematische weergave van de implementatieplanning betreft is het toegestaan deze als bijlage buiten de genoemde paginamaxima op te nemen.
173.	Reizen in meerdere regio's - Beschrijvend document, 2.6, pag. 16	Aangezien reizigers in meerdere regio's en met verschillende vervoerders (perceeloverschrijdend) kunnen reizen, vernemen wij graag of dit betekent dat pashouders ook daadwerkelijk in meerdere regio's mogen reizen.	Zie het antwoord op vraag 33.
174.	Reizigersprofiel - Beschrijvend document, 2.6.1., pag. 16	Omdat er toegang wordt verkregen tot alle pasnummers en de daaraan gekoppelde specifieke behoeften, vernemen wij graag of het mogelijk is om ook ritten te boeken voor andere vervoerders of voor pasnummers die onder een ander perceel vallen.	Ja, dit is correct.
175.	Gegarandeerde omzet - Beschrijvend document, 2.5.4, pag. 16	<p>Kunt u toelichten wat wordt verstaan onder de gegarandeerde omzet? Daarbij horen we graag welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het bepalen van dit bedrag en of dit betrekking heeft op de totale omzet of op de omzet per vervoerssoort.</p> <p>U geeft aan dat voor de jaren na het eerste contractjaar wordt gerekend met 60% van de in het voorgaande jaar gerealiseerde perceelomzet om de omzetgarantie te kunnen bepalen. Kunt u dit nader toelichten aan de hand van een rekenvoorbeeld?</p>	Het betreft hier de totale omzet van het jaar. Het rekenvoorbeeld is daarbij niet nodig want het betreft in jaar 1 0,6 x geraamde perceelwaarde en voor de daaropvolgende jaren 0,6 x omzet uit voorgaand boekjaar.
176.	Lichten optionele /aanvullende vervoerssoorten - Beschrijvend document, 2.5.4, pag. 15	U geeft aan dat het niet mogelijk is om vervoerssoorten op te nemen in de overeenkomst die niet zijn opgenomen in de lijst onder paragraaf 2.3. Kunt u toelichten hoe hiermee wordt omgegaan wanneer zich in de praktijk een nieuwe of afwijkende vervoersbehoefte voordoet?	Als deze situatie zich voordoet, dan zullen Opdrachtgevers en Opdrachtnemers in goed overleg kijken naar de mogelijkheden om deze nieuwe vervoerstream te implementeren en onder welke condities dit mogelijk is. Hierbij wordt uiteraard ook gekeken naar de aanbestedingsrechtelijke implicaties.
177.	Collectief lijngebonden vervoer - Beschrijvend document, 2.3, pag. 9	Wat bedoelt u met "de afgelopen periode heeft laten zien dat het lijngebonden collectief vervoer en het vraaggestuurd vervoer elkaar kunnen versterken en geïntegreerd kunnen worden". De	Reizigers hoeven niet per se met alleen de Wmo-taxi te reizen. Er zijn ook mogelijkheden om ritten of een deel van de reis met het reguliere openbaar vervoer te maken.

		<p>afloop van de concessie grootschalig OV in Groningen en Drenthe is in 2029. Wat gebeurt er met het lijngebonden collectief vervoer?</p>	<p>Dat geldt ook voor leerlingen die naar speciaal onderwijs of naar hun stage reizen.</p> <p>De voorbereidingen voor de aanbesteding van het lijngebonden collectief vervoer zijn onlangs gestart. In de aanbestedingsdocumenten zal het uitgangspunt tot verdere integratie van reizigers voor lijngebonden en vraaggestuurd vervoer zeker worden opgenomen. Hoe een en ander wordt uitgewerkt is nu niet bekend.</p>
178.	Algemeen	<p>Gelet op het relatief korte tijdsbestek tussen publicatie van de aanbestedingsstukken en de uiterste datum voor het indienen van vragen voor de eerste Nota van Inlichtingen – mede in aanmerking nemend dat deze periode deels samenvalt met de paasdagen – is het voor Inschrijvers praktisch gezien beperkt mogelijk geweest om alle relevante interne en externe deskundigen tijdig te betrekken bij een volledige analyse van de aanbestedingsdocumenten en het formuleren van alle benodigde vragen om tot een zo passend mogelijke inschrijving te komen. In paragraaf 3.4 van het Beschrijvend document is opgenomen dat de aanbestedende dienst drie vragenrondes faciliteert. Daarbij is geen expliciete beperking opgenomen dat in de tweede en derde vragenronde uitsluitend verduidelijkingsvragen naar aanleiding van eerdere Nota's van Inlichtingen mogen worden gesteld.</p> <p>Inschrijver gaat er daarom vanuit dat het toegestaan is om ook in de tweede en derde vragenronde nieuwe, inhoudelijke vragen te stellen die niet direct voortvloeien uit de antwoorden in de eerste Nota van Inlichtingen, mits deze binnen de gestelde termijnen worden ingediend via TenderNed.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat deze interpretatie juist is?</p>	<p>Aanbestedende dienst heeft inderdaad bewust niet opgenomen dat er enkel vervolgvragen gesteld mogen worden. Wel wil Aanbestedende dienst Inschrijvers verzoeken nieuwe vragen te beperken tot Nota's 1 en 2, aangezien er anders geen mogelijkheid meer is tot het stellen van vragen naar aanleiding van de gegeven antwoorden. Nieuwe vragen die gesteld worden kunnen dan namelijk in de derde Nota nog een vervolgvraag krijgen en als deze pas in de derde Nota gesteld zouden worden, is die mogelijkheid er niet meer.</p>

179.	PvE par 60.2, blz 47	Het invoeren van opstapplaatsen kan voor opdrachtnemer betekenen dat de opdracht verliesgevend wordt wanneer er niet meerdere leerlingen op dezelfde opstapplaats opgehaald kunnen worden. De route zal in de basis immers niet (veel) korter worden terwijl er wel 20% van de vergoeding afgesnoept wordt. Kan opdrachtgever bevestigen dat in een dergelijke situatie de opdrachtgever in overleg treedt met de opdrachtnemer om deze situatie te voorkomen?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.
180.	PvE par 60.1, blz 46 + Bijlage-Data	Inschrijver verzoekt u om duidelijk te vermelden welke reizigers gebruik maken van een opstapplaats. Dit is immers ook van invloed op de vergoeding die opdrachtnemer ontvangt en is momenteel niet te achterhalen uit de gedeelde bestanden.	De opstapplaats wordt in de dataset/ritdata niet expliciet genoemd en wordt derhalve niet gebruikt in de data.
181.	PvE par 59.4, blz 46	U geeft aan dat personeelskosten van begeleiders voor rekening van opdrachtgever zijn. Komt de werknemer dan ook bij opdrachtgever in dienst? En hoe zit het met het werven van de medewerker, wie is daar verantwoordelijk voor?	Nee, de begeleiders komen niet in dienst van Opdrachtgever. De begeleider kan, al dan niet op vrijwillige basis, worden geworven in het netwerk en bijvoorbeeld worden betaald in het kader van de uitvoering van de Jeugdwet.
182.	PvE par 58.3, blz 45	U geeft aan dat betermeldingen voor 22:00 doorgegeven de volgende dag weer uitgevoerd moeten worden. Indien de originele rit in zijn geheel vervallen is doordat alle deelnemers afgemeld waren is dit te laat om de rit nog tijdig uit te kunnen voeren de opvolgende dag. Gegadigde verzoekt u dan ook het tijdstip aan te passen naar 16:00 of een uitzondering te maken voor ritten die eigenlijk niet meer in de planning van de opvolgende dag stonden. Graag uw reactie.	Opdrachtgever maakt een uitzondering voor ritten die niet meer in de planning staan door afmelding van alle deelnemers.
183.	PvE par 58.1, blz 45	In deze paragraaf spreekt u over 'laatmelders'. Wat bedoelt u met deze term?	Onder laatmelders worden de ouders/verzorgers bedoeld die, als gevolg van nalatigheid, buiten de reguliere aanvraagperioden een aanvraag leerlingenvervoer indienen, al dan niet ten behoeve van

			de verlenging van het vervoer. Deze staan ook bekend als grijze leerlingen
184.	PvE par 57.2, blz 45	Gegadigde verzoekt u de straal voor geofencing bij scholen/instellingen aan te passen naar 250 meter. De praktijk leert dat 100 meter vaak te kort is in verband met parkeersituaties waardoor voertuigen soms helemaal niet binnen deze straal komen. Gaat u hier mee akkoord?	Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord.
185.	PvE par 50.2, blz 41	Kunt u bevestigen dat de straal die u hier beschrijft ook gemeten wordt volgens de 'Logische route'?	Dit is correct.
186.	PvE par 50.1, blz 40	U geeft elders aan dat als een rit uit het jeugdwetvervoer in het leerlingenvervoer te combineren is dat deze in de afrekening dan geldt als leerlingenvervoer. Kunt u bevestigen dat ook de maximale reistijd in deze situatie gelijk is aan de voor die route gelden eisen uit het leerlingenvervoer?	Dit is correct, het vervoer geschiedt dan conform de regels Leerlingenvervoer.
187.	PvE par 49.1, blz 40	Een jeugdwetrit die buiten het vervoersgebied dient plaats te vinden zal per definitie nergens mee te combineren zijn en daarmee verliesgevend voor opdrachtnemer. Gegadigde verzoekt u dan ook in dergelijke situaties het solo vervoer tarief te vergoeden. Gaat u hier mee akkoord?	Zie antwoord op vraag 127
188.	PvE par 41.1, blz 36	Kunt u bevestigen dat de tijden die u noemt voor het thuis starten van dit vervoer dat u daarbij doelt op de tijd dat de eerste reiziger in de route aan huis opgehaald wordt en dat dit niet inhoudt dat elke reiziger om 9:00 respectievelijk 12:30 aan huis opgehaald moet worden?	Dit is correct. Zie ook antwoord op vraag 93.
189.	PvE par 28.3, blz 32	Kunt u bevestigen dat het inplannen van nieuwe reizigers uitgezonderd is van deze termijn? En zo ja, welke termijn geldt hier wel voor?	Aanbestedende dienst bevestigt dit. De deelnemers aan het vervoer worden tenminste vijf (5) werkdagen voor de start aangemeld bij de Vervoerder, in lijn met hetgeen voor LLV beschreven staat in eis 58.1.

190.	PvE par 20.7, blz 27	Gegadigde verzoekt u om de passage ‘of ander door de reiziger gewenst communicatiekanaal’ te schrappen. Het kan in onze ogen niet zo zijn dat de reiziger zonder enige grenzen kan bepalen hoe opdrachtnemer met hem/haar dient te communiceren. Gaat u akkoord met deze aanpassing?	Hieronder wordt verstaan dat Reiziger en daarmee ook Opdrachtgever gebruik moeten maken van reguliere communicatiemogelijkheden. Gelet op de lange looptijd van de overeenkomst kan het zijn dat nu gangbare communicatiekanalen in de toekomst wijzigen of muteren.
191.	PvE par 20.4, blz 26	U geeft aan dat het voor een reiziger ook mogelijk moet zijn om een reguliere rit te bestellen met een gewenste aankomsttijd. Welke tijdsmarge heeft opdrachtnemer bij het afzetten van deze reiziger bij zijn/haar bestemming?	Daar het hier geen prioriteitsrit betreft, geldt de reguliere marge met als uiterste eindtijd de gewenste aankomsttijd.
192.	PvE par 20.1, blz 25	U spreekt in deze paragraaf over een reis update service. Het is gegadigde niet geheel duidelijk welke communicatiemomenten onder deze service vallen. Kunt u bevestigen dat u hier alleen doelt op het kort voor het ophalen informeren van de klant dat de taxi er bijna is?	Dit is correct. Zie het antwoord op vraag 144.
193.	PvE par 15.3, blz 19	U geeft onder het eerste bullit aan dat indien een reiziger te laat aan komt op een hub dat deze op kosten van opdrachtnemer doorgebracht moet worden naar een locatie waar de aansluiting wel haalbaar is. Echter kan dit te laat komen ook met de reiziger zelf te maken hebben doordat deze bijvoorbeeld niet tijdig klaar stond. Kunt u bevestigen dat indien reiziger zelf schuldig is aan het te laat komen dat deze eis van het doorbrengen niet geldt?	Als de aansluiting aantoonbaar verweten kan worden aan het (gebrek aan) handelen van de Reiziger, dan komt het te laat komen op de plaats van bestemming voor rekening van de Reiziger.
194.	PvE par 15.1, blz 19	In deze paragraaf is de zin ‘opdrachtnemer gaat er mee akkoord...aankomstpunctualiteit gaat’. Gegadigde begrijpt niet goed wat u hier mee bedoelt. Kunt u deze passage verder verduidelijken?	Hiermee wordt bedoeld dat eisen rondom vertrek- en aankomstpunctualiteit komen te vervallen voor de rit in kwestie, indien het de aansluiting op de vervolgreis beter maakt.
195.	PvE par 14, blz 18	Gegadigde ziet niet goed voor zich hoe deze eis in de praktijk zou moeten werken. U stelt in feite dat de historische ritten geteld moeten worden per perceel om te bepalen waar de nieuw aangevraagde rit thuis hoort. U geeft hierbij overigens niet aan	Zie de bijlage bij deze Nota van Inlichtingen ter vervanging van eis 14 uit het Programma van Eisen.

		over welke periode. Dit lijkt ons een praktisch onuitvoerbaar eis. Gegadigde stelt voor om dit perceel overschrijdende vervoer onder te brengen bij de opdrachtnemer waar deze rit aangevraagd wordt en indien dit een derde vervoerder is dat de rit dan toebedeelt wordt aan het perceel van de opdrachtnemer waar het herkomstadres ligt. Gaat u hiermee akkoord?	
196.	PvE par 9.6, blz 16	Heeft u historische telefonie gegevens beschikbaar waaruit op te maken is hoeveel telefonie er te verwachten is via het gratis telefoonnummer dat beschikbaar gesteld moet worden?	De gevraagde gegevens heeft Aanbestedende dienst niet beschikbaar.
197.	PvE par 9.6, blz 16	Kunt u bevestigen dat de tijd van 30 respectievelijk 60 seconden begint te lopen zodra de reizigers zijn/haar keuze heeft gemaakt in het keuzemenu?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.
198.	PvE par 9.5, blz 16	Op welke manier verwacht u dat er een verbinding tot stand gebracht wordt tussen de vervoerscentrales van alle opdrachtnemers? Opdrachtnemers zullen immers elke met hun eigen systemen werken en het is daarmee onduidelijk wie waarop aan moet sluiten en wie de kosten hiervoor dient te dragen. Graag verdere verduidelijking hoe u deze eis in de praktijk voor u ziet.	Opdrachtgever verwacht van Opdrachtnemers op constructieve wijze in samenwerking de communicatie onderling op goede wijze in te richten en als zodanig te borgen.
199.	PvE par 9.4, blz 15	In paragraaf 9.4 somt u een aantal werkzaamheden op die de opdrachtnemer moet uitvoeren waar de reiziger naartoe belt, ook al hoort de reiziger niet in haar perceel thuis. De werkzaamheden die u op somt staan totaal niet in verhouding tot de vergoeding van € 1,50 bij het bestellen van een rit of zelfs € 0 bij een informatievraag of klacht. Indien de ene opdrachtnemer zijn callcenter en/of klachtafhandeling (veel) beter op orde heeft dan een ander kan dit ertoe leiden dat reizigers eerder naar die vervoerder gaan bellen omdat ook die hun moet helpen. Daarmee wordt de goed presterende opdrachtnemer in feite gestraft voor haar goede prestaties doordat deze telkens verliesgevend handelingen dient uit te voeren die niet in haar	Opdrachtgever gaat niet mee in dit verzoek. De tekst wordt derhalve niet aangepast.

		perceel thuis horen. Gegadigde verzoekt u dan ook dringend om het doorverwijzen en/of doorverbinden met de juiste opdrachtnemer toe te staan.	
200.	PvE par 9.2, blz 15	Waar doelt u precies op waar u aan geeft dat opdrachtnemer voorgaand tevens via een folder beschikbaar moet stellen? Het gaat in deze alinea immers over een internetapplicatie.	Hiermee wordt bedoeld dat middels een folder kenbaar wordt gemaakt middels welke kanalen reizigers aan informatie kunnen komen over het reserveren van een taxi. Er zou een witregel voor deze laatste zin moeten staan zodat deze laatste zin op alle voorgaande alinea's van 9.2 betrekking heeft.
201.	PvE par 9.1, blz 14	Kunt u bevestigen dat de vestiging die u hier bedoelt alleen een uitvoerende vestiging hoeft te zijn? M.a.w. een vestiging die als ontmoetingsplek voor chauffeurs kan dienen en waar chauffeurs een leidinggevende fysiek kunnen aanspreken en dat bijvoorbeeld communicatie en planwerkzaamheden vanuit een hoofdlocatie uitgevoerd mogen worden in het kader van efficiency.	Aanbestedende dienst bevestigt dit.
202.	PvE par 8.3.1.1, blz 14	Kunt u aangeven wat het voornemen van opdrachtgever is? In rekening brengen bij opdrachtgever of bij reiziger? Dit in verband met de eventuele extra administratieve last die bij opdrachtnemer zou komen te liggen mocht deze de kosten zelf moeten innen.	Dit zal in goed overleg tussen Opdrachtnemer en Opdrachtgever vastgelegd worden. Het ligt in de lijn der verwachting dat Opdrachtgever de kosten van de loosrit in rekening brengt bij reiziger.
203.	PvE par 8.3, blz 13	In paragraaf 8.3 stelt u eerst dat een loosmelding per definitie telt als een rit die niet conform punctualiteitsafspraken is uitgevoerd. Paragraaf 8.3.1 is tegenstrijdig met deze stelling. Kunt u bevestigen dat paragraaf 8.3.1 prevaleert en dat een loosmelding door toedoen reiziger niet gezien wordt als een 'foute' rit m.b.t. punctualiteit?	Aanbestedende dienst bevestigt dit. 8.3.1. prevaleert.
204.	PvE par 2.8, blz 7	U geeft aan dat opdrachtnemer er mee akkoord gaat dat data ook door derden gebruikt mogen worden buiten opdrachtgevers en Publiek Vervoer. Welke derden doelt u hier op? Het lijkt ons niet	Uiteraard worden de gehanteerde tarieven niet gedeeld. Zonder te vervallen in een limitatieve opsomming denkt Opdrachtgever bijvoorbeeld aan het delen van data in

		de bedoeling dat bijvoorbeeld tarieven die ook in databestanden voor komen gedeeld worden met derden.	het kader van onderzoeken vanuit de Ministeries, VDVN, etc.
205.	PvE par 2.6, blz 7	Kunt u bevestigen eventuele kosten die gemaakt moeten worden voor aanpassing van de databestanden voor rekening komen van de opdrachtgever? Voor opdrachtnemer is het immers niet in te schatten of er wijzigingen komen en welke implicaties deze hebben. Daarom is het ook niet in een prijs in te calculeren.	Dit kunnen wij niet bevestigen. Over mogelijke aanpassingen wordt wel vooraf overleg gevoerd met Opdrachtnemers. Mocht hieruit blijken dat aanpassingen leiden tot buitenproportionele kosten voor Opdrachtnemer, dan gaan Opdrachtgever en Opdrachtnemer in overleg over het beleggen van deze kosten. De verwachting is dat dit niet voorkomt.
206.	PvE par 2.5, blz 7	Kunt u aangeven welke data precies wekelijks aangeleverd moeten worden? Doelt u hier op de managementrapportage uit paragrafen 3.7.1 en 3.7.2 van de bijlage 'afrekensystematiek'? Zo niet, welke andere bestanden schaaft u onder relevante databestanden?	Hiermee wordt gedoeld op de managementrapportage (afrekensystematiek 3.7.1 en 3.7.2)
207.	PvE begrippenlijst, blz 3	U geeft een omschrijving van de term 'Logische route' waarbij u vervolgens aan geeft dat dit de kortste route betreft. U verwijst in uw PvE ook naar deze term wanneer het gaat om het plannen van routes. U geeft aan dat dit volgens de meest logische route moet. Echter in dat geval is de meest logische route de snelste route. Op die manier is de tijdsduur die reizigers in het voertuigen doorbrengen ook het kortste. Kunt u bevestigen dat plannings wel gemaakt mogen worden conform de snelste route?	Het betreft de kortste route, waarbij in de uitvoering kan worden gekozen voor een snellere route.
208.	Eisen Lokaal vervoer 75.1 (bis) Brandstof	Wat wordt bedoeld met de eis: De gemeente Hoogeveen wenst voor haar voertuigen ook een tarief te ontvangen als met Hydrotreated Vegetabel Oil (HVO) wordt gereden?	Indien Inschrijver met dit type aandrijving rijdt en daar een ander tarief voor hanteert - dan kunt u dat bij Inschrijving aangeven.
209.	PvE 67.1 Eisen Sportvervoer Afwijkende ophaallocatie	Kunt u bevestigen dat ritten voor Sportvervoer met vertrek van de genoemde ophaallocaties, die afwijkend zijn van de verblijfslocatie ook declarabel zijn als Sportvervoer?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

210.	PvE 28.4 Participatiewet vervoer Namenlijst	Worden met wijzigingen van werktijden, wijzigingen per werknemer bedoeld binnen de opgegeven aankomst en vertrektijden van het Werkbedrijf/ Ontwikkelbedrijf?	Dat is correct.
211.	PvE 55.2 Leerlingenvervoer Voorzieningen	Is het toegestaan dat de namenlijst in de taxi digitaal via de BCT voor de chauffeur beschikbaar is?	Dit is toegestaan.
212.	PvE 18.12.1 Uitzondering gemeente Emmen	U schrijft: "Voor de gemeente Emmen geldt in hetgeen genoemd is in eis 19.8 dat de kilometers meetellen voor het maximaal aantal van 2.000 kilometer van de Reiziger." Wordt hier niet eis 18.8 bedoeld?	19.8 moet zijn 18.12
213.	PvE 14 Perceel (grens)overschrijdend vervoer	Wat moet in het geval van Perceel (grens)overschrijdend vervoer worden verstaan met "(...) als herkomst de meeste grensoverschrijdende ritten worden gemaakt"	Zie antwoord op vraag 36 en 44.
214.	PvE 8.1 Rituitval	Gaat u ermee akkoord dat er eerst overleg is met de Reiziger om een uitgevallen rit alsnog uit te voeren?	Ja, de Opdrachtgever gaat ermee akkoord dat bij een uitgevallen rit eerst overleg plaatsvindt met de Reiziger om te bezien of de rit alsnog kan worden uitgevoerd. Dit past bij een zorgvuldige en klantgerichte uitvoering. Indien uitvoering alsnog niet mogelijk blijkt, wordt gehandeld conform de verdere bepalingen uit het Programma van Eisen.
215.	PvE 5.4 Onbegrepen gedrag	U geeft aan dat de chauffeur onbegrepen gedrag weet te signaleren en dit meldt bij de Vervoerscentrale en Opdrachtgever. Kunt u bevestigen dat de chauffeur dit niet rechtstreeks meldt bij de Opdrachtgever, maar dat dit altijd gebeurt via de contactpersoon van de Opdrachtnemer?	Dit is correct.
216.	PvE 63 Eisen Sportvervoer Maximale reisduur	Hier staat Dagbestedingsvervoer en in de laatste alinea dagbestedingslocatie. Moet hier Sportvervoer resp. Sportlocatie worden gelezen.	Dit is correct.

217.	PvE 59.4 Leerlingenvervoer Begeleiding	Kunt u bevestigen dat het terugbrengen van de begeleider naar de Ophaallocatie en het ophalen vanaf het verblijfadres voor de terugrit declarabel is volgens de afrekensystematiek?	De reis van de begeleider start op het ophaaladres en eindigt op de plaats van bestemming.
218.	PvE 51.2 Jeugdwetvervoer Begeleider	Kunt u bevestigen dat het terugbrengen van de begeleider naar de Ophaallocatie en het ophalen vanaf het verblijfadres voor de terugrit declarabel is volgens de afrekensystematiek?	Zie het antwoord op vraag 217.
219.	PvE 49 Jeugdwetvervoer Vervoersspecificatie	Is het feit dat sprake is van Leerlingenvervoer, dan wel Jeugdwetvervoer ter bepaling van de Opdrachtnemer of wordt dit bij de Indicatie opgegeven?	Dit volgt in beginsel uit de opgave van Opdrachtgever.
220.	PvE 41.1 Dagbestedingsvervoer Ophaaltijd	Hoe moet de opmerking ‘zonder marge te vroeg en brengmarge ervoor’ worden geïnterpreteerd?	Hier gelden geen marges zoals deze gelden bij Leerlingenvervoer (zie eis 60.5)
221.	PvE 33.6 Kansrijk Talent vervoer Aankomst- en vertrektijd	Hoe moet de opmerking ‘zonder marge te vroeg en brengmarge ervoor’ worden geïnterpreteerd?	Hier gelden geen marges zoals deze gelden bij Leerlingenvervoer (zie eis 60.5)
222.	PvE 28.4 Namenlijst	Is het toegestaan dat de namenlijst in de taxi digitaal via de BCT voor de chauffeur beschikbaar is?	Dit is toegestaan.
223.	PvE 18.8 Maximale reisafstand	Kunt u bevestigen dat als bij akkoord van de Opdrachtnemer de reiziger verder dan 35 kilometer wordt vervoerd (dus boven het maximum van 10 meerdere kilometers), deze meerdere kilometers ook bij de Reiziger tegen het commerciële tarief in rekening kunnen worden gebracht?	Dit is correct. Indien de Vervoerder de Reiziger over een langere afstand wil vervoeren, kunnen deze kilometers onder eigen voorwaarden van de Vervoerder, tegen commercieel tarief verreden worden. Verder vallen deze ritten in principe onder Valys en wordt Opdrachtgever ook gevraagd dit te benoemen aan de Reiziger bij reservering.
224.	PvE 16 Beleid wijzigen	Kunt u bevestigen dat bij beleidswijzigingen die wezenlijk van aard zijn, de Opdrachtgever in overleg treedt met de Opdrachtnemer over passende oplossingen?	Ja, dit kan worden bevestigd. Indien zich beleidswijzigingen voordoen die wezenlijk van aard zijn, treedt de Opdrachtgever in overleg met de Opdrachtnemer om te komen tot passende en werkbare oplossingen binnen de contractuele kaders.
225.	PvE 7.1 Chauffeurs 7e streepje	kunt u bevestigen dat we hier in plaats van “doelgroepenvervoer”, “Rolstoelvervoer” moeten lezen?	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

226.	PvE 6.2 Duurzame mobiliteit	Kunt u bevestigen dat de eis voor 100% Zero Emissie voor perceel Centraal Groningen 4 jaar na aanvang van de overeenkomst eveneens met uitzondering van Rolstoelbussen is?	Zie antwoord op vraag 292.
227.	PvE 5.3, Signaleringsfunctie en melding	U geeft aan dat medewerkers bij het signaleren van onveilige situaties, vervuiling, onrechtmatig gebruik dit doorgeven aan de contactambtenaar van de betreffende Opdrachtgever. Kunt u bevestigen dat dit altijd via de contactpersoon van de Opdrachtnemer wordt gedaan?	Dit kunnen wij bevestigen, waarbij in meer acute situaties de nooddiensten gebeld moeten worden.
228.	Conceptovereenkomst Art. 4.4 – NEA-indexering.	Inschrijvers doen een aanbieding op het prijspeil 2026. De indexering is pas per 1-1-2028. Gezien de onzekere prijsontwikkelingen nemen Inschrijvers hiermee een groot risico. Wij verzoeken u de NEA-indexering al per 1-1-2027 toe te passen.	Zie het antwoord op vraag 4.
229.	Beschrijvend document 6.2 Sub-Gunningscriterium G1 Prijs	Kunt u met een rekenvoorbeeld aangeven op welke wijze de fictieve kortingen van de kwaliteitscriteria G2.1 t/m G2.6 worden berekend en dan tot uiting komen in de fictieve inschrijfsom?	Zie het antwoord op vraag 15.
230.	Beschrijvend document paragraaf 4.3.2 Financiële en economische draagkracht	Gaat u ermee akkoord dat als de controle en goedkeuring van de jaarrekening over 2025 nog niet is afgerond, de laatste 3 goedkeurende verklaringen van de accountant bij de inschrijving worden aangeleverd, dus over de jaren 2022, 2023 en 2024? Daarmee wordt ook tegemoetgekomen aan de wettelijke bepalingen over het vaststellen en deponeren van jaarrekeningen.	De aanbestedende dienst acht recente financiële informatie noodzakelijk, bij voorkeur tot en met boekjaar 2025. Indien uw jaarrekening 2025 ten tijde van inschrijving nog niet is vastgesteld en door de accountant gecontroleerd, volstaat het om de jaarrekeningen 2022, 2023 en 2024 met goedkeurende controleverklaring te overleggen. Indien en zodra de jaarrekening 2025 vóór de uiterste datum van inschrijving wordt vastgesteld en gecontroleerd, dient u aanvullend ook die jaarrekening met goedkeurende controleverklaring aan te leveren.
231.	Beschrijvend document, 4.4, pagina 32	Er is aangegeven dat per kerncompetentie maximaal 1 referentie aangedragen mag worden. Er is maar 1 kerncompetentie. In de ene referentie moet dan voldaan worden aan alle (sub)eisen die u	Aanbestedende dienst is niet voornemens dit aan te passen, aangezien de werkelijke uitvoering van de overeenkomst dit ook gecombineerd vereist, meerdere

		gesteld heeft bij die kerncompetentie. Wij verzoeken u om de ervaring te mogen aantonen met meerdere referenties.	losse referenties geven geen garantie omtrent de hogere werkdruk met betrekking tot meer vervoersstromen.
232.	UEA en onderaannemer	Het komt niet vaak voor dat van zogenoemde IID-onderaannemers (onderaannemers waarop inschrijver geen beroep op draagkracht doet maar die worden ingezet voor de uitvoering van ritten) een UEA wordt verlangd. Bent u bereid, mede in het kader van het beperken van administratieve lasten van onderaannemers, deze verplichting te laten vervallen bij IID-onderaannemers?	Dit is in de huidige situatie ook niet verplicht. Indien u het reeds weet kunt u deze aanleveren in het daarvoor bestemde veld, u bent dit niet verplicht. U bent dit enkel verplicht indien het onderaannemers op wier draagkracht u <u>wel</u> beroep doet.
233.	Proces Verbaal	Het is in het kader van transparantie gebruikelijk dat er een proces verbaal met namen wordt gedeeld. Wij lezen in uw stukken niet of ook de namen van de inschrijvers worden gedeeld. Kunt u bevestigen dat er een proces verbaal van inschrijvingen met namen zal worden gedeeld met de inschrijvers en zo nee, waarom niet?	Aanbestedende dienst is niet voornemens de namen van de Inschrijvers te delen voorafgaand aan gunning. Dit is ook geen wettelijke verplichting. Aanbestedende dienst ziet ook geen meerwaarde in het delen van deze informatie in deze fase, aangezien het enkel dient te gaan om uw Inschrijving in relatie tot hetgeen gepubliceerd. Bij voorgenomen gunning wordt uw Inschrijving, indien van toepassing als u dit niet bent, uiteraard wel gerelateerd aan de winnende Inschrijving (wiens naam kenbaar gemaakt wordt aan alle Inschrijvers).
234.	Holding verklaring	Kan inschrijver bevestiging krijgen dat, indien inschrijver zelfstandig kan voldoen aan alle gestelde eisen en geen beroep doet op de holding, het overleggen van een holdingverklaring niet noodzakelijk is?	Dit is correct.
235.	Algemeen - Nota van Inlichtingen	"Bij het indienen van vragen is het prettig om helder gespecificeerd te ontvangen in de Nota van Inlichtingen (NVI) op welk document en/of paragraaf een vraag betrekking heeft. Tendered haar berichtenmodule voorziet niet expliciet in een referentie/verwijzing.	Aanbestedende dienst doet dit, indien vraagstellers dit zelf correct hebben ingevuld. Inschrijvers kunnen dit zelf aangeven bij het onderwerp van de vraag. Indien Inschrijvers dit niet gedaan hebben, zal Aanbestedende dienst dit niet zelfstandig gaan aanvullen. Algemeen

		Vraag: Kan Opdrachtgever ervoor zorgdragen dat alle vragen in de NVI's waar mogelijk worden voorzien van een verwijzing naar het betreffende document, pag. nr en paragraaf?"	oordeel van Aanbestedende dienst is dat in de onderhavige Nota veelal de verwijzing zeer goed te herleiden is tot specifieke eisen, artikelen, paragrafen etc. indien dit relevant is voor de beantwoording.
236.	Beschrijvend document 30 4.3.2	<p>"Opdrachtgever verlangt een accountantsverklaring van goedgekeurde jaarrekeningen van 2023 t/m 2025.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat - voor niet-controle plichtige ondernemingen - een 'samenstellingsverklaring' voor 2023 t/m 2025 afdoende is?"</p>	Aanbestedende dienst stemt ermee in dat voor ondernemingen die niet wettelijk controleplichtig zijn, een samenstellingsverklaring van de jaarrekeningen over 2023 t/m 2025 volstaat in plaats van een controleverklaring.
237.	Beschrijvend document 30 4.3.2	<p>"</p> <p>Opdrachtgever vraagt in paragraaf 'financiële en economische draagkracht' een verklaring van verzekering en een accountantsverklaring. Dit bewijst echter niet dat er sprake is van financiële en economische draagkracht en/of een gezonde bedrijfsvoering. En ook niet dat de financiële en economische draagkracht voor perceel/percelen afdoende is om dit langere termijn adequaat uit te voeren.</p> <p>Vraag: Hoe kijkt Opdrachtgever hier tegenaan en hoe verzekert zij zich van Opdrachtnemende partijen die aantoonbaar over een gezonde financiële en economische draagkracht beschikken ook gedurende de looptijd van het gehele contract?"</p>	Aanbestedende dienst heeft er bewust voor gekozen niet te toetsen op zaken als liquiditeit en solvabiliteit, omdat dit volgens Aanbestedende dienst geen enkele garantie biedt voor de toekomst. Dit zegt alleen wat over hoe liquide of solvabel de organisatie, bij wijze van spreken, gisteren was, niet of dit morgen ook zo is. Dit levert een extra administratieve belasting op die geen enkele zekerheid met zich meebrengt. Om die reden heeft Aanbestedende dienst ervoor gekozen zich te richten op adequate verzekering en accountantsverklaringen.
238.	Beschrijvend document "22 28" "3.6 3.11"	<p>"Beschrijvend document pag. 22, sub 8 stelt: 'Een natuurlijk persoon, rechtspersoon en/of vennootschap kan slechts éénmaal een Inschrijving indienen'.</p> <p>Beschrijvend document pag. 27/28 beschrijft inschrijven als 'samenwerkingsverband' of als 'hoofdaannemer met</p>	Aanbestedende dienst bevestigt dit. Onderaannemerschap is geen zelfstandige Inschrijving en valt het daarbuiten.

		<p>onderaannemers(').</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever bevestigen dat het is toegestaan om als rechtspersoon in te schrijven én om als onderaannemer onder een hoofdaannemer in te schrijven?</p> <p>"</p>	
239.	Beschrijvend document 41 6.3.5	<p>"Bij de beschrijving van de 100% score op het element Medewerkerstevredenheid schrijft u waarschijnlijk per abuis Reizigersgeluk.</p> <p>Vraag: Is dit correct en kunt U de aangepaste tekst opnemen in de NVI?</p> <p>"</p>	Zie het antwoord op vraag 21.
240.	Beschrijvend document 26 3.10	<p>"Opdrachtgever stelt dat Inschrijvers die niet in aanmerking komen voor voorlopige gunning: 'per perceel een afwijzingsbericht met een motivering voor de reden van afwijzing, de verschillen ten opzichte van de Inschrijving aan wie Aanbestedende dienst voornemens is de Opdracht te gunnen en de naam van de begunstigde.'. De Inschrijver waaraan voorlopig gegund is ontbreekt het daarmee aan deze informatie.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat de Inschrijver die in aanmerking komt voor voorlopige gunning óók wordt geïnformeerd hoe zij gescoord heeft ten opzichte van de andere inschrijvers en dat transparant op TenderNed wordt gepubliceerd per perceel welke partijen tot de Inschrijvers behoorden? Indien dit niet wordt gehonoreerd, zou Opdrachtgever haar motivatie hiervoor kunnen delen?"</p>	<p>Aanbestedende dienst bevestigt dit - de winnende Inschrijver ontvangt gewoon een voorgenomen gunningsbeslissing.</p> <p>Deze passage ziet op de 'relatieve voordelen van de winnende inschrijving ten opzichte van de eigen inschrijving'. In dit geval is de winnende Inschrijving de eigen inschrijving, dus dat zou betekenen dat er voordelen van de eigen Inschrijving ten opzichte van de eigen Inschrijving gedeeld zouden moeten worden.</p>
241.	Beschrijvend document - de overeenkomst 11 2.5	<p>"</p> <p>Opdrachtgever schrijft in paragraaf 2.5 dat 'de geraamde totale</p>	Dit is per abuis opgenomen. Er geldt geen maximale perceelwaarde. Enkel een geraamde perceelwaarde.

		opdracht waarde... per perceel gemaximeerd wordt'.	
		Vraag: Wat bedoelt opdrachtgever met 'gemaximeerd'?	
		"	
242.	Beschrijvend document - de overeenkomst 16 2.5.5	<p>"</p> <p>Opdrachtgever schrijft: 'Deze overeenkomst kent een gegarandeerde omzet per perceel, dit is 60% van de verwachte jaaromvang van de betreffende percelen'.</p> <p>De Corona-pandemie en toenmalige kosten-calculaties hebben laten zien dat kosten-structuren in de markt voor ca. 80% 'vast' zijn. Verlies van een fors deel van de omzet is daarmee door Opdrachtnemers niet goed op te vangen in de bedrijfsvoering.</p> <p>Vraag: Waarom heeft Opdrachtgever hier voor het percentage van 60% gekozen?!</p> <p>"</p>	Dit is ook opgenomen in de vorige overeenkomst en is bedoeld als een vangnet voor de Opdrachtnemers. In de praktijk is gebleken dat dit adequate dekking is voor normale situaties. Aanbestedende dienst kan niet alle abnormale situaties vooraf indekken. Indien er een situatie als een corona-pandemie zich nogmaals voordoet kan Aanbestedende dienst aanvullende afspraken maken met de Opdrachtnemers op basis van de zich dan voordoende situatie.
243.	Beschrijvend document - de overeenkomst 30 4.3.1	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>Uit deze inschrijving in het handels- en/of beroepenregister moet de tekeningsbevoegdheid blijken voor tenminste de Inschrijvingssom voor deze Opdracht van degene die de Inschrijving heeft getekend. Mocht degene die het UEA en bewijsstukken heeft ondertekend, niet voorkomen op het uittreksel, dan moet uit een door degene die wel op het uittreksel voorkomt bij wijze van volmacht opgestelde verklaring blijken dat de ondertekenaar bevoegd is de Inschrijver rechtsgeldig te binden op het moment van ondertekening.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever helder uiteenzetten welk (aanvullend)</p>	<p>Indien de bevoegdheid tot tekenen voor de werkmaatschappij verwijst naar de holding (bijv. tekenbevoegde is 'naam holding') dient Inschrijver tevens een uittreksel KvK aan te leveren waaruit blijkt dat de ondertekenaar binnen de holding bevoegd is te tekenen. Dus uiteindelijk dient de paper trail te herleiden te zijn naar dat de naam van de ondertekenaar middels de KvK overeenkomt met die van het UEA.</p> <p>Indien er binnen de werkmaatschappij een volmacht afgegeven is die niet binnen de KvK opgenomen is, dan dient hier een ondertekende verklaring namens de</p>

		<p>wordt gewenst indien wordt ingeschreven door de werkmaatschappij met daarboven een holding met bestuurders? En hoe deze 'bij wijze van volmacht opgestelde verklaring' eruit moet zien en wat die exact dient te bevatten? Dit wordt onvoldoende helder uit deze paragraaf."</p>	<p>bestuurder te komen waarin dat volmacht kenbaar gemaakt wordt.</p>
244.	<p>Beschrijvend document - Gunningscriterium 38 6.1</p>	<p>"</p> <p>Opdrachtgever geef aan dat de aanbesteding voor 60% bestaat uit kwaliteit die als 'korting' in mindering wordt gebracht op de inschrijfsom.</p> <p>Deze 60-40 verhouding zou in onze ogen ten goede van duurzaam, hoogwaardig, kwalitatief vervoer gebaat zijn bij een 80-20 beoordeling.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat de beoordelingsweging wordt aangepast naar 80% korting op basis van kwaliteit?! En zo niet, kan Opdrachtgever aangeven hoe zij tot deze afweging van 60-40 is gekomen?"</p>	<p>Nee, er is bewust gekozen voor de 60-40 verdeling. Deze verdeling zal derhalve niet worden aangepast. Deze verdeling is ook getoetst bij AIM en is akkoord bevonden.</p>
245.	<p>"Bijlage - Afrekensystematiek Bijlage - Concept Vervoersovereenkomst PVGD 2027-2025" "11 5" "3.1 art. 4.1 art. 4.4"</p>	<p>"Indexatie: opdrachtgever stelt 'genoemde bedragen mogen jaarlijks geïndexeerd conform de in de Overeenkomst beschreven prijsindex (NEA-index).' Bijlage - Concept vervoersovereenkomst...' artikel 4. Tarieven (pag. 5) sub 1 stelt inschrijven o.b.v. prijspeil 2026 en sub 4. 'de tarieven zijn vast tot 31/12/2017'.</p> <p>Dit betekent dat het risico voor de NEA-indexatie 2027 - met de dieselprijs als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten als behoorlijk onvoorspelbare factor - voor rekening en risico is van de opdrachtnemer. Dit veroorzaakt een ongelijk speelveld en mogelijk foutieve aannames tussen inschrijvers.</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 4</p>

		<p>Vraag: Kan opdrachtgever ermee instemmen dat de NEA-indexatie per 1/1/2027 mag worden toegepast op de geoffreerde tarieven? Zo niet, zou Opdrachtgever haar denklijn uiteen kunnen zetten hoe zij tot indexering per 1/1/2028 is gekomen?</p> <p>"</p>	
246.	"Bijlage - Prijzenblad Bijlage - Data"	<p>"</p> <p>De Bijlage - Prijzenblad vermeldt per perceel per vervoersoort het aantal reizigerskilometers. Het valt op dat de aantallen kilometers in de 'Bijlage - Data' per perceel per vervoersvorm niet aansluit bij de 'Bijlage - Prijzenblad'.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever uiteenzetten hoe deze twee met elkaar samenhangen en hoe het 'aantal kilometers' in de 'Bijlage - Prijzenblad' tot stand is gekomen en hoe dit samenhangt met de kolom 'afstand' in de 'Bijlage - Data'?</p> <p>"</p>	Zie het antwoord op vraag 92.
247.	Bijlage 2 - referentieopdrachten 2 Punt 7	<p>"Opdrachtgever wenst één kerncompetentie aangeleverd te krijgen. Echter, onder sub 2 van dit punt wordt gesproken over 'minimaal drie (3)) opdrachtgevers' dit is niet helemaal helder.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever de tekst op dit verhelderen?"</p>	De zinsnede die u gebruikt is niet volledig. De volledige zinsnede is: ... opdrachtgevers of ketenpartners binnen één (1) opdracht (zoals gemeenten, zorginstellingen of onderwijsorganisaties). De term 'Opdrachtgevers' moet in deze gezien worden als partijen met wie men samenwerkt binnen deze opdracht. Hier zal naar alle waarschijnlijkheid 1 daadwerkelijk Opdrachtgever bij zitten en 2 ketenpartners/bedrijven/instanties/etc.
248.	Bijlage Afrekensystematiek - managementrapportage 12 3,7	<p>"De gevraagde informatieelden: (1) 'Declarabel reizigerskenmerk', (2) 'Toegerekende kosten'</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever de definitie van de betreffende velden specificeren?"</p>	1. Het kenmerk wat conform CROW Reizigerswoordenboek van toepassing is op de reiziger en binnen dit contract een extra kostencomponent kent en dus gedeclareerd moet worden.

			<p>2. De hier voor genoemde bijkomende kosten voor het declarabel reizigerskenmerk in relatie tot de gereden rit.</p>
249.	Bijlage Afrekensystematiek - managementrapportage 12 3.7	<p>"Tarief 2 geldt voor WMO/Hub, tarief 1 geldt voor de overige vervoersstromen.</p> <p>Echter in de management-rapportage (par. 3.7.1) wordt het veld 'Eigen bijdrage/eigen aandeel reiziger' genoemd in 'Tarief 1' terwijl deze ontbreekt in 'Tarief 2' waar deze in onze ogen thuishoort.</p> <p>Verzoek: Kunt U een gecorrigeerde versie van bijlage 9 Afrekensystematiek beschikbaar stellen?"</p>	<p>Het veld "Eigen bijdrage/eigen aandeel reiziger" hoort inderdaad bij tarief 2 en niet bij tarief 1. Bij tarief 2 staan wel twee regels opgenomen met "Tarief eigen bijdrage km" en ' Tarief eigen bijdrage opstappen", deze vervallen.</p> <p>De management rapportages die genoemd zijn in 3.7 dienen als richtlijn voor de aan te leveren informatie.</p> <p>De volgorde van de onderwerpen kunnen nog aangepast worden eveneens de aanscherping van de termen gedurende de Nota's er worden geen gecorrigeerde documenten opgemaakt tijdens de aanbesteding tenzij dit noodzakelijk is (bijv. aangepast prijzenblad) - deze Nota is integraal contractonderdeel en prevaleert op de eerdere stukken. Bij Opdracht zal er wel en gecorrigeerde versie opgeleverd worden.</p>
250.	Bijlage Afrekensystematiek - managementrapportage "4 6 3.5" "1 2 12"	<p>"Tarief 2 stelt dat de afstand 'rekenkundig afgerond op 1 cijfer achter de komma'.</p> <p>Tarief 1 staat niet gespecificeerd op welke wijze dient te worden afgerond.</p> <p>Paragraaf 3.5 onderaan stelt: 'Afrekening geschiedt op drie cijfer achter de komma'.</p> <p>Vraag: Kan opdrachtgever ermee instemmen dat Tarief 1, Tarief 2 én paragraaf 3.5 Facturatieproces allen worden afgerond op 2 cijfers achter de komma? En indien dit wordt overgenomen een nieuwe versie van de bijlage ter beschikking stellen. En indien dit</p>	<p>Aanbestedende dienst stemt in met afrekening afgerond op 2 cijfers achter de komma voor Tarief 1, Tarief 2 en hetgeen beschreven in paragraaf 3.5 van de Afrekensystematiek.</p>

		niet wordt overgenomen helder uiteenzetten waarom voor afwijkende afronding wordt gekozen?"	
251.	Bijlage Klachtenprocedure	Deze bijlage bevat een voorstel voor een klachtenprocedure ter voorbereiding van de aanbesteding Publiek Vervoer in 2018. Kunt u de klachtenprocedure die straks gaat gelden bijvoegen? Of anders aangeven welke uitgangspunten gaan gelden voor de klachtenafhandeling?	Die is onderdeel van uw Kwaliteitsonderdeel van deze aanbesteding. Het gedeelde document is de bestaande regeling, in het PvE zijn nog aanvullende eisen opgenomen. Deze laatste eisen prevaleren over de oude regeling en zijn leidend. De verdere invulling binnen dat kader is aan Inschrijver.
252.	"Bijlagen Beschrijvend document" " 45"	<p>"De nummering van de bijlagen vertoont enkele omissies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op TenderNed zijn de bijlage documenten ongenummerd - In Beschrijvend document pag. 45 is wél een nummering opgenomen - In Beschrijvend document pag. 45 is bijlage 10 'kwantitatieve informatie, de Excelsheet op TenderNed waar vermoedelijk naar wordt verwezen heet echter 'Bijlage - Data.xlsx' - Bijlage 12 Klachtenprocedure het op het voorblad van de bijlage 'bijlage IV Klachtenprocedure'. Echter, bijlage 6 in het beschrijvend document pag. 45 betreft de Algemene Inkoopvoorwaarden. <p>Vraag: Zou U zo vriendelijk willen zijn om de omissies te verhelpen om verwarring te voorkomen?"</p>	Excuses voor de ontstane verwarring. De bijlage 'kwantitatieve informatie' betreft inderdaad het document 'Bijlage - Data'. De koptekst van de bijlage Klachtenregeling is nog deze uit de oude aanbesteding, maar is wel het juiste document.
253.	Concept Vervoersovereenkomst 6 5.2	<p>"Opdrachtgever schrijft bij sub 2.b:</p> <p>'De afreksystematiek voor leerlingenvervoer kan worden gewijzigd van km per leerling in beladen km/ beladen km in km per leerling, indien dit de wens van de Opdrachtgevers is. De effecten hiervan op de tarieven zoals opgenomen in Bijlage x worden met Opdrachtnemer besproken en de tarieven worden overeenkomstig bijgesteld'</p>	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

		Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen om aan dit artikel toe te voegen dat het uitgangspunt is dat het uitgangspunt bij deze overstap tariefsneutraal is?"	
254.	Concept Vervoersovereenkomst 6 5.3	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'De Opdrachtgevers behouden zich voorts het recht voor om conform de bepalingen in deze vervoerovereenkomst en haar bijlagen de vervoerovereenkomst te wijzigen om tijdig en adequaat te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en omstandigheden, nieuwe initiatieven en nieuwe ontwikkelingen te initiëren en te implementeren (o.a. op het gebied van regie) en het ontwikkelen en uitvoeren van experimenten, mits de wijziging(en) geen wezenlijke wijziging in de zin van het aanbestedingsrecht opleveren.'</p> <p>Vraag: Wat bedoelt Opdrachtgever met '(o.a. op het gebied van regie)'? "</p>	Dit komt te vervallen en zal in de definitieve Overeenkomst worden verwijderd.
255.	Concept Vervoersovereenkomst 7 7.4	<p>"Concept vervoersovereenkomst art. 7.4 verwijst naar art 22 lid 5. Die verwijzing lijkt niet juist.</p> <p>Vraag: Zou Opdrachtgever zo vriendelijk willen zijn om deze verwijzing te corrigeren?</p> <p>"</p>	Excuus voor de omissie. De verwijzing wordt gecorrigeerd naar artikel 23 lid 5 Vervoerovereenkomst.
256.	Concept Vervoersovereenkomst 7 9.3	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Opdrachtnemer dient redelijke betalingstermijnen en tarieven te hanteren in de afspraken tussen Opdrachtnemer en de betreffende onderaannemers.'</p> <p>Dit juicht Inschrijver van harte toe.</p>	Onder redelijke betalingstermijnen en tarieven worden verstaan termijnen en tarieven die in de Nederlandse markt gebruikelijk zijn voor deze beroepsgroep.

		Vraag: Wat definieert Opdrachtgever als 'redelijke betalingstermijnen' en 'redelijke tarieven'?"	
257.	Concept Vervoersovereenkomst 7 9.3	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Opdrachtnemer dient redelijke betalingstermijnen en tarieven te hanteren in de afspraken tussen Opdrachtnemer en de betreffende onderaannemers.'</p> <p>Dit juist Inschrijver van harte toe.</p> <p>Vraag: Is Opdrachtgever bereidt om hiertoe maandelijks een rapportage voor te schrijven van zowel gehanteerde tarieven als betalingstermijnen naar betreffende onderaannemers en toe te zien op 'redelijkheid'?"</p>	Nee, dit is een onnodige verhoging van de administratieve lasten. Opdrachtgevers verwachten nakoming van de overeenkomst en kunnen dit, indien gewenst toetsen. Indien er signalen ter ore van Opdrachtgever komen over niet-naleving dan zal Opdrachtgever deze toetsen aan de op dat moment vigerende termijnen en tarieven en dit ook onderbouwen naar de Opdrachtnemer in kwestie.
258.	Concept Vervoersovereenkomst 8 12.2	<p>"De COVID-19 periode ligt gelukkig alweer geruime tijd achter ons.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat aan artikel 12 sub 2 een 'pandemie', 'gezondheids crisis' of 'gewapend conflict aan- of binnen de landsgrenzen wordt toegevoegd?"</p>	Het artikel is bewust niet limitatief gemaakt. De genoemde zaken vallen in beginsel onder 12.1.
259.	Concept Vervoersovereenkomst 10 17.1	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Met betrekking tot de eisen aan het materieel dat voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst wordt ingezet gelden de voorschriften en eisen als bedoeld in de lijst met eisen alsmede eventuele aanvulling daarop vanuit de inschrijving of welke op dat moment in het maatschappelijk verkeer betamelijk worden geacht.'</p> <p>Vraag: Wat bedoelt Opdrachtgever hier concreet mee?</p> <p>"</p>	Het materieel moet voldoen aan de wettelijke eisen en moet geschikt zijn voor de te vervoeren doelgroep. Indien er vanuit een keurmerk aanvullende eisen worden gesteld, dan dient het voertuig uiteraard ook aan deze eisen dient te voldoen.

260.	Concept Vervoersovereenkomst 11 22.2	<p>"Opdrachtgever schrijft: '(fatale datum aanlevering 1juni)'</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever instemmen met 1juli in het lopend boekjaar als fatale aanleverdatum?</p> <p>"</p>	Aanbestedende dienst stemt hiermee in.
261.	<p>"Concept Vervoersovereenkomst Algemene inkoopvoorwaarden OV-bureau " 7 " "7.2 10.2.c"</p>	<p>"In de Concept Vervoersovereenkomst art. 7.2 schrijft Opdrachtgever over de condities voor tussentijdse beëindiging, met in sub 2 een verwijzing naar art. 10 Algemene voorwaarden. In die Algemene voorwaarden staat onder art. 10.2.c 'De zeggenschap over of binnen de onderneming van de wederpartij wijzigt'.</p> <p>Vraag: Kan opdrachtgever ermee instemmen dat art. 10.2.c wordt uitgezonderd van deze bepaling? Immers, een wijziging in de zeggenschap over- of binnen de onderneming is ten principale aan de Opdrachtnemer zelf en op zichzelf geen reden tot tussentijdse beëindiging."</p>	<p>Een wijziging van de zeggenschap over of binnen de onderneming van de wederpartij kan ertoe leiden dat er sprake is van een wezenlijke wijziging in de zin van artikel 2.163d Aw2012. Indien hier sprake van is dient Opdrachtgever - al dan niet op aanwijzing van de (voorzieningen)rechter - de overeenkomst te kunnen beëindigen.</p>
262.	PvE 11 6.2	<p>"Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU-verordeningen, door Pianoo uitgewerkt in een 'handreiking toepassing Rbsw' waarin U tevens in uw marktconsultatie naar verwees (versie 4.0, feb. 2026).</p> <p>De 'tweede referentieperiode' loopt van 1/1/2026 t/m 31/12/2030.</p> <p>Deze aanbesteding loopt van 1/8/2027 t/m 31/7/2035 met mogelijkheid van 2x 1jr verlenging, dus voorbij de tweede referentieperiode.</p> <p>Vraag: Kunt U bevestigen dat voor deze aanbesteding t/m einde looptijd uitgegaan mag worden van de eisen zoals die gelden voor</p>	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

		de 'tweede referentieperiode'?	
		"	
263.	PvE 11 6.2	<p>"</p> <p>Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU-verordeningen, door Pianoo uitgewerkt in een 'handreiking toepassing Rbsw' waarin U tevens in uw marktconsultatie naar verwees (versie 4.0, feb. 2026).</p> <p>Deze handreiking pag. 8, paragraaf 2.5 stelt dat 'voertuigen voor gehandicaptenvervoer' uitgezonderd zijn van de richtlijn en streefpercentages. Deze vrijstelling 'is alleen bedoeld voor voertuigen waarvoor op het moment van aanbesteden geen of redelijkerwijze geen duurzaam alternatief beschikbaar is of onvoldoende breed beschikbaar is'.</p> <p>Vraag: Kunt U bevestigen dat voor deze aanbesteding t/m einde looptijd ervan uitgegaan mag worden dat rolstoelbussen geheel uitgezonderd zijn van verduurzamingseisen? Indien opdrachtgever het hiermee oneens is, kunt U dan een heldere tabel aanleveren van het vereiste percentage emissievrije voertuigen per welke datum?</p> <p>"</p>	Dit is correct.
264.	PvE 11 6.2	<p>"Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU verordeningen, door Pianoo uitgewerkt in een 'handreiking toepassing Rbsw' waarin U tevens in uw marktconsultatie naar verwees (versie 4.0, feb. 2026).</p> <p>Deze handreiking pag. 5, stelt dat 'lichte voertuigen' M1/M2 en N1</p>	Dit is correct.

		<p>voor minimaal 38.5% emissievrij dienen te zijn gedurende de 'tweede referentieperiode'.</p> <p>Vraag: Kunt U bevestigen dat voor deze aanbesteding t/m einde looptijd ervan uitgegaan mag worden dat dit minimumpercentage van >=38.5% zal gelden voor alle in te zetten voertuigen excl. rolstoelbussen?"</p>	
265.	PvE 11 6.2	<p>"Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU-verordeningen. De link die in het PvE is opgenomen verwijst bij het openen naar een 'historische versie van de tekst van de regeling', namelijk de 2021-11-04 versie (https://wetten.overheid.nl/BWBR0045768/2021-11-04)</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever expliciet aangeven of het de bedoeling is dat naar deze 'historische versie' verwezen wordt of in geval dat níet zo is de actuele link opnemen in de NVI?"</p>	De actuele link is vindbaar en leidend voor alle goed geïnformeerde partijen en zal derhalve niet worden gecorrigeerd.
266.	PvE 11 6.2	<p>"Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU-verordeningen. Dit is door Pianoo uitgewerkt in een 'handreiking toepassing Rbsw' waarin de praktische toepassing van de Rbsw en EU-verordeningen wordt uitgewerkt.</p> <p>Deze handreiking pag. 5, stelt dat 'lichte voertuigen' M1/M2 en N1 voor minimaal 38.5% emissievrij dienen te zijn gedurende de 'tweede referentieperiode'. En dat dit wordt gemeten aan de hand van het aantal in te zetten voertuigen en dus niet o.b.v. het aantal reizigerskilometers.</p> <p>Vraag: Kunt U bevestigen dat voor deze aanbesteding de wijze</p>	Dit is correct.

		van meten gebaseerd zal zijn o.b.v. het aantal ingezette voertuigen ongeacht het aantal reizigerskilometers!?"	
267.	PvE	<p>"</p> <p>Er worden in het programma van eisen géén uitzonderingssituaties beschreven in geval van sneeuw/ijzel of andere vormen van overmacht waardoor de stiptheid en verblijftijd sterk negatief kunnen worden beïnvloed.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat er een artikel in het PvE wordt opgenomen waarin overmacht uitzonderingen worden beschreven? En zo niet, waarom niet?</p> <p>"</p>	<p>De Opdrachtgever ziet geen noodzaak om een afzonderlijk artikel over overmacht (zoals sneeuw, ijzel, weeralarmen of calamiteiten) op te nemen in het Programma van Eisen. Overmacht is reeds geregeld in de contractdocumenten en het toepasselijke civiele recht en geldt daarmee voor de overeenkomst als geheel. Situaties die objectief als overmacht kwalificeren, worden niet aan de Opdrachtnemer toegerekend en worden bij de beoordeling van eisen zoals stiptheid en verblijfsduur ook als zodanig betrokken. Om die reden is ervoor gekozen om overmacht niet per afzonderlijke prestatie-eis in het PvE te herhalen. Uitgangspunt blijft dat Opdrachtnemer in overmacht situaties veiligheid en zorgvuldigheid laat prevaleren en hierop passend communiceert met de Opdrachtgever en Reizigers.</p>
268.	PvE - 20.7 Vroegboeking 27 20.7	<p>"Opdrachtgever vraagt een 'alert-bericht' 12u voor uitvoering van de rit. Dit kan betekenen dat cliënten/reiziger midden in de nacht een alert-bericht ontvangen.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat die wordt aangepast naar een alert-bericht 24u van tevoren? Dit is wat klantvriendelijker."</p>	<p>Ja, de Opdrachtgever kan hiermee instemmen. Het verzenden van een alert-bericht 24 uur voorafgaand aan de uitvoering van de rit is toegestaan en wordt vanuit het oogpunt van klantvriendelijkheid passend geacht. De eis in paragraaf 20.7 wordt hiermee aldus gelezen dat het alert-bericht uiterlijk 12 uur van tevoren wordt verstuurd, waarbij eerder verzenden (bijvoorbeeld 24 uur vooraf) is toegestaan.</p>
269.	Afrekensystematiek - Inleiding	<p>De tarieven zijn prijspeil 2026. In de conceptovereenkomst staat dat deze vast zijn tot 31 december 2027. Dit lijkt met elkaar in tegenspraak. Wij verzoeken u om de overeenkomst hierop aan te passen. Bent u daartoe genegen?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 4.</p>

270.	PvE - 77.2 - Werkvoorzieningsschap Stark	Kunt u bevestigen dat Stark en iWork voldoende gekwalificeerde chauffeurs hiervoor beschikbaar hebben?	Hier mag u voor uw aanbieding van uit gaan. Indien dit in de praktijk niet zo blijkt, is dat voor risico Opdrachtgever.
271.	PvE - 77.1 - Werkvoorzieningsschap Reestmond	Kunt u bevestigen dat Reestmond voldoende gekwalificeerde chauffeurs hiervoor beschikbaar heeft?	Hier mag u voor uw aanbieding van uit gaan. Indien dit in de praktijk niet zo blijkt, is dat voor risico Opdrachtgever.
272.	PvE - 75.1 - Brandstof	Dient dit tarief opgenomen te worden in de offerte? En zo ja, waar? En hoe wordt dit in de beoordeling meegenomen?	Zie het antwoord op vraag 77.
273.	PvE - 68.1 - Versterkingsritten	Er wordt verwezen naar het budget aan de hand van het overzicht van de reguliere versterkingsritten dat is opgenomen in bijlage 3. Wij zien dit echter niet staan. Kunt u dit alsnog verstrekken?	Zie het antwoord op vraag 74.
274.	PvE - 58.2 - Mutaties - incidenteel	Wat bedoelt u met het reizigersportaal?	Aanbestedende dienst bedoelt hiermee de applicatie die Vervoerder voor ouders beschikbaar stelt t.b.v. ziekmeldingen e.d.
275.	PvE - 8.2 - Punctualiteit	Wanneer ontstaat een loosmelding door toedoen van Opdrachtnemer?	Wanneer Opdrachtnemer de bestelde rit niet uitvoert en deze niet heeft afgezegd bij Reiziger of wanneer Opdrachtnemer met een verkeerd voertuig komt voorrijden en reiziger hier niet in vervoerd kan worden. Dit is een voorbeeld en geen limitatieve interpretatie.
276.	PvE - 8.2 - Punctualiteit	Hoe wordt de punctualiteit exact berekend?	De punctualiteit wordt bepaald door de werkelijke aankomst- of vertrektijd (objectief geregistreerd, bijvoorbeeld via GPS) te vergelijken met de afgesproken tijd. Een rit geldt als punctueel wanneer deze binnen de in de PvE vastgelegde tijds marge valt. Punctualiteit wordt uitgedrukt als het percentage punctuele ritten ten opzichte van het totaal aantal uitgevoerde ritten.
277.	PvE - 6.2 - Duurzame mobiliteit	Kunt u bevestigen dat de verhoging naar 100% Zero-Emissie ook uitsluitend geldt voor het perceel Centraal Groningen?	Ja, de verhoging naar 100% ZE is uitsluitend van toepassing op het perceel Centraal Groningen. Voor de overige percelen gelden de in paragraaf 6.2 specifiek per perceel opgenomen percentages en termijnen.

278.	PvE - 6.2 - Duurzame mobiliteit	De link verwijst naar een verouderde versie van de Regeling. Kunt u de juiste link verstrekken?	De meest actuele regeling is vindbaar op pianoo.nl/nl/document/19400/handreiking-toepassing-regeling-bevordering-schone-wegvoertuigen
279.	Bijlage 3	Op de tabbladen van Dagbesteding, Wmo en Hub ontbreken de tijden in kolom E. Kunt u die alsnog aanleveren?	De tijden die zijn geleverd (gevraagd) zijn de Bestelde Aankomsttijden. In veel gevallen zijn er geen Besteld Aankomsttijden besteld, maar Bestelde Vertrektijden. Hoe moeten we hier mee omgaan?
280.	BD - 6.1 - Gunningscriterium	Wordt met de jaaromzet (t.b.v. de bepaling van de fictieve korting) per perceel het bedrag genoemd in paragraaf 2.5.5. genoemd?	Dit is correct. De totale fictieve korting wordt berekend als 60% van de genoemde omzet per perceel voor het perceel waarop u inschrijft. De genoemde deelpercentages voor de verschillende kwaliteitscriteria zijn dan dus bijvoorbeeld: 15% van 60% van de omzet van perceel 1.
281.	BD - 2.6.1 - Reizigersprofiel	Kunt u verduidelijken hoe het beschikbare / resterende kilometerbudget berekend wordt / up tot date blijft?	Het beschikbare en resterende kilometerbudget wordt vastgesteld op basis van het door de Opdrachtgever toegekende maximum per Reiziger. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het correct en actueel bijhouden van dit budget. Bij iedere uitgevoerde rit worden de gereden kilometers door Opdrachtnemer geregistreerd en afgeschreven van het budget. Zodra het gebruik het in de documenten vastgelegde signaleringspercentage (bijvoorbeeld 80% van het toegekende kilometerbudget) bereikt, dient Opdrachtnemer dit actief te signaleren richting de inwoner (en, waar van toepassing, de Opdrachtgever). Verdere afhandeling vindt plaats conform de geldende afspraken.
282.	BD - 2.6.1 - Reizigersprofiel	Dient elke reiziger bij aanvang van de nieuwe overeenkomst een nieuwe pas te krijgen?	Dat is correct.

283.	BD - 2.6.1 - Reizigersprofiel	In het reizigersprofiel is het te berekenen tarief opgenomen. Kunt u dit toelichten? Wordt dit voor elke reiziger individueel bepaald?	Het tarief wordt bepaald aan de hand van de indicatie die de Reiziger toegewezen krijgt van Opdrachtgever. Dit geldt inderdaad per individuele Reiziger.
284.	BD - 2.5.2.3 - Stadsdiensten	Wat bedoelt u met het volgende: "Inschrijvers dienen de stadsdiensten wel verplicht af te prijzen...."	Er is in het aangepaste prijzenblad bij deze Nota een veld opgenomen voor de stadsdiensten/lokaal vervoer, wat een optie is binnen de overeenkomst. Het is verplicht dit veld te vullen, het optionele deel heeft betrekking op dat het geen gegarandeerde afname is door Opdrachtgever(s).
285.	BD - 2.5.2.3 - Stadsdiensten	Kunt u uitleggen hoe de kostendeckingsgraad geschat is?	Deze is geraamd op basis van historische kosten en opbrengsten.
286.	BD - 2.5.2.3 - Stadsdiensten	Inschrijver wordt verzocht om een voorstel te doen om de stadsdienst te exploiteren. Kunt u aangeven waar (wanneer) u dit voorstel verwacht?	Dit mag in vrij format (open calculatie met toelichting) aanvullend aan het prijzenblad ingediend worden.
287.	PvE - 21.2 Kilometrage 27 21.2	"Opdrachtgever beschrijft dat zij wil werken met een jaarlijks plafond aan het aantal te reizen kilometers en dat dit gehandhaafd en vermeld moet worden door Opdrachtnemer. Vraag: Hoe hoog is dit 'plafond' per Opdrachtgevende gemeente bij de start van het contract? "	Het huidig plafond ligt tussen de 1500 en 2500 km. Op individueel niveau kan het plafond (tijdelijk) aangepast worden.
288.	PvE - 22.6 Belservice 30 22.6	"Opdrachtgever schrijft: 'Als de afwijking in vertrektijd groter dan 45 minuten is ten opzichte van de nader (telefonisch) afgesproken vertrektijd, dan kan de Reiziger op kosten van de Opdrachtnemer een alternatieve taxi nemen waarbij Opdrachtnemer dient te faciliteren dat de taxi betaald wordt door Opdrachtnemer.' Vraag: Er wordt hier niet voorzien in overmacht situaties door bijv. (zware) files, ongelukken en/of weer-alarmen of een combinatie van die aspecten. Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat	De Opdrachtgever kan niet instemmen met het uitsluitend van toepassing verklaren van deze bepaling bij aantoonbare schuld van de Opdrachtnemer. De eis is opgenomen om zekerheid en betrouwbaarheid voor de Reiziger te waarborgen in situaties waarin de vertraging ten opzichte van de afgesproken vertrektijd meer dan 45 minuten bedraagt. Daarbij geldt dat situaties die kwalificeren als overmacht (zoals extreme weersomstandigheden, ernstige ongevallen of calamiteiten) binnen de overeenkomst als zodanig

		'overmacht' wordt uitgesloten? En dat Opdrachtnemer alleen gehouden is aan deze eis indien zij schuldplichtig is?"	worden herkend en niet aan de Opdrachtnemer worden toegerekend. Buiten overmacht verwacht de Opdrachtgever
289.	PvE - 61.3 Ritplanning 50 61.3	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'De leerlingenoverzichten per school worden vier (4) weken voor aanvang van het schooljaar aan de Opdrachtnemer geleverd.'</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat deze bepaling wordt aangepast naar: streven (8) weken van tevoren, maar niet later dan uiterlijk (6) weken voor aanvang van het schooljaar? Dit geeft Opdrachtnemer de ruimte om haar route-planning adequaat op te stellen en zomervakanties van medewerkers te respecteren."</p>	Gemeenten dragen zorg voor een zo spoedig mogelijke aanlevering van de gegevens. De aanlevertermijn wordt derhalve niet aangepast.
290.	PvE - 61.4 Afwijkende schooltijden 50 61.4	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'De Opdrachtgever informeert de Opdrachtnemer over afwijkende schooltijden. De Opdrachtnemer moet deze wijzigingen (ook eenmalige uitzonderingen) doorvoeren. Afwijkende routetijden mogen alleen worden doorgevoerd nadat de Opdrachtgevers expliciet schriftelijke toestemming hebben gegeven.'</p> <p>In het voortgezet onderwijs (VSO) komt het heel vaak voor dat leerlingen 'afwijkende schooltijden' hebben, met name retour maar ook af en toe 's ochtends. In de afrekensystematiek wordt hierin niet voorzien in apart vervoer terug (bijv. bij enkele uren les-uitval).</p> <p>Vraag: Hoe kijkt Opdrachtgever aan tegen afwijkende VSO (start-</p>	Er moet in de uitvoering ruimte bestaan om retour ritten los te rijden. Uiteraard streeft ook Opdrachtgever ernaar om dergelijke ritten zoveel mogelijk te voorkomen.

		<p>én eind)tijden en in hoeverre wenst zij in dat geval dat de ochtend- en middagroute 1x worden uitgevoerd of wil Opdrachtgever de ruimte bieden om de retour-ritten 'los' te rijden?"</p>	
291.	PvE - Begrippenlijst 2 en 3	<p>Opdrachtgever definieert de 'Logische route' als de 'route gepland met Easytravel (of gelijkwaardig programma) middels de keuze de 'kortste route'. En verwijst hiernaar per vervoerssoort.</p>	<p>Een deel van de vraag lijkt hier te missen en is daarom niet beantwoord. Aanbestedende dienst verzoekt u de vraag nogmaals in te dienen bij de tweede Nota van Inlichtingen.</p>
292.	PvE - Duurzame mobiliteit 11 6.2	<p>"</p> <p>Opdrachtgever schrijft in paragraaf 6.2: '... Vier (4) jaar na aanvang van de Overeenkomst wordt dit verhoogd naar 100% Zero-Emissie.</p> <p>Vraag: Blijft op deze 100% ZE de uitzondering voor rolstoelbussen voor de gehele looptijd van het contract gelden? Indien niet, wat zijn daarbij Opdrachtgever haar overwegingen?</p> <p>"</p>	<p>Ja, de uitzondering voor rolstoelbussen blijft gelden gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst, ook na het moment waarop het vereiste wordt verhoogd naar 100% ZE. Deze uitzondering is opgenomen omdat voor rolstoelbussen momenteel onvoldoende volwaardige en breed inzetbare ZE-alternatieven aanwezig zijn. Indien gedurende de looptijd van de overeenkomst wel breed inzetbare alternatieven beschikbaar zijn, verwacht Opdrachtgever van Opdrachtnemer deze geleidelijk en in redelijkheid toepast. Dit gebeurt in overleg en met oog voor technische haalbaarheid, inzetbaarheid, leverbaarheid en kosten. De overgang wordt zorgvuldig afgestemd binnen het contractmanagement en niet automatisch afgedwongen.</p>
293.	PvE - Eisen WMO-vervoer en Hubtaxi 19 15.3	<p>"</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat Opdrachtnemer alleen bij aantoonbare schuld (bijv. door te laat ophalen) gehouden is deze bepaling/eis te garanderen? Dit met uitzondering van overmacht-situaties zoals bijv. extreem weer(-alarmen) of ongelukken? Zo niet, kan Opdrachtgever haar overwegingen daarbij geven?</p> <p>"</p>	<p>Nee, de Opdrachtgever kan niet instemmen met het beperken van de garantie uitsluitend tot situaties waarin sprake is van aantoonbare schuld van de Opdrachtnemer. De bepaling is opgenomen om betrouwbaarheid en continuïteit van het vervoer voor kwetsbare doelgroepen te borgen en geldt daarom als resultaatverplichting. Daarbij geldt dat situaties van overmacht (zoals extreme weersomstandigheden of</p>

			ernstige omgevallen) reeds binnen het contract als zodanig binnen het contract worden herkend en niet aan de Opdrachtnemer worden toegerekend. Buiten overmacht verwacht de Opdrachtgever dat de Opdrachtnemer zijn organisatie zodanig inricht dat aan de eis wordt voldaan. De bepaling blijft derhalve ongewijzigd.
294.	PvE - Eisen WMO-vervoer en Hubtaxi 19 16	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>Wijzigingen in beleid die effect hebben op de uitvoering van de overeenkomst en/of bedrijfsvoering worden door de Opdrachtgever tijdig kenbaar gemaakt aan de opdrachtnemer maar zullen nooit wezenlijk van aard zijn.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever duiden wat hier bedoeld wordt met 'zullen nooit wezenlijk van aard zijn' en zou Opdrachtgever dit (grofweg) kunnen kwantificeren? "</p>	Met "zullen nooit van wezenlijke aard" zijn wordt bedoeld dat beleidswijzigingen geen fundamentele impact hebben op de aard, omvang of economische balans van de overeenkomst. Hert betreft slechts beperkte aanpassingen binnen de bestaande contractuele kaders. Een exacte kwantificering is niet mogelijk; de beoordeling vindt plaats op basis van impact en proportionaliteit.
295.	PvE - Loosmelding reiziger 14 8.3.1	<p>"</p> <p>Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Indien de loosrit door het toedoen van de Reiziger veroorzaakt wordt, zijn de kosten voor de Reiziger en aan de Reiziger te factureren door Opdrachtnemer.'</p> <p>Dit is een bepaling die in de praktijk welles/nietes met klanten/reiziger zal oproepen en wringt met klantgericht en klantvriendelijk handelen.</p> <p>Vraag: Waarom het Opdrachtgever ervoor gekozen om deze constructie te introduceren? En staat zij ervoor open om dit aan te passen zodat in de dagdagelijkse praktijk klanten op een</p>	De bepaling is opgenomen om onnodige loosritten te voorkomen en zo publiek geld en beschikbare capaciteit doelmatig in te zetten. De Opdrachtgever is zich ervan bewust dat toepassing hiervan kan leiden tot administratieve lasten en discussies met Reizigers. Daarom verwacht de Opdrachtgever een zorgvuldige en klantvriendelijke toepassing, waarbij ruimte is voor maatwerk, bijvoorbeeld door in incidentele gevallen eerst te waarschuwen en pas bij herhaaldelijk of structureel gedrag kosten in rekening te brengen. Over een werkbare en proportionele uitvoering worden nadere afspraken gemaakt in de implementatie en contractbeheerfase.

		<p>ándere manier worden aangespoord om niet 'zomaar' loze ritten te veroorzaken? Bijv. eerst met een formele waarschuwing en bij hernieuwde overtreding de kosten in rekening brengen?"</p>	
296.	PvE - Overkoepelende eisen 7 2.7	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>De Opdrachtnemer stemt ermee in dat, wanneer de Opdrachtgever of het team Publiek Vervoer aanvullende informatie wenst die buiten de standaard gegevenslevering valt, deze informatie kosteloos wordt verstrekt, mits deze gebaseerd kan worden op reeds verzamelde brondata.</p> <p>Vraag: wat wordt verstaan onder de 'reeds verzamelde brondata'? Dit is namelijk niet voor elk automatiseringssysteem gelijk en daarbij afhankelijk van inrichting.</p> <p>"</p>	Dit betreft de onbewerkte ritgegevens van Opdrachtnemer.
297.	PvE - Overname Personeel 13 7.4	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Boven op de CAO-eisen dient al het personeel van de latende partij dat zich met het vervoer bezig houdt, direct of indirect, inclusief SWkrachten, opnieuw ingezet te worden door de nieuwe contractant. Dit overstijgt de reguliere verplichtingen, zoals vastgelegd in de CAO Taxivervoer. Deze eis kan worden gerelateerd aan de eis voor invulling van 2% van de opdrachtwaarde vanuit de doelgroepen Social Return.</p> <p>Indien het om zwaarwegende redenen niet mogelijk blijkt een medewerker te herplaatsen, dient de nieuwe werkgever zorg te dragen voor ondersteuning of doorgeleiding naar andere vervoersondernemingen of andere branches passend bij het personeelslid.'</p>	De hier beschreven eis ziet niet op aanvullende CAO-overstijgende voorwaarden van medewerkers individueel, maar dat de nieuwe contractant ook de SWkrachten die de latende vervoerder inzette kan overnemen (want deze vallen buiten de OPOV-regeling) en daarmee deze ook kan opvoeren als vervulling (van een deel van) de SROI-verplichting binnen deze overeenkomst.

		Vraag: Hoe ziet Opdrachtgever aan tegen het vaststellen van de CAO-overstijgende verplichtingen van álle medewerkers incl. indirect? Dit onderdeel kan in de praktijk wrevel en disputen veroorzaken, hoe ziet Opdrachtgever daar tegenaan en waarom is voor deze constructie gekozen?"	
298.	PvE - Overname Personeel 13 7.4	<p>"Opdrachtgever schrijft:</p> <p>'Boven op de CAO-eisen dient al het personeel van de latende partij dat zich met het vervoer bezig houdt, direct of indirect, inclusief SWkrachten, opnieuw ingezet te worden door de nieuwe contractant. Dit overstijgt de reguliere verplichtingen, zoals vastgelegd in de CAO Taxivervoer. Deze eis kan worden gerelateerd aan de eis voor invulling van 2% van de opdrachtwaarde vanuit de doelgroepen Social Return.</p> <p>Indien het om zwaarwegende redenen niet mogelijk blijkt een medewerker te herplaatsen, dient de nieuwe werkgever zorg te dragen voor ondersteuning of doorgeleiding naar andere vervoersondernemingen of andere branches passend bij het personeelslid.'</p> <p>Vraag: Verstaat Opdrachtgever uitzendkrachten onder het 'personeel van de latende partij', aangezien deze formeel in dienst zijn van de uitzender. Indien niet, kan Opdrachtgever uiteenzetten waarom niet?</p> <p>"</p>	Nee, het betreft personeel in dienst van de latende partij. Geen ingehuurd personeel, omdat dit geen eigen personeel is.
299.	PvE - Vervoerscentrale 15 9.1	<p>"</p> <p>Opdrachtgever schrijft:</p>	De naleving van paragraaf 9.1 wordt gemonitord via het reguliere contractmanagement, onder meer tijdens de implementatiefase en in operationele overleggen.

		<p>'De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat na gunning de vervoerscentrale in een van de aan hem gegunde percelen gevestigd wordt. Dan wel wanneer Opdrachtnemer reeds een vervoerscentrale gevestigd heeft in een van de zeven percelen, wordt de dienstverlening vandaar uitgevoerd indien dit in het kader van efficiëntie (en kostenoverwegingen) de voorkeur van de Opdrachtnemer is. De vervoerscentrale is een actieve, uitvoerende vestiging.'</p> <p>Vraag: In hoeverre is hier door Opdrachtgever sprake van controle, toezicht en handhaving van deze eis? En kan Opdrachtgever aangeven dat indien er in de uitvoering toch níet aan de eis wordt voldaan - bijvoorbeeld doordat uitvoering tóch door de landelijke verkeersleiding wordt gedaan - hoe zij daarmee omgaat?"</p>	<p>Daarbij wordt beoordeeld of de vervoerscentrale daadwerkelijk een actieve, uitvoerende rol vervult met voldoende regionale betrokkenheid en kennis van de gegunde percelen. Indien blijkt dat de dienstverlening feitelijk niet vanuit een dergelijke vervoercentrale plaatsvindt, wordt dit als een afwijking aangemerkt. In dat geval volgt afstemming en herstelgericht overleg; bij blijvende niet-naleving kunnen contractuele maatregelen worden toegepast.</p>
300.	PvE 18.11 22 18.11	<p>"</p> <p>Opdrachtgever stelt:</p> <p>'Bij reizen van 0 - 10 kilometer is de maximale verblijfstijd van de Reiziger in het voertuig 30 minuten'.</p> <p>Dit beperkt in potentie de combinatie- en daarmee efficiency mogelijkheden bij ritten van 5-10km. zéker in stedelijk gebied en/of rolstoelgebonden vervoer waarbij in/uitstaptijd zwaarder wegen.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat deze eis wordt verruimd naar de maximale verblijfstijd van 45min. bij 0 - 10km.? Indien niet, kan Opdrachtgever dan aangeven wat daarbij haar overwegingen zijn?"</p>	<p>De maximale verblijfstijd van 30 minuten bij ritten van 0–10 kilometer blijft ongewijzigd. Deze norm is bewust gekozen om het vervoer bij korte afstanden comfortabel en proportioneel te houden vanuit het perspectief van de reiziger. Efficiënt combineren is toegestaan, maar mag niet ten koste gaan van de verblijfsduur en kwaliteit van het vervoer.</p>

301.	PvE 18.11 22	<p>"</p> <p>Vraag: De maximale verblijfsduur bij ritten van >25km op commercieel tarief, welke eisen stelt Opdrachtgever daaraan en zou U deze, al dan niet als uitzondering, willen opnemen in deze bepaling?</p> <p>"</p>	<p>Voor ritten van meer dan 25 km op commercieel tarief gelden geen aanvullende of afwijkende eisen ten aanzien van de maximale verblijfsduur. Dit betekent dat uitsluitend de reeds in het PvE vastgelegde algemene eisen voor reistijd en verblijfsduur van toepassing zijn. Met andere woorden: er worden geen extra maxima of uitzonderingen toegevoegd naast de bestaande bepalingen. Paragraaf 18.11 blijft ongewijzigd.</p>
302.	PvE 2.13 Overlegstructuur 8 2.13	<p>U schrijft: "Opdrachtgever dient bij aanvang...". Bedoelt u hier "Opdrachtnemer dient bij aanvang...".</p>	<p>Dit is correct.</p>
303.	Planning	<p>In paragraaf 3.3 van het Beschrijvend document is de planning opgenomen waaruit blijkt dat de periode tussen de uiterste datum voor het indienen van de inschrijvingen (15 juni 2026) en het voornemen tot gunning (1 september 2026) circa elf weken bedraagt.</p> <p>Inschrijver constateert dat hiermee door de aanbestedende dienst een relatief ruime termijn wordt voorzien voor de beoordeling van de inschrijvingen, hetgeen gelet op de omvang en complexiteit van de opdracht begrijpelijk voorkomt. Tegelijkertijd bedraagt de periode tussen publicatie van de aanbesteding en de uiterste datum voor het indienen van de inschrijving circa tien weken, waarin tevens meerdere vragenrondes plaatsvinden.</p> <p>Gelet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de omvang van de opdracht; • het aantal percelen; • de verschillende vervoersvormen; • de vereiste uitwerking van kwalitatieve subgunningscriteria; • de benodigde interne afstemming met operationele, financiële en ICT-deskundigen; 	<p>Nee, deze termijn wordt niet verlengd. Uw inschatting is onjuist, deze termijn is zo lang enerzijds omdat er de bestuurlijke besluitvorming van 22 gemeenten en het OV-bureau voorbereid dient te worden en anderzijds omdat er het zomerreces tussen zit en dan zowel beoordelaars als ondertekening bevoegden niet aanwezig zijn. Daarnaast is er indien alle termijnen opgeschoven zouden worden om meer inschrijftijd te realiseren een te korte implementatietijd over.</p>

		<p>vergt het opstellen van een zorgvuldige en kwalitatief hoogwaardige inschrijving een aanzienlijke voorbereidingstijd.</p> <p>Inschrijver verzoekt de aanbestedende dienst daarom te overwegen de inschrijftermijn te verlengen, zodat inschrijvers een optimaal uitgewerkte en realistische aanbidding kunnen doen die recht doet aan de doelstellingen van deze aanbesteding. Is de aanbestedende dienst bereid de inschrijftermijn te verlengen, althans te motiveren waarom de huidige termijn proportioneel wordt geacht in relatie tot de complexiteit van de opdracht en de beschikbare beoordelingstijd?</p>	
304.	"PvE 2.6 Aanleveren data Bijlage Afrekensystematiek - managementrapportage" "7 12" "2.6 3.7"	<p>"Opdrachtgever schrijft in paragraaf 2.6 over 'kosteloos wekelijks digitaal informatie' aanleveren. Dit matcht niet met het maandelijks facturatieproces en de factuurbijlage die daarbij van toepassing is. Daarnaast is het een extra administratieve last om 4-5weken per maand te rapporteren én maandelijks te rapporteren.</p> <p>Vraag: kan Opdrachtgever ermee instemmen dat de aan te leveren managementinformatie op maandbasis wordt verstrekt en op verzoek incidenteel voor een afwijkende periode bijv. voor (een aantal) weken?</p> <p>"</p>	Nee, hiermee kan Opdrachtgever niet instemmen.
305.	"PvE 51.3 Wegrijden Jeugdwet PvE 59.6 Wegrijden Leerlingenvervoer" "41 46" "51.3 59.6"	<p>"De wachttijd wordt gesteld op maximaal 3minuten. Dat kan bij een busje met 8 kinderen behoorlijk oplopen en gaan knellen met maximale verblijfstijd in de route(s).</p> <p>Vraag: Kunt U ermee instemmen dat voor deze twee vervoersvormen maximaal 2min. wachttijd wordt gehanteerd?"</p>	<p>Nee, de Opdrachtgever is niet bereid om de maximale wachttijd te verkorten van 3 naar 2 minuten voor Jeugdwet- en Leerlingenvervoer.</p> <p>De wachttijd van maximaal 3 minuten is bewust gekozen om een zorgvuldige, veilige en realistische uitvoering mogelijk te maken, met name bij voertuigen met meerdere kinderen waarbij in- en uitstappen meer tijd kan vergen.</p>

306.	PvE 54.1 Kwaliteitsbewaking LLV 43 54.1	<p>"Opdrachtgever schrijft: 'De Opdrachtnemer levert (met inachtnaam van de wet op de privacy) ten aanzien van het leerlingenvervoer wekelijks een managementrapportage op aan Publiek Vervoer en Opdrachtgever(s) met daarin' onder andere het veld 'ritten per leerling per maand'.</p> <p>Vraag: Bedoelde Opdrachtgever deze informatie op maandbasis uit te kunnen vragen? Indien dit wél op weekbasis was bedoeld en moet worden aangeleverd: kan Opdrachtgever aangeven welke meerwaarde dit heeft?"</p>	Nee, Opdrachtgever wenst een wekelijkse rapportage om zicht te houden op de ontwikkelingen in het vervoer.
307.	PvE 9.2 Algemeen 15 9.2	<p>"Opdrachtgever stelt dat internetapplicaties dienen te voldoen aan het waarmerk drempelvrij.nl. Recent is dit waarmerk omgedoopt tot 'Digital Inclusive' en de eisen van dit waarmerk gaan aanzienlijk verder dan beschreven in paragraaf 9.2. Het waarmerk stelt dat de applicatie/website technisch én inhoudelijk toegankelijk is, dit aantoonbaar wordt gemaakt en de organisatie dit structureel borgt.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever ermee instemmen dat Opdrachtnemer de reikwijdte van paragraaf 9.2 hanteert bij het hanteren van een internetapplicatie, dus: 'de applicatie moet intuïtief ingericht worden'."</p>	Nee de Opdrachtgever kan niet instemmen met het beperken van de reikwijdte van paragraaf 9.2 tot uitsluitend intuïtieve inrichting. Met de verwijzing naar het waarmerk drempelvrij.nl / Digital Inclusive wordt beoogd dat internetapplicaties voldoen aan de geldende eisen voor digitale toegankelijkheid, zoals deze zijn vastgelegd in het bijbehorende waarmerk. Dit betekent dat applicaties technisch en inhoudelijk toegankelijk dienen te zijn en dat dit aantoonbaar is. De eis in paragraaf 9.2 blijft daarmee ongewijzigd van kracht; een louter intuïtieve inrichting is niet voldoende om aan deze eis te voldoen.
308.	"PvE 9.4 Reisregisseur PvE 14 Perceel (grens)overschrijdend vervoer" "15 18" "9.4 14"	<p>"Opdrachtgever stelt in paragraaf 9.4 en 14 de spelregels van het 'Perceel(grens)overschrijdend vervoer.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever aangeven wat zij concreet van Opdrachtnemer(s) verlangt in de uitvoering van perceeloverschrijdende ritten en bij welk perceel deze ritten</p>	Zie antwoord op vraag 36 en 44.

		horen? "	
309.	"PvE 9.4 Reisregisseur PvE 14 Perceel (grens)overschrijdend vervoer Bijlage - Data" "15 18" "9.4 14"	<p>"Opdrachtgever stelt in paragraaf 9.4 en 14 de spelregels van het 'Perceel(grens)overschrijdend vervoer. Daarnaast wordt in de 'data bak' bij de aanbesteding op rit-niveau uitgelijst bij welk perceel welke rit hoort.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever aangeven hoe de rittenbak qua perceel-indeling samenhangt met hetgeen beschreven in paragraaf 9.4 en paragraaf 14 PvE? En hoe concreet is omgegaan met de perceel(grens)overschrijdende ritten in de Data bijlage?"</p>	Uitgangspunt is dat de Reiziger altijd zijn eigen Vervoerder contact. De Vervoerder kan besluiten om de rit uit te besteden aan een Vervoerder in een ander perceel, maar blijft verantwoordelijk voor de correcte uitvoering.
310.	"PvE Begrippenlijst PvE 18.11" "3 22" " 18.11"	<p>"Het begrip (maximale) 'verblijfstijd' is een belangrijk begrip in de vervoerseisen.</p> <p>Vraag: Zou Opdrachtgever zo vriendelijk willen zijn deze in de begrippenlijst te definiëren en daarbij expliciet te zijn t.a.v. wachttijd bij client2 terwijl client1 reeds in het voertuig zit en wel/niet incl. de in/uitstaptijd?!"</p>	De verblijfstijd wordt opgenomen in de begrippenlijst.
311.	"PvE Bijlage 9 - Afrekensystematiek" 11 6.2	<p>"Opdrachtgever verwijst naar de Rbsw voor de duurzaamheidsvereisten. De Rbsw verwijst op haar beurt naar EU-verordeningen. Dit is door Pianoo uitgewerkt in een 'handreiking toepassing Rbsw' waarin de praktische toepassing van de Rbsw en EU-verordeningen wordt uitgewerkt.</p> <p>Deze handreiking pag. 5, stelt dat 'lichte voertuigen' M1/M2 en N1 voor minimaal 38.5% emissievrij dienen te zijn gedurende de 'tweede referentieperiode'. En dat dit wordt gemeten aan de hand van het aantal in te zetten voertuigen en dus niet o.b.v. het aantal reizigerskilometers.</p> <p>De Bijlage 9 Afrekensystematiek voorziet hier in paragraaf 3.7</p>	Dit is correct. Er wordt een gewijzigd formulier ter beschikking gesteld.

		<p>'Voorbeeld managementrapportage' voor Tarief 1 echter niet in.</p> <p>Vraag: Kan Opdrachtgever bevestigen dat Tarief 1 het veld 'Type aandrijving voertuig (benzine/diesel/elektrisch/etc.)' onbreekt? En indien dit het geval een nieuwe versie van deze bijlage ter beschikking stellen?"</p>	
312.	Beschrijvend document par. 6.3.6	G2.6 Implementatieplan. In het kader van een gelijk speelveld in de beoordeling ligt het voor de hand dat een zittende opdrachtnemer van een perceel, het implementatieplan opstelt als ware de inschrijver een nieuwe vervoerder is. Kunt u hiermee instemmen?	Dit is correct. Het betreft een nieuwe overeenkomst met nieuwe of aangepaste eisen en/of uitgangspunten.
313.	Beschrijvend document 3.4	Het is mogelijk dat een vraag per perceel (of percelen) wordt gesteld. Kunt u bevestigen dat elk antwoord voor een specifiek perceel enkel geldt voor dat specifieke perceel?	In principe geldt de beantwoording voor elk perceel - met uitzondering van eisen die perceel specifiek zijn. De stukken zijn zo opgesteld dat er geprobeerd is een zo breed mogelijke basis op te stellen die geldt voor alle percelen en waar nodig deze perceel specifiek te maken. Dus tenzij hetgeen de vraagt betreft perceel specifiek is of het in het antwoord vermeldt staat, is het antwoord geldig voor alle percelen
314.	PvE 18.4	Bij prioriteitsritten is het toegestaan dat de reizigers maximaal 20 minuten voor de afgesproken tijd aanwezig zijn. Er is dus een marge van 20 minuten. Dat kan in bepaalde gebieden erg krap zijn. De kans dat de reiziger eerder op locatie is, is groot. Bij andere vervoerscontracten is dit meestal 30 minuten. Bent u bereid dit aan te passen naar 30 minuten?	Nee, de Opdrachtgever is niet bereid de marge bij prioriteitsritten te verruimen van 20 naar 30 minuten. De termijn van maximaal 20 minuten voor de afgesproken tijd is bewust gekozen om een balans te waarborgen tussen operationele flexibiliteit en het voorkomen van onnodig vroeg aanwezig te zijn van Reizigers. De huidige bepaling blijft ongewijzigd.
315.	PvE 20.8	Hier staat 'Als tijdstip van voorrijden wordt beschouwd het moment waarop de chauffeur zich bij de buitendeur aanmeldt'. Op welke wijze moet de vervoerder dit tijdstip registreren?	Zie antwoord op vraag 84 en 113.

316.	Beschrijvend document, algemeen	Is het mogelijk dat u wat meer informatie aanreikt over het contractmanagement? Is er één contractmanager per perceel, of voor alle percelen? Hoe meet u prestaties, wij zien bijvoorbeeld geen KPI's of (prestatie)normen in de documenten.	Er is nu 1 contractmanager die vanuit Publiek Vervoer het contractmanagement overziet voor de deelnemende gemeenten. Er zijn geen specifieke KPI's in de contracten opgenomen anders dan de KTO-cijfers. Maar in het PvE zijn wel degelijk punten opgenomen die als KPI gezien zouden moeten worden, namelijk zaken als ritpunctualiteit per gemeente, bepaalde meettijden zoals verblijfsduur, wachttijd, etc.
317.	PvE 21.4	Dienen er na de gunning nieuwe Wmo-passen en huisgenotenpassen te worden verstrekt? Of verschilt dit per perceel?	Elke Reiziger dient een nieuwe pas te ontvangen, evenals de huisgenoten.
318.	PvE 61.3	De leerlingenoverzichten per school worden 4 weken voor aanvang geleverd. De opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor de schooltijden van de scholen. Vier weken voor aanvang zijn alle locaties gesloten en kunnen we deze informatie niet ophalen. Hoe moet de vervoerder dit uitvoeren?	In de implementatiefase zullen hiertoe de nodige voorbereidende handelingen worden getroffen. Informatie over schooltijden zijn veelal te vinden op de websites van de scholen en wijzigen over het algemeen zeer weinig.
319.	PvE 7.4	Hierin geeft u aan dat eigenlijk 100% van de mensen die werkzaamheden verrichten voor deze opdracht overgenomen moeten worden. Een zeer goede aanvulling. Hoe gaat u dit controleren? En heeft de latende vervoerder hier ook verplichtingen in? Deze zullen de n.a.w. gegevens moeten overhandigen. Hoe ziet u de uitwerking van dit onderwerp?	De overdracht van het personeel dient te geschieden in goed overleg tussen partijen. Wij gaan hierbij uit van vertrouwen als goede start van de samenwerking tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer, maar zullen indien nodig acteren aan de hand van signalen.
320.	PvE 6.3	U verwijst naar laatste VVR. In deze versie is mogen reizigers de liftplateau staan. Klopt dit? En mogen reizigers ook in de scootmobiel blijven zitten wanneer deze op de lift naar boven/beneden gaat?	Dit is correct. Passagiers mogen niet op de scootmobiel blijven zitten op de lift.
321.	PvE 6.2	Om tegenstrijdigheden te voorkomen. In alle percelen (uitzondering Centraal Groningen) is het duurzaamheidspercentage 38,5%. Vallen de rolstoelbussen hier wel of niet onder?	De rolstoelbussen vallen hier niet onder.

322.	PvE 2.13	Hier staat dat de opdrachtgever een voorstel moet doen. Klopt dat? Of moet dit Opdrachtnemer zijn?	De vermelding dat de Opdrachtgever een voorstel moet doen is niet juist en betreft een verschrijving. In paragraaf 2.13 wordt bedoeld dat het de Opdrachtnemer is die het voorstel doet. De bepaling dient overeenkomstig te worden gelezen en toegepast.
323.	PvE Begrippenlijst	Kunt u het begrip 'Wachttijd' nader uitleggen? Een chauffeur komt om 9:20 aan, belt de klant om 9:21 en de klant stapt om 9:30 uur in. Wat is in dit voorbeeld de wachttijd?	Onder wachttijd wordt verstaan: de tijd tussen het moment waarop de chauffeur aankomt op de afgesproken opstaplocatie en het moment waarop de Reiziger instapt, voor zover de chauffeur zich tijdig heeft gemeld en de Reiziger nog niet gereed is. Toegepast op het voorbeeld: Aankomst chauffeur 09.20, melden chauffeur 09.21, instappen Reiziger 09.30. De wachttijd bedraagt in dit geval 10 minuten. Het moment van bellen verandert de start van de wachttijd niet. Deze start bij aankomst op de opstaplocatie.
324.	Beschrijvend document par 6.3.4 / 6.3.5 / 6.3.6	In 6.3.4 en 6.3.5 staat: 'De mate van meetbaarheid en inzichtelijkheid voor de opdrachtgever'. In 6.3.6 staat in plaats van 'opdrachtgever' --> 'opdrachtgever(s). Is dit een fout of is hier bewust voor gekozen. Als er bewust voor gekozen is kunt u dit dan nader uitleggen?	Dit is per abuis zo opgenomen. Indien er Opdrachtgever staat kunt u ten alle tijden Opdrachtgever(s) lezen. Alle percelen kennen meerdere Opdrachtgevers aangezien het OV-bureau in alle percelen een Opdrachtgever is en er altijd minimaal 1 gemeente deelneemt aan een perceel.
325.	Beschrijvend document par.2.6.5.1	In deze paragraaf geeft u aan dat er geen rittenbakken of betrouwbare data is van het Jeugdwet vervoer. De afgelopen jaren zien we landelijk dat er steeds meer Jeugdwet vervoer komt. Ook zien we dat deze ritten lastig te combineren zijn en er veel wensen en eisen zijn. Het resultaat hiervan is dat het lijkt op 'directievervoer'. Om een goede calculatie te maken is het wenselijk om toch te beschikken over ritdata. Misschien is dat niet mogelijk voor alle gemeenten, alles wat aanwezig is kan helpen voor het maken van een calculatie.	Zie het antwoord op vraag 1 en vraag 55.

326.	Beschrijvend document par. 3.8	Bedoelt u met 'normale' marges, marges die niet heel extreem smal of wijd zijn?	Hiermee wordt bedoeld dat het document gewoon normaal leesbaar moet zijn en een gangbare margeopmaak moet kennen. Dit is dus inderdaad niet extreem smal of extreem wijd. Een goed vertrekpunt is de standaardmarge die Microsoft Word gebruikt.
327.	Conceptovereenkomst artikel 4.4	<p>In de conceptovereenkomst is opgenomen dat de tarieven vaststaan tot en met 31 december 2027 en dat Opdrachtnemer uiterlijk 1 december een onderbouwd indexeringsvoorstel dient in te dienen, voor het eerst per 1 december 2027 ten behoeve van indexering per 1 januari 2028.</p> <p>Dit betekent dat inschrijvers al in juni 2026 een prijs moeten indienen, terwijl de NEA-index voor 2027 waarschijnlijk pas in november 2026 bekend wordt gemaakt. Gezien de huidige ontwikkelingen in de wereld is het voor inschrijvers onmogelijk om hier een realistische inschatting van te maken. We vragen u dan ook (voor een eerlijk vergelijk van de inschrijfprijzen) de methodiek omtrent de NEA-indicering aan te passen? Zo niet, kunt u dan toelichten hoe inschrijvers met dit risico moeten omgaan?</p>	Zie antwoord op vraag 4.
328.	Beschrijvend document par. 6.5	Is het zo dat, in de beoordelingsteams, het teamlid vanuit het OV-bureau, en ook de teamleden vanuit het team van Publiek Vervoer, kunnen verschillen per perceel? Met andere woorden, kan het team voor perceel 1 er gehéél anders uitzien dan het team voor bijvoorbeeld perceel 2?	Dit is correct.
329.	PvE 2.16	Mogen wij er vanuit gaan dat een dergelijke eis (in dit voorbeeld de vaste contactpersoon) altijd voor dat betreffende perceel geldt? Dus wint een inschrijver twee percelen dan kunnen er, wederom in dit voorbeeld, twee verschillende contactpersonen zijn.	Dit is correct

330.	Beschrijvend document par. 6.4	Bij de score 'goed' staat dat de uitwerking aansluit op de visie en doelen van PVGD. Bij de score 'uitmuntend' zien we dit niet terug (hetgeen wel voor de hand ligt). Is het in het licht van het voorkomen van verwarring over de wijze van beoordelen (en het feit dat deze óók beschreven is bij de separate gunningscriteria, én er na de tabel op pagina 43 een opsomming volgt die niet gekoppeld is aan de verschillende scores), een idee het beoordelingskader te herzien en uit te lijnen met de verschillende scores?	Nee, onder uitmuntend wordt in dit geval een algemeen overstijgende verwachting bedoeld. Dus niet alleen het voldoen aan de verwachting, maar deze verwachting ook overstijgen.
331.	Beschrijvend document par. 6.4	In het beoordelingskader staat bij de score 'goed' beschreven dat de uitwerking deels is toegespitst op het perceel en de regio. Dit impliceert dat bij de score 'uitmuntend' alles dat beschreven wordt toegespitst moet zijn op het perceel en of de regio. Het lijkt ons echter voor de hand te liggen dat een aspect van de aanpak los kan staan van een perceel (bijvoorbeeld de wijze van implementeren van ICT, of bepaalde aspecten in het communiceren met de reiziger, kunnen gelijk zijn, een uniforme aanpak is vaak zelfs wenselijk). Vraag: kan de score 'uitmuntend' ook verkregen worden indien er perceel-generieke of perceel-overstijgende aspecten worden beschreven?	Ja, dit is mogelijk. Een perceel overstijgende aanpak is niet altijd minder goed dan een perceel specifieke aanpak. Er moet dan echter wel beschreven staan waarom er een overstijgende/generieke aanpak gekozen is en waarom deze meerwaarde biedt over een specifieke aanpak.
332.	Beschrijvend document par. 6.3.4	G2.4 Reizigersgeluk. Het begrip reizigersgeluk is in relatie tot OV en doelgroepenvervoer relatief nieuw. Kunt u aangeven wat u als opdrachtgever er onder verstaat?	Het is aan de Inschrijvers om nadere invulling te geven aan Reizigersgeluk op basis van de eigen praktijkervaring met het vervoer van (kwetsbare) reizigers.
333.	Beschrijvend document par. 6.3.6	G2.6 Implementatieplan. Is het akkoord dat wij separaat, buiten de 5 A4 om, een planning op A3-formaat aanreiken?	Zie het antwoord op vraag 172.
334.	Beschrijvend document par. 6.3.6	G2.6 Implementatieplan. Mogen wij ervan uitgaan dat de 100% fictieve korting betrekking heeft op meerwaarde inzake de implementatie? De vraag lijkt wellicht wat vreemd maar bij de overige gunningscriteria staat het onderwerp concreet benoemd,	Dit is correct.

		hier niet. Met de vraag willen we tevens voorkomen dat er na de gunning verwarring ontstaat.	
335.	Beschrijvend document par. 6.3.5	G2.5 Medewerkerstevredenheid. Mogen wij ervan uitgaan dat het woordje 'reiziger geluk' in de regel over de 100% korting een typo is?	Dit is correct.
336.	Beschrijvend document par. 6.3.3	G2.2 Samenwerking en communicatie. De woorden "de wijze waarop Inschrijver voornemens is te communiceren" kan op vele manieren geïnterpreteerd worden. Voor uw beeldvorming, een antwoord 'via email' zou een correcte interpretatie kunnen zijn. Wij vermoeden dat uw vraag breder is maar ook hier is de vraag in feite 'te breed'. Kunt u aangeven wat u precies bedoelt?	Het is aan de Inschrijver om op basis van eigen kennis en ervaring om hier invulling aan te geven.
337.	Beschrijvend document par. 6.3.2	G2.2 Samenwerking en communicatie. U stelt een (mooi) open vraag over samenwerking en communicatie. Voor een inschrijver is het echter lastig in te schatten wat u als opdrachtgever wenst, ondanks dat er in het PvE een en ander over overleg is beschreven (eis 2.13, 2.14 bijvoorbeeld). Het risico bestaat dan dat wij iets beschrijven dat niet gewenst is. Dit kan ook nog verschillen per perceel, we kunnen ons voorstellen dat gemeenten in het ene perceel ontzorgt willen worden door het team van Publiek Vervoer, maar dat andere gemeenten graag actief betrokken zijn, en vooraan willen staan in overleggen en zelfs bij operationele zaken. Kunt u voor gunningscriterium G2.2 per perceel meer precies aangeven wat uw wensen zijn? Wij vrezen dat de beoordeling anders een subjectief karakter kan krijgen, ondanks dat u een mooi open vraag stelt.	Het is aan de Inschrijvers om op basis van eigen kennis en ervaring om hier invulling aan te geven.
338.	Beschrijvend document par. 6.3.2	G2.2 Samenwerking en communicatie. Uw vraag lijkt zich te richten op de communicatie met reizigers in het vervoer anders dan het leerlingen- en Jeugdwetvervoer. Immers u spreekt over reizigers, niet over ouders. Mogen wij er vanuit gaan dat uw vraag	Dit is correct.

		betrekking heeft op alle vervoersoorten en dat de communicatie breder is?	
339.	PvE 2.9	Wij dienen bij een klacht binnen tien (10) werkdagen een inhoudelijke reactie te geven. Is die termijn inclusief de tijd dat Publiek Vervoer het akkoord op de reactie geeft? Zo ja, welke maximale doorlooptijd hanteert u voor hetgeven van het akkoord?	De termijn is inclusief akkoord Publiek Vervoer.
340.	PvE 2.9	U maakt het onderscheid naar klachten en calamiteiten. Begrijpen wij het goed dat als een reiziger een klacht wil indienen die een relatie heeft met een eerdere calamiteit, wij deze klacht niet mogen aannemen, noch registeren?	Nee, dat begrijpt u niet juist. Een klacht die verband houdt met een eerdere calamiteit mag en moet wel degelijk worden aangenomen en geregistreerd als klacht. Het onderscheid in paragraaf 2.9 ziet op het moment en de aard van de afhandeling: een calamiteit betreft een acuut incident dat direct operationeel moet worden opgepakt en gemeld; een klacht betreft de (al dan niet latere) melding of onvrede van een Reiziger over de uitvoering, ook als deze niet voortvloeit uit een calamiteit. Indien een Reiziger naar aanleiding van een calamiteit een klacht indient, wordt deze klacht regulier geregistreerd en afgehandeld volgens de klachtenprocedure. Beide processen bestaan dus naast elkaar en sluiten elkaar niet uit.
341.	Beschrijvend document par. 6.3.1	Betreft G2.1 Klachtenafhandeling en klantgerichtheid. U beoordeelt op 'een proactieve rapportage'. Kunt u toelichten wat een proactieve rapportage is?	De mate waarin u op eigen beweging uitvoering geeft aan de klachtenafhandeling en klantgerichtheid.
342.	Beschrijvend document par. 6.3.1	Betreft G2.1 Klachtenafhandeling en klantgerichtheid. U vraagt hier hoe er inzicht wordt gegeven in de klachtenregistratie. In eis 2.9 eist u echter dat u als opdrachtgever altijd inzicht dient te hebben in het systeem van de opdrachtnemer inzake de registratie en afhandeling. Hiermee vult u in feite het antwoord op de vraag in het gunningscriterium reeds in. Vraag: kunt u	Klachtenafhandeling en klantgerichtheid gaat verder dan alleen opname in systemen en procedure afhandeling. Daar wil Aanbestedende dienst ook inzicht in.

		verduidelijken wat uw wens is zoals beschreven in het gunningscriterium?	
343.	Beschrijvend document 3.4	Indien u gaat werken met herziene documentatie bent u dan bereid de wijzigingen die gemaakt zijn, zichtbaar te maken? Op die wijze zien geïnteresseerden vlot wat er gewijzigd is.	<p>Aanbestedende dienst zal geen herziene documentatie opleveren, tenzij dit noodzakelijk is (zoals bijvoorbeeld het prijzenblad na deze Nota). De Nota('s) van Inlichtingen maken integraal onderdeel uit van de Opdracht en herziene documenten - als na elke Nota alle documenten herzien worden dan ontstaat er een wirwar aan documentatie. Aanbestedende dienst probeert het toch al grote dossier, zo klein mogelijk te houden voor alle betrokkenen.</p> <p>Wel zullen de wijzigingen na afloop doorgevoerd worden voor een definitieve set t.b.v. de definitieve Opdrachtnemers en Opdrachtgevers.</p>
344.	Bijlage afrekensystematiek	Voor ritten met een indicatie solo wordt een factor 4,0 gehanteerd binnen de kostenopbouw. Aanvullend stelt inschrijver voor om voor deze categorie een minimale afstand van 10 kilometer te hanteren. Door het hanteren van een minimale afstand van 10 kilometer wordt een realistischer en evenwichtiger kostenbeeld gecreëerd, dat aansluit bij de feitelijke inzet van personeel en materieel. Gaat u hiermee akkoord?	<p>Nee, de Opdrachtgever gaat niet akkoord met het hanteren van een minimale afstand van 10 km voor ritten met een indicatie solo. De in de bijlage Afrekensystematiek opgenomen factor 4 wordt geacht de kosten voor inzet van personeel en materieel reeds afdoende te dekken, ongeacht de ritafstand. Het introduceren van een minimale ritafstand past niet binnen de gekozen afrekenmethodiek en leidt tot afwijking van het uniforme tariefstelsel. De bestaande systematiek blijft daarom ongewijzigd.</p>
345.	Bijlage afrekensystematiek	In de tariefstructuur wordt gesproken over indicatie kleinschalig vervoer. Voor Inschrijver is niet geheel duidelijk of en in welke situaties deze indicatie van toepassing is binnen de opdracht. Kunt u dat verduidelijken? Inschrijver stelt u voor om voor het kostencomponent een opslagfactor van 2,0 te hanteren voor	<p>Dit is per abuis opgenomen. Deze indicatie komt niet voor in de afrekensystematiek, dit betreft de buurtbussen en lokaal vervoer/stadsdiensten wat ongeïndiceerd vervoer is.</p>

		ritten die onder kleinschalig vervoer vallen. Gaat u hiermee akkoord?	
346.	Conceptovereenkomst artikel 22.1	In de conceptovereenkomst (artikel 22.2) eist u dat de jaarrekening over het afgelopen boekjaar uiterlijk op 1 juni dient te worden aangeleverd. In de praktijk zijn jaarrekeningen op dat moment echter niet altijd definitief vastgesteld . Kan Opdrachtgever bevestigen of het is toegestaan om, indien de definitieve jaarrekening nog niet beschikbaar is per 1 juni, voorlopig een conceptjaarrekening of de meest recent vastgestelde jaarrekening (bijvoorbeeld één jaar ouder) aan te leveren, met nalevering van de definitieve, goedgekeurde jaarrekening zodra deze beschikbaar is?	Aanbestedende dienst is bereid deze 1 maand op te schuiven naar 1 juli.
347.	PvE 6.1	Indien chauffeurs enkel op EV-voertuigen rijden, dienen zij ook dan de training 'Het nieuwe rijden' te volgen?	Nee, dat is niet verplicht.
348.	Beschrijvend document 4.3.2, pagina 30 van 46	U vraagt om de jaarrekeningen over de laatste drie afgesloten boekjaren, waarbij minimaal de jaren 2023, 2024 en 2025 dienen te worden overgelegd, inclusief goedkeurende accountantsverklaring zonder continuïteitsparagraaf. Aangezien inschrijver (t.a.v. het boekjaar 2025) nog niet beschikt over een gecontroleerde en goedgekeurde jaarrekening met accountantsverklaring, verzoekt Inschrijver u te bevestigen dat het toegestaan is om de beschikbare jaarrekeningen over de drie meest recent afgesloten boekjaren te overleggen (zijnde 2022, 2023 en 2024). Kunt u hiermee akkoord gaan?	Zie het antwoord op vraag 230.
349.	PvE 61.4	In paragraaf 58.3 wordt aangegeven dat ouders verantwoordelijk zijn voor aangepaste schooltijden, terwijl in paragraaf 6.14 wordt gesteld dat deze wijzigingen doorgevoerd moeten worden in de uitvoering. Dit kan leiden tot inefficiënte extra routes en aanvullende capaciteitsinzet. Kunt u verduidelijken:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er is een verplichting om dergelijke wijzigingen door te voeren. 2. Zie eis 58.1 3. Dat is aan de vervoerder, dit zou u uit uw ervaring moeten kunnen inschatten daar Leerlingenvervoer altijd

		<ul style="list-style-type: none"> - Of en in hoeverre dergelijke wijzigingen verplicht door opdrachtnemer moeten worden doorgevoerd? - Wat de minimale aanmeldtermijn is voor wijzigingen in schooltijden? - Hoe wordt omgegaan met de gevolgen voor efficiëntie en benodigde capaciteit? 	<p>een veranderend landschap is qua ritten en Leerlingen. Opdrachtgever heeft daar geen rol in.</p>
350.	PvE 60.3	<p>In het PvE wordt gesproken over verblijfstijd in het voertuig. In de praktijk kan het voorkomen dat deelnemers op verschillende momenten instappen, terwijl het voertuig pas vertrekt zodra alle deelnemers aanwezig zijn. Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - leerling 1 stapt om 15:03 in - leerling 2 stapt om 15:12 in - voertuig vertrekt daarna <p>In de optiek van inschrijver start de verblijfstijd op het moment van vertrek van het voertuig. Kunt u bevestigen of de verblijfstijd wordt gemeten vanaf het moment van instappen of vanaf het moment van daadwerkelijk vertrek van het voertuig?</p>	<p>De verblijfstijd wordt gemeten van het instappen in het voertuig.</p> <p>De verblijfsduur in het voertuig wordt gemeten vanaf het moment waarop de betreffende reiziger instapt tot het moment van uitstappen bij de bestemming. Het eventueel wachten in het voertuig op andere reizigers vóór vertrek maakt hier onderdeel van uit. De verblijfsduur start dus niet pas bij het daadwerkelijk vertrekken van het voertuig, maar per reiziger vanaf het eigen instapmoment.</p>
351.	PvE 58.3	<p>In het PvE wordt de term “margedagen” gehanteerd, zonder nadere toelichting. Kunt u definiëren wat onder “margedagen” wordt verstaan en in welke situaties deze van toepassing zijn binnen de uitvoering van de opdracht?</p>	<p>Met margedagen worden incidentele dagen bedoeld waarop geen Onderwijs wordt geboden aan Leerlingen. Margedagen worden normaliter tijdig kenbaar gemaakt door Onderwijsinstellingen.</p>
352.	PvE 58.3	<p>In paragraaf 58.3 wordt aangegeven dat een beter melding tot 22.00 uur voorafgaand aan de rit kan plaatsvinden. Dit impliceert dat plannings mogelijk in de nacht voorafgaand aan de rit nog aangepast moeten worden, hetgeen de uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid onder druk zet. Is opdrachtgever bereid deze termijn aan te passen naar 18.00 uur voorafgaand aan de rit,</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat hier mee akkoord.</p>

		zodat een stabiele en efficiënte planning voor de volgende dag kan worden geborgd?	
353.	PvE 28.4	In paragraaf 28.4 wordt gesproken over het bijhouden van een lijst. Kunt u bevestigen dat deze lijst ook digitaal mag worden bijgehouden?	Dat is toegestaan.
354.	PvE 18.8	In paragraaf 18.8 beschrijft u over het hanteren van een “logische route”. De interpretatie hiervan kan verschillen: voor de ene situatie is dit de snelste route, voor een andere situatie de kortste route. Kunt u nader definiëren wat onder een “logische route” wordt verstaan en welke criteria hierbij leidend zijn?	Onder Logische Route wordt de kortste route volgens Easy Travel verstaan.
355.	PvE 18.2	In paragraaf 18.2 wordt gesproken over betaalmogelijkheden in het vervoer. Gelet op veiligheid, fraudegevoeligheid en administratieve lasten verzoekt inschrijver om contante betalingen niet langer toe te staan, mede omdat er voldoende digitale en alternatieve betaalmethoden beschikbaar zijn. Is opdrachtgever bereid contante betalingen uit te sluiten en uitsluitend digitale of contractuele betaalvormen toe te staan?	De Opdrachtgever is niet bereid om contante betalingen volledig uit te sluiten. Het toestaan van meerdere betaalmogelijkheden, waaronder contante betaling, is bedoeld om toegankelijkheid en inclusiviteit voor alle Reizigers te waarborgen, waaronder Reizigers die (nog) geen gebruik kunnen of willen maken van digitale betaalmiddelen.
356.	PvE 6.3	In paragraaf 6.3 wordt verwezen naar Code VVR. Inschrijver constateert dat codevvr.nl niet de officiële Code VVR betreft en dat deze versie een zwaardere impact heeft op rolstoelpassagiers. Vermoedelijk wordt bedoeld op de Code VVR zoals beheerd door het SFM. De door u gehanteerde versie (Ad Peters / KBOH) lijkt uitsluitend ISO-goedgekeurde rolstoelen toe te staan. Dit heeft tot gevolg dat een aanzienlijk deel van de huidige doelgroep feitelijk wordt uitgesloten van vervoer. Kunt u bevestigen welke versie van de Code VVR van toepassing is en toelichten hoe u voorkomt dat bestaande rolstoelgebruikers niet meer vervoerd kunnen worden?	Met de verwijzing naar de Code VVR in paragraaf 6.3 wordt bedoeld de officiële Code VVR zoals vastgesteld en beheerd binnen de sector (SFM-verband) en niet de informatie zoals weergegeven op codevvr.nl. Die website is niet leidend voor de aanbesteding. De Opdrachtgever beoogt met de verwijzing naar de Code VVR een veilig, verantwoord en uniform kader voor het vervoer van rolstoelgebruikers vast te leggen, zonder dat hierdoor bestaande doelgroepen worden uitgesloten. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat uitsluitend ISO-gecertificeerde rolstoelen zouden mogen worden vervoerd indien daarmee een substantieel deel van de

			<p>huidige doelgroep niet meer vervoerd kan worden. Uitgangspunt is dat rolstoelgebruikers die thans rechtmatig gebruik maken van het vervoer, ook gedurende de looptijd van de overeenkomst vervoerd kunnen blijven worden; vervoersmiddelen en vastzetsystemen moeten voldoen aan de geldende veiligheids- en zorgplicht, waarbij maatwerk en proportionaliteit worden toegepast; waarbij maatwerk en proportionaliteit worden toegepast.</p>
357.	PvE 2.5	<p>U geeft aan te werken met actief contractbeheer, waarbij Opdrachtnemer verplicht is om wekelijks data aan te leveren (uiterlijk maandag einde werkdag over de voorgaande week). Inschrijver vraagt zich af wat de overweging is geweest om te kiezen voor wekelijkse rapportages in plaats van (near) realtime datadeling. Zeker gezien de diversiteit aan vervoerssoorten en de operationele dynamiek die daarbij komt kijken, kan realtime of frequenter inzicht juist bijdragen aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snellere bijsturing op operationele afwijkingen; - verhoogde transparantie richting opdrachtgever; - verbeterde dienstverlening en reizigersbeleving. <p>Kan Opdrachtgever toelichten waarom niet is gekozen voor realtime informatievoorziening? En staat Opdrachtgever open voor (aanvullende) realtime datakoppelingen gedurende de contractuitvoering?</p>	<p>De keuze voor wekelijkse rapportages is bewust gemaakt om te voorzien in een uniform, proportioneel en beheersbaar kader voor actief contractbeheer. Dit sluit aan bij de doelstelling om trends en structurele afwijkingen te monitoren, zonder realtime datadeling als contractuele verplichting op te leggen.</p> <p>De Opdrachtgever staat er wel voor open om gedurende de contractuitvoering, en met name in de implementatiefase, aanvullende (near-)realtime datakoppelingen te verkennen in onderling overleg. Wekelijkse rapportage geldt daarbij als het contractuele minimum.</p>
358.	Beschrijvend document 3.3, pagina 19 van 46	<p>De termijnen voor het vragenstellen zijn kort. Begrijpt inschrijver goed dat er in de 2e vragenronde ook nog nieuwe vragen gesteld mogen worden?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 178.</p>
359.	Beschrijvend document 6.4, pagina 42 van 46	<p>Kunt u bevestigen dat de aanbestedende dienst, noch de partijen of personen die ondersteunen bij de aanbesteding, de Inschrijving, uploaden in AI, ook niet als de instelling van deze AI-</p>	<p>Nee, Opdrachtgever bevestigt dit niet. Wel borgen we dat dit niet in een open omgeving - enkel in een lokale versie die geen gegevens deelt met andere systemen dan wel</p>

		<p>applicatie staat op 'niet trainen' (of een vergelijkbare instelling)? We vragen dit omdat we weten dat AI door vervoerders bedachte commercieel vertrouwelijke oplossingen aanreikt, voor vervoerders kan dit tot grote schade leiden.</p>	<p>met de bredere wereld. Er zal een uitdrukkelijk verzoek worden gedaan aan de beoordelaars dit niet te doen, maar er kan geen garantie afgegeven worden.</p>
360.	Beschrijvend document 6.3, pagina 39 van 46	<p>Kunt u bevestigen dat u het aantal A4 waarin de gunningscriteria dienen te worden beschreven, na de eerste nota van inlichtingen, niet meer aanpast?</p>	<p>Aanbestedende dienst bevestigt dat het bij publicatie besproken aantal pagina's niet uitgebreid gaat worden. Momenteel is er al een totale inschrijvingsomvang van 20 A4 per Inschrijver per perceel - dit is een meer dan adequaat aantal om de gevraagde informatie in uiteen te zetten. Ervaring leert ook dat meer pagina's vaak geen verbetering van kwaliteit van Inschrijving oplevert.</p> <p>De enige mogelijke wijzigingen zullen, waar nodig, het toestaan zijn van een additionele bijlage.</p>
361.	Beschrijvend document - 2.6.5.1, pagina 18	<p>Voor zowel Jeugdwetvervoer geldt dat Opdrachtgever van Inschrijvers vraagt om een kilometertarief op te geven, terwijl er geen data beschikbaar wordt gesteld om dit tarief op te baseren. Wij verzoeken u om Inschrijvers te voorzien van alle relevante ritdata (postcodes met 4 cijfers en 2 letters, datum-tijd, reizigerskenmerken), zodat alle Inschrijvers met dezelfde gegevens een goed tarief kunnen berekenen. Graag zien wij dan ook het Jeugdwetvervoer toegevoegd aan de <code>bijlage_data</code>.</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 1 en vraag 55.</p>
362.	Beschrijvend document - 2.6.5, pagina 17	<p>Ervan uitgaande dat de '<code>bijlage_data</code>' hetzelfde is als 'bijlage 3 - historische ritgegevens':</p> <p>De aangeleverde data is naar onze inschatting onvoldoende om een inschrijving te kunnen doen.</p> <p>1- postcodes. Om een planning t.b.v. de calculatie te kunnen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie het antwoord op vraag 1. 2. Toegevoegd in de herziene bijlage - Data, welke aan deze Nota toegevoegd is. 3. Toegevoegd in de herziene bijlage - Data, welke aan deze Nota toegevoegd is. 4. Deze kan uit de huidige rit-data niet worden geleverd.

		<p>maken zijn volledige postcodes nodig, dus inclusief beide letters. Er zijn alleen 4 cijfers aangeleverd, dat is onvoldoende. Kunt u de volledige postcode aanleveren, zoals gebruikelijk bij aanbestedingen in de sector (4 cijfers en 2 letters).</p> <p>2- Bij WMO, Hub en Dagbesteding staan geen gevraagde tijden. Hierdoor is het niet mogelijk om combinatiemogelijkheden te bepalen, waardoor geen goede tariefberekening kan worden gemaakt.</p> <p>3- Bij PCP en LLV staan geen tijden bij de terugritten, wat het voor inschrijvers onmogelijk maakt om daar een goede planning van te maken, als input voor een goede tariefberekening.</p> <p>4- Om voor het LLV te kunnen voldoen aan PvE 56.1 (vaste chauffeurs) en 59.1 (vaste zitplaats) hebben inschrijvers een (geanonimiseerd) reizigerskenmerk nodig in de ritdata.</p> <p>Gezien bovenstaande verzoeken wij Opdrachtgever zo snel als mogelijk om een nieuwe bijlage_data te publiceren met in ieder geval bij iedere rit: complete postcodes (4 cijfers en 2 letters), complete datum-tijd en bij LLV een reizigerskenmerk.</p>	
363.	Bijlage afrekensystematiek, 3.4, pagina 11	Het is gebruikelijk om de ritprijs bij het reserveren van de rit te communiceren aan de reiziger. U eist hier nog 2 momenten van communicatie van de ritprijs: voor aanvang en na afloop van de rit. Kunt u het achterliggende idee toelichten?	Bij reservering wordt de ritprijs gecommuniceerd om de Reiziger vooraf inzicht te geven in de verwachte kosten. Voor aanvang van de rit wordt de ritprijs opnieuw gecommuniceerd zodat de Reiziger deze kan verifiëren op het moment van uitvoering, mede in verband met eventuele wijzigingen (bijvoorbeeld route, indicatie of toeslagen). Na afloop van de rit wordt de ritprijs bevestigd om duidelijkheid te geven over het

			daadwerkelijk in rekening gebrachte bedrag en om eventuele vragen of geschillen te voorkomen. Deze driemomenten-communicatie is bedoeld om duidelijkheid, controleerbaarheid en vertrouwen voor de Reiziger te waarborgen en sluit aan bij hert zorgvuldig omgaan met eigen bijdragen en declaraties.
364.	Beschrijvend document - 2.5.4, pagina 15	Onder 2.3 staan geen Buurtbussen. Klopt het dat er dus geen extra of andere buurtbussen opgenomen kunnen worden in de Overeenkomst?	Dit staat elders beschreven, namelijk onder Beschrijvend document paragraaf 2.5.2.2.
365.	Bijlage Programma van eisen - 27, pagina 31	Bij dit punt staat een verplichting tot combineren met andere doelgroepen (net als bij de meeste andere vervoerssoorten). Bent u bereid om de verplichting hier en bij de andere vervoerssoorten weg te halen?	Nee, de Opdrachtgever is niet bereid de verplichting tot het combineren van andere doelgroepen hier, noch bij de andere vervoerssoorten, te laten vervallen. Het kunnen combineren van vervoer vormt een wezenlijk uitgangspunt van de Opdracht, onder meer om doelmatigheid, betaalbaarheid en efficiënt gebruik van vervoercapaciteit te borgen. Daarbij geldt uitdrukkelijk dat combineren alleen plaatsvindt voor zover dit verantwoord en passend is, rekening houdend met: de aard van de vervoerssoort en doelgroep, individuele (veiligheids- of zorg)behoeften van reizigers, en de overige eisen uit het Programma van Eisen (zoals reistijd, verblijfsduur en kwaliteit). Indien combineren in specifieke gevallen niet mogelijk of wenselijk is, prevaleren altijd de gestelde kwaliteit- en veiligheidseisen. De verplichting blijft derhalve gehandhaafd en wordt uitgevoerd binnen deze randvoorwaarden.
366.	Bijlage Programma van eisen - 54.1 pagina 43	De opsomming van verplicht aan te leveren onderdelen van de wekelijkse managementrapportage bevat onduidelijke en onmogelijke onderdelen:	De Opdrachtgever erkent dat enkele onderdelen in de opsomming van de wekelijkse managementrapportage nadere duiding behoeven en licht dit als volgt toe:

		<p>1- geplande en werkelijke uren vervoer: wat wordt hier bedoeld? 2- ritten per leerling per maand: dit is vreemd in een wekelijkse rapportage. 3- Volgens bijlage afrekensystematiek 3.5 vindt facturatie maandelijks achteraf plaats, waardoor de prijsberekening per Opdrachtgever en verdere informatie ter onderbouwing factuur in een wekelijkse rapportage niet mogelijk zijn.</p> <p>De opsomming van verplicht aan te leveren onderdelen van de wekelijkse managementrapportage bevat onduidelijke en onmogelijke onderdelen: 1- geplande en werkelijke uren vervoer: wat wordt hier bedoeld? 2- ritten per leerling per maand: dit is vreemd in een wekelijkse rapportage. 3- Volgens bijlage afrekensystematiek 3.5 vindt facturatie maandelijks achteraf plaats, waardoor de prijsberekening per Opdrachtgever en verdere informatie ter onderbouwing factuur in een wekelijkse rapportage niet mogelijk zijn.</p> <p>Bent u bereid om in de implementatiefase hier nadere afspraken over te maken?</p>	<p>Met “geplande en werkelijke uren vervoer” wordt bedoeld: het totaal aantal uren dat volgens de planning voor vervoer was voorzien versus het daadwerkelijk gerealiseerde aantal vervoersuren in de betreffende week, op hoofdlijnen (bijvoorbeeld per vervoersvorm). Het betreft geen detailniveau per rit of per chauffeur.</p> <p>De vermelding “ritten per leerling per maand” in een wekelijkse rapportage dient te worden gelezen als een cumulatief overzicht tot en met de betreffende week binnen de lopende maand. Hiermee wordt beoogd trends te kunnen volgen, niet om een volledige maandafrekening te verlangen.</p> <p>De Opdrachtgever onderschrijft dat, conform bijlage Afrekensystematiek paragraaf 3.5, facturatie maandelijks achteraf plaatsvindt. In de wekelijkse managementrapportage wordt daarom geen volledige prijsberekening of factuuronderbouwing verwacht, maar hooguit een signalerend overzicht op hoofdlijnen (bijvoorbeeld volumes of verwachte afwijkingen).</p> <p>De Opdrachtgever is bereid om tijdens de implementatiefase nadere en werkbare afspraken te maken over inhoud, detailniveau en format van de wekelijkse managementrapportage, zodat deze proportioneel, uitvoerbaar en passend bij het doel van actief contractbeheer is.</p>
--	--	---	--

367.	Bijlage Programma van eisen - 68 pagina 53	Wordt Opdrachtnemer geacht kosten en risico voor Buurtbussen te verdisconteren in de kilometertarieven voor de vervoersvormen die op het prijzenblad staan?	Zie het antwoord op vraag 69.
368.	Subgunningscriteria - gebruik van verwijzingen	In de aanbestedingsstukken is geen expliciete toelichting opgenomen over het al dan niet mogen gebruiken van tekstverwijzingen ter ondersteuning van de beantwoording van de subgunningscriteria. Kunt u bevestigen of het is toegestaan om in onze aanbieding dergelijke interne verwijzingen op te nemen, mits de relevante informatie duidelijk vindbaar en traceerbaar? Indien dit niet is toegestaan, kunt u dan aangeven welke vorm van onderbouwing wordt verwacht?	Het is toegestaan te verwijzen binnen de eigen inschrijving om dubbelingen en herhalingen te voorkomen. Deze dienen wel duidelijk vindbaar gemaakt te worden en duidelijk beschreven te zijn. Het moet ontlastend zijn voor de beoordelaars, niet een extra belasting, dus de kwaliteitsplannen dienen ook zelfstandig leesbaar te zijn.
369.	Bijlage Programma van eisen - 28.3, pagina 32	Is onze aanname correct dat bij afmelding ná de voorgaande dag 16:00 de reiziger ook niet vervoerd hoeft te worden? Aangezien dit vervoer onder tarief 1 valt en daarmee ook de 5-dagen regeling van toepassing is, interpreteren wij de grens van 16:00 op voorgaande dag als een richtlijn / werkafpraak.	Dit is een correcte aanname.
370.	Beschrijvend document - 3.11, pagina 27	Om volledig zelfstandig te kunnen inschrijven, zullen de verschillende inschrijvende ondernemingen, behorende tot hetzelfde concern, op geen enkele wijze informatie kunnen delen omtrent strategie, maatregelen en prijspeil. Niet in de planvorming en niet in hoe deze worden geformuleerd. Dit is complex, onder meer doordat specialisten op een bepaald domein binnen het concern (bijvoorbeeld HR) slechts kennis kunnen nemen van 1 inschrijving en hier hun expertise in kwijt kunnen. Daarnaast zullen gremia binnen het concern die beslissingsbevoegd zijn op strategisch en financieel niveau dit slechts voor 1 inschrijving kunnen doen. Onze ervaring is dat concerns in deze branche dermate complex georganiseerd zijn én dat (zeker financiële) belangen dermate groot zijn, dat de belangrijkste beslissingen in het aanbestedingsproces op het	Uit uw vraag wordt niet helemaal duidelijk welke concerns u bedoelt. In algemene zin is het als volgt: Aanbestedende dienst gaat er van uit dat binnen een holding met verschillende ondernemingen of een samenwerkingsverband met verschillende partijen 1 maal ingeschreven wordt. Het is niet toegestaan met meerdere ondernemingen binnen 1 holding in te schrijven op een perceel, tenzij expliciet aangetoond kan worden dat er geen samenwerking is geweest. In het geval u schetst betekent dit dat, aangezien voor alle onderliggende partijen vanuit de hoogste laag beslissingen genomen worden, uw concern 1 maal per perceel in mag schrijven. U kunt daarnaast wel naast uw

		<p>hoogste niveau worden genomen en/of bekrachtigd. Dit in acht nemende is het ons inziens niet realistisch dat inschrijvingen door meerdere ondernemingen binnen hetzelfde concern volgens de door u geformuleerde eisen kunnen plaatsvinden. U vraagt deze inschrijvers aan te tonen dat zij aan deze eisen voldoen. Wat zijn hierbij uw beoordelingscriteria en hoe toetst u deze?</p>	<p>eigen inschrijving als onderaannemer bij een andere Inschrijver binnen hetzelfde perceel meedingen.</p>
371.	Beschrijvend document - pagina 22	<p>Hoe beoordeelt en waarborgt Opdrachtgever dat meerdere inschrijvers, behorende tot eenzelfde concern, daadwerkelijk zelfstandig, onafhankelijk, waarbij eerlijke mededinging en vertrouwelijkheid worden eerbiedigd? Enkel het kennen van elkaars prijspeil, bijvoorbeeld, kan al een strategisch voordeel opleveren.</p>	<p>Indien er meerdere Inschrijvers onder eenzelfde concern inschrijven, zal er gevraagd worden door de partijen dit schriftelijk te bevestigen dat dit zonder kennisname van de (inhoud van) de onderlinge Inschrijvingen tot stand is gekomen. Hier vallen ook de door u genoemde elementen onder.</p> <p>Indien Aanbestedende dienst op enig moment in de aanbesteding erachter komt dat dit niet zo is, worden alle betrokken partijen uitgesloten vanwege vervalsing van de mededinging (conform uitsluitingsgrond). Er is hierin een bepaalde mate van vertrouwen op de eerlijkheid van Inschrijvers nodig maar Aanbestedende dienst zal hier ook naar informeren indien er meerdere Inschrijvingen vanuit 1 concern tot stand komen.</p>
372.	Bijlage Programma van eisen - 62 pagina 51	<p>Eis 63 staat in het hoofdstuk van sportvervoer, maar gaat over Dagbesteding. Kunt u dit aanpassen?</p>	<p>Hier dient u inderdaad Sportvervoer te lezen.</p>
373.	Bijlage Programma van eisen - 33.5, pagina 35	<p>Zowel bij aankomst- als bij vertrektijd staat hier "zonder marge te vroeg en brengmarge ervoor". Wat wordt hiermee bedoeld? Is er speling bij het brengen en halen van de reizigers of moet de taxi op de seconde nauwkeurig voorrijden?</p>	<p>In paragraaf 33.5 wordt met de formulering "zonder marge te vroeg en breng-/haalmarge ervoor" bedoeld dat de afgesproken aankomst- en vertrektijden leidend zijn, maar dat geen seconde-nauwkeurige uitvoering wordt verlangd.</p> <p>Er is sprake van een beperkte, redelijke tijds marge bij het</p>

			<p>brengen en halen van reizigers, zodat een praktische en veilige uitvoering mogelijk is. De taxi hoeft dus niet exact op de seconde voor te rijden. Tegelijkertijd is te vroeg arriveren niet toegestaan en mag vertraging niet structureel optreden.</p> <p>De bepaling beoogt daarmee een balans tussen stiptheid en uitvoerbaarheid en niet een rigide tijdsregistratie zonder enige praktische speling.</p>
374.	Bijlage - prijzenblad, alle tabbladen	<p>U geeft aan dat de genoemde kilometeraantallen in het prijzenblad representatief zijn voor het voorgaande kalenderjaar. De bijlage_data bevat ritten van datzelfde kalenderjaar. Toch zien wij opvallende verschillen tussen beide documenten.</p> <p>Bijvoorbeeld:</p> <p>1- WMO perceel 3 heeft op het prijzenblad bijna 3 keer zoveel kilometers als in de ritdata.</p> <p>2- WMO perceel 4 heeft op het prijzenblad minder kilometers dan in de ritdata.</p> <p>Aangezien de kwantiteiten in de ritdata cruciaal zijn voor het berekenen van goede kilometertarieven en de aantallen kilometers in het prijzenblad cruciaal zijn voor de berekening van de economisch meest voordelige inschrijving, is het belangrijk dat de gegevens in beide bestanden overeenkomen met de werkelijkheid.</p> <p>Wij vragen u om toe te lichten hoe de aantallen kilometers in het prijzenblad tot stand zijn gekomen (zitten hier bijvoorbeeld startkilometers bij in en/of zijn er opslagfactoren op toegepast (en zo ja, van het huidige contract of volgens bijlage</p>	<p>De in het prijzenblad opgenomen aantallen zijn fictief en zijn op deze manier bepaald om het een goede weging te geven ten opzichte van de te behalen fictieve korting. Deze wijken inderdaad af van de aantallen uit de bijlage - Data, maar zijn wel representatief volgens Aanbestedende dienst.</p>

		<p>Afrekensystematiek)?</p> <p>Tevens vragen wij u de juistheid van de aantallen kilometers in het prijzenblad te controleren op juistheid en, indien nodig, een nieuwe versie te publiceren.</p>	
375.	Bijlage afrekensystematiek - 3.7, pagina 12	<p>Dit hoofdstuk heeft de titel 'Voorbeeld managementrapportage'. Wordt het format in een later stadium in overleg vastgesteld aan de hand van de vereiste kolommen in de managementrapportage?</p>	<p>Het format zal in goed overleg met de te contracteren Vervoerders worden vastgesteld aan de hand van de vereiste kolommen. Hierbij wordt gestreefd naar eenheid in het gehele vervoersgebied Groningen Drenthe.</p>
376.	Bijlage afrekensystematiek, 3.5, pagina 12	<p>Zijn er uitzonderingen mogelijk op het woonplaatsbeginsel? Bijvoorbeeld voor HUB-taxi-ritten waarbij de woonplaats van de reiziger bij Onderaannemer niet bekend is? En naar welke Opdrachtgever moet Opdrachtnemer dan factureren?</p> <p>In bijvoorbeeld leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer kunnen reizigers van meerdere 'thuisadressen' gebruik maken, die mogelijk in verschillende gemeentes liggen. Klopt het dat een gemeente dan mogelijk ritten vergoedt die geheel buiten haar gemeentegrenzen plaatsvinden?</p>	<p>De Hubtaxi valt onder verantwoordelijkheid van het OV-bureau, hierdoor is de woonplaats niet relevant voor de facturatie. Voor het Leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer geldt dat de opdrachtgevende gemeente verantwoordelijk is.</p>
377.	Bijlage - concept vervoerovereenkomst - 4 punt 4, pagina 5	<p>In artikel 4 punt 1 en in de inleiding van bijlage afrekensystematiek geeft u aan dat de te offeren tarieven op prijspeil 2026 zijn.</p> <p>In artikel 4 punt 4 geeft u aan dat de tarieven vast zijn tot 31 december 2027 en de eerste NEA-indexatie dus per 1 januari 2028 is. Hierbij missen Opdrachtnemers dus de NEA-indexatie per 1 januari 2027. Dat levert een verschil op dat Opdrachtnemer de gehele contractperiode meedraagt.</p> <p>Kunt u, om dit onnodige risico te voorkomen, de NEA-indexering per 1-1-2027 toepassen, zodat bij de start van de overeenkomst het correcte tarief gehanteerd wordt?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 4.</p>
378.	Bijlage afrekensystematiek - 2.3.4, pagina 10	<p>U stelt dat de no show boete niet door middel van automatische incasso geïncasseerd mag worden.</p>	<p>De tekst zal worden aangepast. In het geval van een afgegeven machtiging, mag de vordering worden geïnd</p>

		<p>In PvE 18.2 somt u de betaalwijzes op: PIN, contactloos, contant en automatische incasso.</p> <p>Bij de no show boete zijn de eerste 3 betaalwijzes niet mogelijk, omdat de reiziger en de chauffeur elkaar niet ontmoeten, en de vierde betaalwijze is niet toegestaan.</p> <p>Hoe kan een opdrachtnemer de no show boetes betaald krijgen?</p>	<p>middels automatische incasso. Indien er geen sprake is van een machtiging, dan staat het Opdrachtnemer vrij om een factuur sturen aan de Reiziger.</p>
379.	Beschrijvend document - 3.5, pagina 21	<p>U geeft aan dat een ingediende klacht geen opschortende werking heeft en een uitspraak van de Commissie van Aanbestedingsexperts niet bindend is voor PVGD, maar verwijst wel naar die instantie. Wij achten het niet proportioneel dat bij voorbaat al wordt aangegeven dat er geen opschortende werking zal zijn, zeker niet in combinatie met de verwijzing naar de Commissie van Aanbestedingsexperts en het feit dat u een uitspraak van hen niet bindend acht. Bent u bereid de klachtregeling aan te passen zodat klagers ook reële mogelijkheden hebben hun bezwaren te uiten?</p>	<p>De Aanbestedende dienst is niet bereid de klachtenregeling op dit punt aan te passen. De Aanbestedende dienst acht een algemene, automatische opschorting van de aanbestedingsprocedure bij iedere ingediende klacht niet wenselijk, mede gezien het risico op vertraging en misbruik. De Aanbestedende dienst behoudt zich daarom het recht voor om per geval te beoordelen of de procedure (tijdelijk) wordt opgeschort dan wel ingetrokken.</p> <p>Ten overvloede, de in de aanbestedingsdocumenten opgenomen klachtenregeling sluit aan bij het huidige wettelijke kader, waarin de Commissie van Aanbestedingsexperts (CvAE) een niet-bindend advies uitbrengt.</p> <p>Dat betekent dat de Aanbestedende dienst juridisch niet verplicht is een advies van de CvAE te volgen.</p> <p>Dat laat onverlet dat de Aanbestedende dienst een eventueel (tijdig verstrekt) advies van de CvAE serieus zal betrekken bij haar besluitvorming.</p>
380.	Beschrijvend document - 6.3.2, pagina 40	<p>U beschrijft ook 'opdrachtgevers en het OV-bureau', bedoelt u daar de 22 gemeenten en het OV-bureau mee, oftewel alle opdrachtgevers?</p>	<p>Ten overvloede, de in de aanbestedingsdocumenten opgenomen klachtenregeling sluit aan bij het huidige wettelijke kader, waarin de Commissie van</p>

			<p>Aanbestedingsexperts (CvAE) een niet-bindend advies uitbrengt. Dat betekent dat de Aanbestedende dienst juridisch niet verplicht is een advies van de CvAE te volgen.</p> <p>Dat laat onverlet dat de Aanbestedende dienst een eventueel (tijdig verstrekt) advies van de CvAE serieus zal betrekken bij haar besluitvorming.</p>
381.	Beschrijvend document - 6.3.2, pagina 40	Waar u de term Publiek Vervoer gebruikt, bedoelt u daar altijd Publiek Vervoer Groningen Drenthe (PVG D)?	Dit is correct.
382.	Bijlage Programma van eisen - 3, pagina 9	Wij onderschrijven uw ambities op het gebied van doorontwikkeling en onze eventuele rol hierin. Echter, deze rol is bij inschrijving niet kwalitatief en financieel te duiden. Als er van ons als Inschrijver een substantiële inspanning wordt verlangd, buiten de overeenkomst om, hoe worden kosten gedekt?	<p>Inschrijver dient in ieder geval een redelijke verdiscontering van de kwaliteitscriteria in de aangeboden prijs. Er kan geen meerwaarde toegekend worden aan kwaliteitscriteria die niet financieel haalbaar zijn. Als Inschrijver een voorstel doet, waar nooit budget voor zal komen, is het feitelijk niet realiseerbaar. Dat de werkelijke situatie niet zo zal zijn als uw visie, is evident. In dat geval wordt er gekeken naar de afwijking tussen werkelijk en aangeboden en in onderling overleg gekeken naar de kosten.</p>
383.	Beschrijvend document - 6.3.2, pagina 40	De wijze waarop samenwerking en communicatie wordt ingevuld, en vooral met wie, zien wij als beperkt. Om de best denkbare dienstverlening voor de reiziger en u als Opdrachtgever te waarborgen, is samenwerking in de gehele keten, met alle relevante stakeholders, cruciaal. Zoals het nu geformuleerd is, zal geboden toegevoegde waarde op dit gebied niet leiden tot een hogere beoordeling. Wij verzoeken u dan ook de reikwijdte van dit sub gunningscriterium te verbreden.	Dit zijn factoren die wij graag terug zouden willen zien in de Inschrijvingen - er wordt onder score 100% meerwaarde toegekend op elementen die de verwachting van Aanbestedende dienst overschrijden.
384.	Beschrijvend document - 6.4, pagina 42	Het aantonen van toegevoegde waarde per perceel is ons inziens binnen een aantal sub-gunningscriteria niet goed mogelijk. Volstaat in dat geval een 'generieke' inschrijving voor dat sub	Zie het antwoord op vraag 331.

		gunningscriterium, zonder inhoudelijke differentiatie per perceel?	
385.	Beschrijvend document - 4.3.4 - kerncompetentie 1, pagina 31	Kunt u nader definiëren wat in deze context samenwerken behelst?	Het gezamenlijk werken aan doelgroepenvervoer van de specifieke situatie waarbij onderling afgestemd is met de verschillende genoemde organisaties.
386.	Beschrijvend document - 4.3.4, pagina 31	U heeft het hier over kerncompetenties (meervoud), terwijl er 1 kerncompetentie is uitgewerkt. Zien wij iets over het hoofd?	Aanbestedende dienst heeft hier per abuis meervoud benoemd in plaats van enkelvoud. Het betreft 1 totale kerncompetentie waarin meerdere deel-competenties benoemd zijn.
387.	Bijlage afrekensystematiek - 2.13, pagina 8	De Opdrachtnemer dient bij aanvang van de Opdracht een voorstel te doen voor overlegstructuren. Dit voorstel wordt in samenspraak met Publiek Vervoer definitief gemaakt in de implementatiefase en daarmee onderdeel van de Overeenkomst. Dit is in tegenspraak met elkaar. Klopt onze aanname dat 'bij aanvang van de opdracht' niet correct is en moet worden vervangen door 'tijdens de implementatiefase'? En moet/mag dit voorstel ook een onderdeel zijn van G2.6 - het implementatieplan?	Dit is correct, dit wordt in de implementatiefase afgestemd en niet pas bij aanvang opdracht. Dit had na ondertekening Overeenkomst moeten zijn. Het is geen verplicht onderdeel maar mag zeker opgenomen worden in het implementatieplan.
388.	Beschrijvend document - 2.5.2.3 pagina 15	Kan Opdrachtgever bevestigen dat het 'budgetneutraal' zijn van de Stadsdienst / Lokaal Vervoer betekent dat Opdrachtnemer al zijn kosten t.b.v. dit vervoer (bijv. voor voertuigen, kilometers, chauffeurs, planning, haltepalen, overhead; kortom alle directe en indirecte kosten, vermeerderd met een winstmarge, vergoed krijgt?	Budgetneutraal betekent enkel dat dit onderdeel van de Inschrijving geen prijstechnische relatie heeft met de andere onderdelen van de Inschrijving. Opdrachtnemer kan al zijn kosten inclusief de eventuele winstmarge opnemen in dit prijs onderdeel.
389.	Bijlage Programma van eisen - 14 pagina 18	Eis 14 geldt voor alle vervoersvormen en kent geen uitzonderingen. Afhankelijk van welk perceel de meeste grensoverschrijdende ritten heeft (is hier een ranglijst van?), zou het kunnen dat al het leerlingenvervoer van alle percelen naar scholen in perceel Centraal Groningen toegewezen worden aan de vervoerder van	Hier bestaat geen lijst van. Maar uw opmerking is terecht. Deze eis is in oorspronkelijk geschreven in het kader van het Wmo-vervoer en zal hier ook in hoofdzaak op van toepassing zijn. De eis geldt niet voor het Leerlingenvervoer, maar het staat Vervoerder vrij om een rit over te dragen aan een Vervoerder uit een ander

		<p>perceel Centraal Groningen.</p> <p>Het zou bijvoorbeeld ook kunnen dat wanneer een WMO reiziger van perceel 5 naar perceel 6 en terug reist, deze ritten naar de vervoerder van perceel 6 moeten gaan.</p> <p>Deze voorbeelden lijken ons ongewenste effecten van deze eis.</p> <p>Kan opdrachtgever deze eis verfijnen, om ongewenste bijeffecten te voorkomen?</p>	<p>Perceel indien dit ten goede komt van de Leerling en de vervoers-efficiëntie.</p>
390.	Beschrijvend document - 2.5.2.3 pagina 14	<p>Verwacht Opdrachtgever dit voorstel van Opdrachtnemer in de implementatiefase? Wij zien namelijk in de gunningscriteria en in de lijst met documenten die de Inschrijving moet bevatten dit exploitatievoorstel niet terugkomen. Als alle Inschrijvers een dergelijk voorstel zouden moeten maken zou dat een onnodige inspanningslast zijn.</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 286.</p>
391.	Bijlage Programma van eisen - 50., pagina 40	<p>Kan Opdrachtgever de eisen omtrent verblijfs- en reistijd van Jeugdwetvervoer nader toelichten of vereenvoudigen?</p> <p>Bij 50.1 wordt uitgegaan van de Logische Route (is EasyTravel kortste route, klopt dat?) maal anderhalf als maximum.</p> <p>Bij 50.2 is het maximum 60 of 90 minuten, afhankelijk van een straal van 25 kilometer (een straal tussen 2 adressen komt vreemd over, wordt hier een grens van 25 km over de Logische Route bedoeld?)</p> <p>Geldt anderhalf keer rechtstreeks met als plafond 60 of 90 minuten?</p> <p>Of geldt 60 of 90 minuten tenzij anderhalf keer rechtstreeks langer is?</p> <p>50.1 en 50.2 maximeren verblijfstijd. Bij 50.3 is sprake van reistijd. Is dat hetzelfde?</p>	<p>De bepalingen in paragraaf 50.1 t-m 50.3 moeten als volgt worden gelezen: De Logische Route is de kortste route volgens EasyTravel. De verblijfsduur in het voertuig (totale tijd die een jeugdige in het voertijd zit, inclusief eventuele omrijtijd door gecombineerd vervoer) bedraagt maximaal 1.5 keer de reistijd van de Logische Route. Hierbij geldt altijd een absoluut maximum (plafond): 60 minuten indien de afstand over de Logische Route 25 km of minder is, 90 minuten indien de afstand meer dan 25 km is. De 25 km betreft de afstand over de Logische Route, geen straal.</p>
392.	Bijlage Programma van eisen - 49.3, pagina 40	<p>Geldt eis 49.3 ook voor vraaggestuurd Jeugdwetvervoer?</p>	<p>Ja, deze eis is ook van toepassing op het Jeugdwetvervoer.</p>

393.	Bijlage Programma van eisen - 41.1, pagina 36	Hier staat "zonder marge te vroeg en brengmarge ervoor". Wat wordt hiermee bedoeld? Is er speling bij het brengen en halen van de reizigers en zo ja: hoeveel minuten voor en/of na de gevraagde tijd?	Hiermee wordt bedoeld dat de marges die gelden voor het Wmo-vervoer niet gelden voor deze vorm van vervoer. De Reiziger wordt conform de planning gehaald en gebracht naar en van de dagbesteding.
394.	Bijlage Programma van eisen - Wmo-vervoer en hubtaxi er worden geen vaste ritten gereden, pagina 30	Geldt dit artikel ook voor de andere officieel erkende feestdagen?	Nee, deze bepaling geldt alleen voor genoemde dagen.
395.	Bijlage Programma van eisen - 18.11.1 pagina 23	Hier is een verwijzing naar 19.8. Dat lijkt onjuist. Naar welk punt wordt hier verwezen?	Verwijzing in 18.12.1 naar 19.8 moet zijn 18.12. Zie ook vraag 212
396.	Bijlage Programma van eisen - 18.11 pagina 22	Volgens de definitie is de Logische route berekend over de kortste afstand, terwijl bij het plannen van ritcombinaties logischerwijs de snelste route wordt gebruikt. Kunt u de tekst bij 18.11 daarop aanpassen?	Voor de vergoeding van de rit gaat Opdrachtgever uit van de kortste route. Hierop wordt ook de ritbijdrage gebaseerd. Om de verblijfstijd in het voertuig te verkorten en het voertuig en het personeel efficiënter in te zetten, is het uiteraard mogelijk om te rijden via de snelste route, met inachtneming van bovenstaande.
397.	Bijlage Programma van eisen - 15.2, pagina 19	Deze eis conflicteert met eis 15.1. Als er 2 reizigers op een Hub moeten worden opgehaald, waarbij de ene op tijd aankomt en de andere meer dan 15 minuten vertraagd is, is het Opdrachtnemer tegelijk verboden en verplicht om meer dan een kwartier te wachten. Kunt u deze eisen herformuleren waardoor Opdrachtnemer wél aan beide eisen kan voldoen?	De combinatie van ritten en contracten is toegestaan, zolang dit niet leidt tot overschrijding van de maximale verblijfsduur in het voertuig van andere passagiers.
398.	Bijlage Programma van eisen - 15.1, pagina 19	Dit vervoer mag gecombineerd worden. Hoe wenst Opdrachtgever dat Opdrachtnemer omgaat met een situatie waarin er reeds een reiziger in het voertuig aanwezig is als de chauffeur bij de Hub aankomt? De verplichting te wachten op de vertraagde reiziger kan tot verblijftijdsoverschrijding van de reeds in het voertuig aanwezige reiziger leiden.	Zie antwoord op vraag 397

399.	Bijlage Programma van eisen - 5.2, pagina 10	Aangegeven is dat Opdrachtnemer verplicht is signalen van huiselijk geweld en andere vormen van onveilige thuissituaties te melden bij Veilig Thuis. Op basis van welke grondslag verplicht u Opdrachtnemer en haar personeel tot deze gegevensverwerking? Kunt u meer informatie verstrekken over de wettelijke kaders en gemeentelijke richtlijnen waarnaar wordt verwezen?	Op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 en de Jeugdwet zijn aanbieders verplicht te beschikken over en te handelen conform de Meldcode huiselijk geweld en kindermishandeling. Daarnaast zien Opdrachtgevers het als maatschappelijke taak om signalen van mishandeling, misbruik of verwaarlozing te melden.
400.	Bijlage Programma van eisen - 2.8, pagina 7	Aangegeven is dat persoonsgebonden gegevens na afloop van de vervoersovereenkomst dienen te worden vernietigd. Kunt u bevestigen dat u ermee akkoord gaat dat data uitsluitend wordt vernietigd, voor zover dit niet in strijd is met een eventuele wettelijke bewaarplicht?	Ja uw aanname klopt.
401.	Bijlage - monitor Social Return	Voor het verwerken van persoonsgegevens in het kader van Social Return is toestemming van de kandidaat vereist. U bevestigt dit ook in het Privacy Protocol Social Return Monitor (werkinzicht.nl). Toestemming moet vrijelijk gegeven worden, In casu is deze grondslag discutabel, gezien de afhankelijkheidsrelatie tussen werkgever en werknemer. Toestemming kan bovendien weer worden ingetrokken door de kandidaat. Hoe verhoudt de afhankelijkheid van de medewerking van kandidaten zich ten opzichte van verplichtingen die opdrachtnemers hebben in het kader van Social Return en eventuele sancties?	Het klopt dat voor het verwerken van persoonsgegevens in het kader van Social Return de toestemming van de kandidaat vereist is, zoals ook is vastgelegd in het Privacy Protocol Social Return Monitor. De Opdrachtgever is zich ervan bewust dat deze toestemming vrijelijk moet worden gegeven en dat sprake kan zijn van een afhankelijkheidsrelatie. Indien een kandidaat in een concreet geval om moverende redenen geen toestemming geeft voor het verstrekken van persoonsgegevens, ontslaat dit de Opdrachtnemer niet van zijn verplichtingen in het kader van Social Return en de registratie in de Social Return Monitor. De gegevens die voor verantwoording in de monitor worden verwerkt, zijn beperkt tot hetgeen noodzakelijk is en worden verwerkt conform de AVG-kaders. In situaties waarin toestemming niet kan worden verkregen, kan in overleg met de aan de opdracht

			gekoppelde accountmanager Social Return worden gezocht naar een passende administratieve oplossing, zodat de Social-Returnverplichtingen kunnen worden verantwoord zonder dat dit leidt tot onevenredige gevolgen voor de kandidaat of de Opdrachtnemer.
402.	Bijlage - concept vervoersovereenkomst, artikel 1 lid 4 en 26 lid 2 en 3, pagina 4	<p>In de Concept Overeenkomst is bepaald dat partijen een verwerkersovereenkomst sluiten ten behoeve van het delen van data inclusief privacygegevens (art. 1 lid 4 en 26 lid 3) en dat Opdrachtnemer geldt als verwerker in de zin van de AVG (art. 26 lid 2). Onzes inziens is hier sprake van meerdere verwerkingsverantwoordelijken en is daarom een verwerkersovereenkomst niet nodig.</p> <p>Een verwerkingsovereenkomst is verplicht op het moment dat een partij in opdracht van ('namens') een andere partij persoonsgegevens verwerkt én deze verwerking het hoofddoel is van de overeenkomst. Daarvan is in casu geen sprake. Het hoofddoel van een vervoerder is het leveren van vervoersdiensten, waarbij vervoerders zelf doel en middelen van de gegevensverwerking(en) bepalen. De vervoerder is daarom zelfstandig verwerkingsverantwoordelijk. De Opdrachtgever(s) is verwerkingsverantwoordelijk voor het bekostigen van het vervoer. Zie hierover ook de website van de Informatiebeveiligingsdienst voor gemeenten: https://www.informatiebeveiligingsdienst.nl/faq/moet-er-een-verwerkersovereenkomst-words-afgesloten-met-de-leerlingenvervoerders-privacy/</p> <p>Kunt u bevestigen dat het sluiten van een verwerkersovereenkomst niet nodig is? Zo niet, kunt u dit toelichten?</p>	<p>In de Concept Overeenkomst is bepaald dat partijen een verwerkersovereenkomst sluiten ten behoeve van het delen van data inclusief privacygegevens (art. 1 lid 4 en 26 lid 3) en dat Opdrachtnemer geldt als verwerker in de zin van de AVG (art. 26 lid 2). Onzes inziens is hier sprake van meerdere verwerkingsverantwoordelijken en is daarom een verwerkersovereenkomst niet nodig.</p> <p>Een verwerkingsovereenkomst is verplicht op het moment dat een partij in opdracht van ('namens') een andere partij persoonsgegevens verwerkt én deze verwerking het hoofddoel is van de overeenkomst. Daarvan is in casu geen sprake. Het hoofddoel van een vervoerder is het leveren van vervoersdiensten, waarbij vervoerders zelf doel en middelen van de gegevensverwerking(en) bepalen. De vervoerder is daarom zelfstandig verwerkingsverantwoordelijk. De Opdrachtgever(s) is verwerkingsverantwoordelijk voor het bekostigen van het vervoer. Zie hierover ook de website van de Informatiebeveiligingsdienst voor gemeenten: https://www.informatiebeveiligingsdienst.nl/faq/moet-er-een-verwerkersovereenkomst-words-afgesloten-met-de-leerlingenvervoerders-privacy/</p> <p>Kunt u bevestigen dat het sluiten van een</p>

			verwerkersovereenkomst niet nodig is? Zo niet, kunt u dit toelichten?
403.	Bijlage - concept vervoersovereenkomst, artikel 26 lid 4, pagina 14	Aangegeven is dat (beveiligings)incidenten ten aanzien van informatie van Opdrachtgever te allen tijde direct gemeld moeten worden aan Opdrachtgever. Onze eerste prioriteit gaat altijd uit naar het doen van een interne melding, het verkrijgen van overzicht op de situatie en het nemen van maatregelen om het incident te stoppen en de schade te beperken. Wij verzoeken u hiermee rekening te houden en de tekst te wijzigen in "zonder onredelijke vertraging, maar uiterlijk binnen 36 uur na ontdekking van het incident". Gaat u hiermee akkoord?	<p>De AVG bepaalt dat een verwerkingsverantwoordelijke een inbreuk in verband met persoonsgegevens (datalek) zonder onredelijke vertraging en uiterlijk binnen 72 uur na kennisname moet melden aan de toezichthouder, tenzij het niet waarschijnlijk is dat het datalek een risico inhoudt voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen (artikel 33 AVG).</p> <p>Ten aanzien van het moment waarop een verwerkingsverantwoordelijke als "op de hoogte" geldt, is de European Data Protection Board (EDPB) van oordeel dat hiervan sprake is zodra de verwerkingsverantwoordelijke een redelijke mate van zekerheid heeft verkregen dat zich een beveiligingsincident heeft voorgedaan dat heeft geleid tot een aantasting van persoonsgegevens.</p> <p>Het exacte moment waarop een verwerkingsverantwoordelijke als "op de hoogte" moet worden beschouwd, hangt af van de omstandigheden van het concrete geval. In sommige situaties is direct duidelijk dat sprake is van een inbreuk, terwijl het in andere gevallen enige tijd kan vergen om vast te stellen of persoonsgegevens daadwerkelijk zijn gecompromitteerd. De nadruk moet echter altijd liggen op spoedig handelen om een incident te onderzoeken, vast te stellen of persoonsgegevens zijn getroffen en, indien dat het geval is, corrigerende maatregelen te nemen en zo nodig te melden</p> <p>Een contractuele meldtermijn van "zonder onredelijke</p>

			<p>vertraging, maar uiterlijk binnen 36 uur na ontdekking van het incident” is in dit licht verenigbaar met de AVG. Deze termijn blijft ruim binnen de wettelijke meldtermijn van 72 uur en biedt tegelijkertijd voldoende ruimte om eerst een interne melding te doen, overzicht te verkrijgen over de situatie en passende maatregelen te treffen voordat de opdrachtgever wordt geïnformeerd.</p>
404.	Beschrijvend document - 6.5.1, pagina 44	<p>Deze zin kan voor verwarring zorgen: "Indien twee of meer Inschrijvers een gelijke totale fictieve Inschrijfsom hebben behaald, zal PVGD gunnen aan de Inschrijver met de hoogste fictieve korting over het totaal van G2."</p> <p>Om de verwarring weg te nemen vragen wij u de zin zodanig aan te passen dat duidelijk is dat dit alleen van toepassing is als deze gelijke fictieve inschrijfsom de laagste is van alle inschrijvers én dat de gunning aan de BETROKKEN inschrijver met de hoogste fictieve korting is.</p>	<p>Indien uit toepassing van het afwegingskader volgt dat sprake is van acute of structurele onveiligheid, behoort het doen van een melding bij Veilig Thuis tot het professioneel verantwoord handelen.</p>
405.	Beschrijvend document - 6.2, pagina 38	<p>Wij zien niet in hoe het mogelijk is om op onderdelen van een criterium een nulprijs te offrenen zonder daarmee manipulatief in te schrijven. Het uitvoeren van iedere vervoerssoort kost immers geld.</p> <p>Kunt u toelichten hoe een nulprijs niet abnormaal laag en niet manipulatief kan zijn?</p>	<p>Aanbestedende dienst kan niet de wijze van beprijzen van Inschrijvers dicteren. Onder manipulatief wordt in dit geval verstaan iets wat het wiskundig model beïnvloed. Een totale nul som levert een onwerkbare eindscore op (negatieve fictieve waarde). Om deze reden is dit op voorhand uitgesloten. Daarnaast is het wel de vraag hoe realistisch de kans is dat er op deelprijzen nultarieven geoffreerd kunnen worden aangezien het enkel € per kilometer aan prijzen betreft en de tarieven bindend zijn voor de uitvoering van de betreffende ritsoort.</p>
406.	Beschrijvend document - 2.5.5, pagina 16	<p>De omzetgarantie wordt zeer gewaardeerd door Inschrijver, maar is in de praktijk maar 1 jaar nuttig. Omdat de omzetgarantie na een slecht jaar 60% is van dat slechte jaar, zal in praktijk nooit meer dan 1 jaar de garantie tot aanvulling van de omzet leiden.</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat hier niet in mee, wetende dat zelfs gedurende de Corona-pandemie er meer dan het genoemde percentage aan omzet behaald werd en er geen verwachting is dat omzet zo substantieel zal dalen.</p>

		Bent u bereid de garantieregeling zodanig aan te passen dat deze ook vanaf een tweede slecht jaar nog effect heeft? Bijvoorbeeld door in een jaar opvolgend op een jaar waarin de garantie is toegepast de omzetwaarde te blijven berekenen met het laatste 'normale' jaar?	Indien er een vergelijkbare situatie voor doet, zal er met de Opdrachtnemer gekeken worden naar aanvullende maatregelen indien nodig. Maar deze kunnen niet op voorhand voorzien worden, want het betreft dan maatwerk.
407.	Beschrijvend document - 2.5.5, pagina 16	Wordt de NEA-indexering toegepast bij het bepalen van de verwachte jaaromvang?	De jaaromvang wordt niet separaat geïndexeerd. Enkel de eigen geoffreerde prijzen.
408.	Bijlage - data, PCP	Bij de PCP-ritten staan 2 perceelnamen die in de verdere aanbestedingsdocumenten niet voorkomen. Gebaseerd op de tabel met vervoerssoorten per gemeente in het beschrijvend documenten en het prijzenblad, missen we hier ritten in percelen 1, 2 en 5. Ook zien we ontbrekende afstanden bij 8601 ritten. Kunt u dit corrigeren/aanvullen? Ook zien we hier in november en december een aanzienlijk lager aantal ritten. Is dit vervoer (deels) gestopt?	Afeer en Groningen zijn de twee opdrachtgevers. In deze ritdata wordt geen perceel aangegeven. Bij een controle blijkt dat data van november en december 2025 mist. December is ondertussen ingeladen. Voor november moet de data opnieuw verstuurd worden. Zodra deze beschikbaar is, zal deze worden toegevoegd. Het klopt dus dat er in november en december significant (als in: geen) data in de originele ritdata zit.
409.	Bijlage - data, WMO en Hub	We zien 2 grote afwijkingen in de WMO- en Hub-ritaantallen per perceel per maand: Zuidoost-Drenthe december en Zuidwest-Groningen juli. Kunt u deze gegevens compleet maken of aangeven wat de afwijkingen heeft veroorzaakt?	Zuidoost Drenthe is opnieuw ingeladen. Hier zat inderdaad een fout in. Zuidwest Groningen is ook opnieuw ingeladen. Ook hierin ontbraken ritten. De Bijlage – Data is herzien opgeleverd en zou alle ritten moeten bevatten.
410.	Bijlage Programma van eisen - 6.2, pagina 11	De link naar Rbws leidt ons naar een regeling die geldend was t/m 31-12-2025. Is dit de juiste link?	Nee, de link is verouderd u moet uitgaan van de meest recente link. Excuses.
411.	Beschrijvend document - 3.8, pagina 25	In tabel onder 3.8 staat dat de inschrijving (o.a.) moet bevatten: "Ingevuld en rechtsgeldig ondertekend prijzenblad". In de Invulinstructie Prijzenblad staat echter dat alleen de gele cellen gevuld mogen worden. Op de 7 perceel-tabbladen zijn de overige cellen ook beveiligd tegen bewerken. Waar en hoe verwacht u van Inschrijvers de rechtsgeldige ondertekening?	Dit is per abuis opgenomen. Het prijzenblad hoeft niet separaat ondertekend te worden. Een rechtsgeldige ondertekening op het UEA volstaat voor alle documenten.

412.	Beschrijvend document - 2.5.4, pagina 15	De inschrijfprijzen van Opdrachtnemer zullen gebaseerd zijn op ten tijde van inschrijving bekende vervoersoorten, ritvolumes, ritlengtes en combinatiemogelijkheden. Zowel bij het toevoegen van een nieuwe vervoerssoort aan een perceel als bij het aanpassen/uitbreiden van een bestaande vervoerssoort in een perceel is er geen kilometertarief beschikbaar dat geschikt is voor de situatie na aanpassing van de werkzaamheden. Hoe borgt Opdrachtgever dat in dergelijke situaties er geen financieel nadeel ontstaat voor Opdrachtgever of Opdrachtnemer?	Zie het antwoord op vraag 8 en vraag 48
413.	Beschrijvend document - 2.4, pagina 10	U beschrijft hier de verantwoordelijkheden van Inschrijvers. Is onze aanneme correct dat dit de verantwoordelijkheden van de Opdrachtnemers zijn?	Dit is correct.
414.	Bijlage - concept vervoersovereenkomst, artikel 7, pagina 7	U geeft aan dat de opdracht tussentijds beëindigd kan worden zonder ingebrekestelling als sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 22 lid 5 van deze Vervoersovereenkomst. Wij denken dat dit niet de juiste verwijzing is, kunt u aangeven naar welk artikel u bedoelt te verwijzen?	Excuus voor de omissie. De verwijzing wordt gecorrigeerd naar artikel 23 lid 5 Vervoersovereenkomst.
415.	Bijlage - concept vervoersovereenkomst, artikel 8, pagina 7	Kunt u specificeren wat u bedoelt met 'alle benodigde en door Opdrachtgevers relevant geachte gegevens'? Wij achten het niet redelijk dat kosteloos hele bestanden met data moeten worden overgedragen zonder dat duidelijk is om welke gegevens dit gaat, of het wellicht bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft en waarvoor deze gebruikt gaan worden. Kunt u dit artikel verwijderen? Indien u niet bereid bent dit artikel te verwijderen vernemen wij graag hoe u dit artikel kan aanpassen zodat duidelijk wordt op welke gegevens u hier doelt.	Het betreft hier data die noodzakelijk is om vervolgens een volgende aanbesteding vorm te geven. Dit betreft dus de informatie die een level playingfield waarborgt.
416.	Bijlage - concept vervoersovereenkomst, artikel 5, pagina 6	U verwijst in dit artikel naar artikel 26 van de vervoersovereenkomst. Deze bepaling ziet echter toe op verwerking van persoonsgegevens, wij vermoeden hierdoor dat u	Met "alle benodigde en door Opdrachtgevers relevant geachte gegevens" wordt uitsluitend bedoeld: operationele en managementinformatie die direct

		een andere verwijzing bedoelt, wellicht artikel 23 lid 5. Klopt dit vermoeden en, zo ja, kunt u de juiste verwijzing toevoegen?	samenhangt met de uitvoering, monitoring en verantwoording van de opdracht. Hieronder vallen geen volledige (ruwe) databestanden, bedrijfsvertrouwelijke of concurrentiegevoelige informatie. De bepaling blijft gehandhaafd en wordt toegepast binnen redelijkheid, proportionaliteit en de kaders van vertrouwelijkheid en AVG.
417.	Beschrijvend document - 6.3.2, pagina 40	In gunningscriterium G2.2 (Samenwerking en communicatie) vraagt u de inschrijver o.a. om te beschrijven hoe hij voornemens is te communiceren met Publiek Vervoer en met de reizigers. Wat deze laatste categorie betreft, de communicatie met reizigers, doelt u daarbij op de operationele communicatie (boekingsbevestiging, vertraging etc.) of op marketingcommunicatie t.a.v. de hub-taxi of beide?	Er wordt in deze juist <u>niet</u> bedoeld op de operationele communicatie. Het betreft dus alles wat niet operationeel is. Wat daar onder valt is aan Inschrijver.
418.	Beschrijvend document - 2.5.3, pagina 15	Over lokale vervoersinitiatieven schrijft u: 'Aanvragen voor vervoervoorzieningen door vrijwilligers, anders dan buurtbusvoorzieningen, worden onderzocht door PVGD en voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg PVGD. Hier vindt de besluitvorming plaats over de advisering aan de betreffende Opdrachtgever. Indien dit verzoek vanuit een Opdrachtnemer komt of een Opdrachtnemer raakt, dan zal hierover met de betreffende Opdrachtnemer afgestemd worden.' Kunt u aangeven aan welk type aanvragen we moeten denken en per perceel aangeven om hoeveel aanvragen het gemiddeld gaat? Als deze data niet beschikbaar is, is het mogelijk om een globale indicatie te geven?	Het betreft initiatieven die dan mogelijk vervoer weg zullen nemen bij Opdrachtnemer(s). In dat geval wordt er altijd afstemming gezocht worden met Opdrachtnemer(s). We verwachten dat het aantal aanvragen dat het vervoersaanbod significant raakt minimaal is.
419.	Beschrijvend document - 3.8, pagina 24	De paginalimiet per subgunningscriterium is zeer krap, waardoor wij als inschrijver de volgende problemen constateren: 1. De complexiteit van de opdracht en de verschillende vervoersstromen die in één opdracht worden gecombineerd,	Zie het antwoord op vraag 360.

		<p>vragen om maatwerk. 'One size fits all' gaat niet op; er moet worden gedifferentieerd in (beschrijving van) maatregelen. Alleen voor G2.6 - implementatie - is hiervoor mogelijk voldoende ruimte: 5 pagina's (ervan uitgaand dat er een aparte implementatieplanning op A3 mag worden aangeleverd).</p> <p>2. De krappe paginalimiet betekent dat een inschrijver de realiseerbaarheid en het effect van maatregelen niet voldoende kan onderbouwen.</p> <p>3. De krappe paginalimiet laat geen ruimte voor additionele maatregelen die de inschrijver specifiek voor uw contract wil inzetten.</p> <p>4. De krappe paginalimiet betekent dat de inschrijver per sub-gunningscriterium slechts - summier - een paar maatregelen kan aanstippen. Een inschrijver die meer grote, substantiële maatregelen neemt (dan de concurrent) om de gewenste kwaliteit te borgen, kan slechts een deel daarvan beschrijven. De beoordeling wordt daarmee arbitrair.</p> <p>Zou u daarom willen overwegen om de paginalimiet te verruimen? Ons voorstel is:</p> <p>G2.1 Klachtenafhandeling en klantgerichtheid: maximaal drie (3) i.p.v. twee (2) A4-pagina's.</p> <p>G2.2 Samenwerking en communicatie: maximaal vier (4) i.p.v. drie (3) A4-pagina's.</p> <p>G2.3 Innovatie: maximaal vier (4) i.p.v. één (1) A4-pagina.</p> <p>G2.4 Reizigersgeluk: maximaal vier (4) i.p.v. twee (2) A4-pagina's.</p> <p>G2.5 Medewerkerstevredenheid: maximaal drie (3) i.p.v. twee (2) A4-pagina's.</p> <p>G2.6 Implementatieplan: maximaal vijf (5) A4-pagina's.</p>	
420.	Beschrijvend document - 3.8, pagina 24	U vraagt de inschrijver om aan te geven op welke wijze hij innoveert gedurende de looptijd van het contract. U geeft als	Nee. De genoemde voorbeelden (MVO en duurzaamheid) zijn uitsluitend illustratief bedoeld. Aan

		<p>voorbeeld MVO en duurzaamheid. Betekent dit dat u aan innovatie op deze twee terreinen ook meer waarde hecht (c.q. hier meer punten aan toekent) dan aan innovatie op bijv. het gebied van klantbeleving, efficiency etc.? Kunt u een rangorde aangeven?</p>	<p>innovatie op deze terreinen wordt geen hogere waarde toegekend dan aan innovatie op andere gebieden zoals klantbeleving, efficiency of kwaliteit. Er wordt geen rangorde gehanteerd; alle vormen van innovatie worden integraal beoordeeld op kwaliteit, toegevoegde waarde en haalbaarheid</p>
421.	Beschrijvend document - 3.8, pagina 24	<p>Klopt onze aanname dat er één document moet worden ingediend waarin alle sub-gunningscriteria achtereenvolgens worden beschreven? Of verwacht u afzonderlijke documenten (per plan een document)? Staat u toe dat de inschrijvers een titelpagina en een inhoudsopgave toevoegen aan (de voorkant van) dit document / deze documenten?</p>	<p>Dit is aan u. Zowel 1 enkel document als meerdere documenten zijn toegestaan, waarbij Aanbestedende dienst de voorkeur geeft aan losse documenten per kwaliteitscriterium welke gezamenlijk in .zip format aangeleverd worden.</p> <p>Voorpagina en titelblad zijn toegestaan en vallen buiten de paginamaxima, mits geen inhoudelijke tekst opgenomen is in deze bladen. Deze worden namelijk niet meegenomen in de beoordeling</p>
422.	Beschrijvend document - 2.6, pagina 17	<p>U noemt in paragraaf 2.6.1. dat de Wet bescherming Persoonsgegevens in acht genomen moet worden. Zoals u weet is deze in 2018 vervangen door de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Klopt onze aanname dat u hiernaar verwijst?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 19.</p>
423.	Bijlage afrekensystematiek - 2.1, pagina 6	<p>Er wordt gesteld dat één van bovenstaande opstaptarieven van toepassing is. In betreffende tabel staat echter ook de wachttijdvergoeding vermeld.</p> <p>Is onze aanname correct dat wanneer aan de voorwaarden voor wachttijdvergoeding is voldaan, deze wel opgeteld mag worden bij het reguliere of rolstoel opstaptarief?</p>	<p>De wachttijdvergoeding kan, indien van toepassing, gedeclareerd worden naast het opstaptarief.</p>
424.	Bijlage afrekensystematiek -1.3, pagina 5	<p>Om verwarring over de declaratie bij afwezigheid Reiziger te voorkomen vragen we u te verduidelijken:</p> <p>1- Is de telling in dagen of in schooldagen? Bijvoorbeeld: bij een</p>	<p>De vijf dagen-regeling is bedoeld om Vervoerders tegemoet te komen in de uitval van leerlingen in het schoolvervoer. (1) Als de leerling op maandag ziek is</p>

		<p>afmelding op donderdag, mag dan gedeclareerd worden t/m maandag of t/m woensdag in de week erna?</p> <p>2- Indien het schooldagen betreft, hoe wordt dan omgegaan met studiedagen, feestdagen en andere dagen dat de school (deels) gesloten is?</p> <p>3- Is een studiedag ook een afwezigheid die declarabel is?</p> <p>4- Wanneer begint de telling als de eerste afwezigheidsdag niet hetzelfde is als de afmeldingsdag? Bijvoorbeeld: Op maandag wordt een Reiziger afgemeld voor woensdag t/m dinsdag de week erna. Gaan de 5 dagen dan in op maandag of op woensdag?</p>	<p>gemeld en net mee kan in het vervoer, maar de maandag opvolgend weer deelneemt aan het Vervoer, dan kan de gehele week worden gedeclareerd. Valt de leerling op donderdag uit en de leerling gaat op maandag weer mee, dan zijn de donderdag en vrijdag declarabel. (2/3) Margedagen, studiedagen, etc. vallen niet onder de regeling. (4) De 5 dagen gaan in dit voorbeeld in op woensdag.</p>
425.	Beschrijvend document - 3.8, pagina 24	Voor G2.6 (implementatie) mag een inschrijver een plan van 5 pagina's inleveren. Bij een dergelijke (geringe) omvang is het gebruikelijk dat er daarnaast een aparte implementatieplanning op twee A3 mag worden aangeleverd. Kunt u bevestigen dat dit het geval is?	Zie het antwoord op vraag 16.
426.	Klachtregistratiesysteem	Aanbestedende dienst geeft aan dat er een centraal registratiesysteem voor klachten beschikbaar wordt gesteld. Inschrijver realiseert graag een koppeling met dit systeem. Kunt u aangeven welke applicatie dit is en/ of op welke manier deze koppeling te realiseren is?	Aanbestedende dienst gebruikt hiervoor het systeem Smile met web interface. Gedurende de implementatie kan samen door Opdrachtnemer en Opdrachtgever gekeken worden naar de mogelijkheid om een API te realiseren.
427.	Prijzenblad / dataset	Kunt u aangeven of het aantal kilometers in het prijzenblad en de dataset reizigerskilometers zijn of de declarabele kilometers. Het lijken slechts de reizigerskilometers en niet de declarabele kilometers. Indien dit juist is, kunt u dan de dataset aanvullen met de declarabele kilometers en in het prijzenblad ook de declarabele kilometers opnemen?	Zie het antwoord op vraag 92.
428.	Dataset	Kunt u de dataset uitbreiden met 6-cijferige postcodes, zodat reisafstanden beter te berekenen vallen?	Zie het antwoord op vraag 1.
429.	PvE 3.2	Kunt u toelichten hoe de weersomstandighedenvergoeding zich verhoudt tot de vijfdagenregeling? Begrijpen wij correct dat deze	Dit is correct. Het zijn separate regelingen. Waarbij de 5-dagen regeling prevaleert.

		vergoeding aanvullend is en niet in de vijf dagenregeling is inbegrepen?	
430.	Eis 61.3	<p>Inschrijver constateert dat leerlingoverzichten 4 weken voor start van het schooljaar worden aangeleverd. In deze periode zijn scholen veelal gesloten, waardoor essentiële gegevens zoals schooltijden niet (tijdig) te verifiëren zijn.</p> <p>Is opdrachtgever bereid de aanlevertermijn te verruimen of eerder conceptgegevens beschikbaar te stellen?</p>	Gemeenten dragen zorg voor een zo spoedig mogelijke aanlevering van de gegevens. De aanlevertermijn wordt derhalve niet aangepast.
431.	Eis 57.2	<p>U geeft aan dat betermeldingen tot 22:00 uur doorgegeven kunnen worden. Dit is voor de overige reizigers in de route niet prettig omdat de vertrektijd dan kan wijzigen terwijl zij al slapen. Wij steel voor om deze termijn te vervroegen naar 17:00 uur? Gaat u hiermee akkoord?</p>	Nee, hier gaan wij niet mee akkoord. 17.00 is onredelijk, het bestaande blijft gehandhaafd.
432.	PvE 50.1 en 50.2	Wat is het verschil tussen 50.1 individuele verblijfstijd (max 1,5 direct) en 50.2 maximale verblijfstijd (max 60/90)?	In 50.1 wordt uitgegaan van kortere afstanden, 50.2 ziet toe op langere afstanden. De bepalingen dienen opvolgend te worden gelezen.
433.	PvE: 18.6	Wat wordt gezien als vertrektijd, de activeringstijd of de voorstactiveringstijd?	De activeringstijd.