

Nota van Inlichtingen (Nvl) 2 - ten behoeve van Publiek Vervoer Groningen Drenthe – 2027 - 2035

1. Mededelingen Aanbestedende dienst

Herziene bijlagen

Bij deze Nota van Inlichtingen zijn twee bijlagen herzien, te weten:

1. Bijlage – Prijzenblad
2. Bijlage – Data

Beiden zijn herkenbaar aan de toevoeging 'HERZIEN Nvl 2' in de bestandsnaam. Aanbestedende dienst verzoekt u vriendelijk eerder verstuurd versies te verwijderen en bijgevoegde versies te gebruiken. Zoals reeds in Nvl 1 gecommuniceerd zal het gebruiken van een verouderde versie van het prijzenblad leiden tot terzijdelegging van de Inschrijving.

Aanvullende bijlagen

Aanbestedende dienst heeft bij deze Nota een drietal nieuwe documenten verstrekt:

1. PC6 SBO SVO scholen Nederland
2. PC6 VO Scholen Nederland
3. PC6 BO Scholen Nederland

Deze documenten bevatten de PC6 gegevens van alle scholen in Nederland, waaronder die waar ritten naar gereden worden in de onderhavige aanbesteding. De verdere toelichting van deze documenten is opgenomen in de beantwoording van vraag 509.

2. VRAGEN EN ANTWOORDEN

Nr.	Verwijzing (document/ tekst/paragraaf)	Vraag	Antwoord
434.	Nieuwe nota van inlichtingen	Kunt u aangeven wat het verschil is tussen de eerste en tweede versie?	Dit is reeds gecommuniceerd in het begeleidende bericht aan alle geïnteresseerden.
435.	Spoedvraag aangeleverde data	Ondanks meerdere vragen in Nvl 1 kiest u ervoor om geen nieuwe lijsten aan te leveren die op zijn minst verrijkt zijn met volgnummers en 6 karakter postcodes. Uw stelling dat een goede ervaren vervoerder met de door u geleverde data uit de voeten kan is onjuist. Met de verstrekte gegevens is het voor andere inschrijvers dan de huidige vervoerder niet mogelijk om een eigen vervoersplan op te stellen om tarieven te kunnen calculeren. Hierdoor ontstaat dus een oneigenlijk voordeel voor de huidige vervoerders van al uw percelen. In uw reactie op onze vraag geeft u aan om hiervoor te kiezen omdat de data anderhalf jaar oud is als de opdracht start. Hoewel leerlingen inderdaad zullen wisselen zal dit bijvoorbeeld bij scholen minimaal zijn. Gemiddelde afstanden en bezettingen die uit een vervoersplan bij aanbesteding naar voren komen zullen vaak wel degelijk voor een groot deel van de looptijd realistisch blijken zo weten wij uit ervaring. Deze gemiddelden zijn echter per opdracht en per perceel verschillend en daarom ook niet te vergelijken met andere opdrachten waar andere randvoorwaarden gesteld worden en in andere gebieden gereisd wordt. Het is, ondanks verouderde data, van groot belang dat er voor deze specifieke opdracht ook in de aanbestedingsfase een vervoersplan opgesteld kan worden door inschrijvers zodat deze kan calculeren hoeveel capaciteit er nodig is daarop haar kosten kan baseren en ook een prijs kan calculeren waarbinnen inschrijver weet dat er	Wij begrijpen het verzoek. Echter, zoals in de beantwoording op vraag 1 is aangegeven zijn de verstrekte gegevens indicatief en geven een beeld voor de historische afname en geografische ligging van gereden ritten. Deze gegevens geven echter geen enkele garantie over dat de ritten van deze locaties gereden gaan worden in de toekomst. Het verloop in de verschillende vervoerssoorten is hoog. In het leerlingenvervoer bijvoorbeeld zal over 2 jaar de helft van het bestand zijn gewijzigd. Wetende dat de aanvang van de opdracht pas ligt op 1 augustus 2027, geeft de huidige data een schijnzekerheid over de uit te voeren ritten bij aanvang van de opdracht. De gegevens op Postcode (PC) 4 niveau geven wel inzicht in het gebruik in de verschillende gemeenten en kernen, en de bijbehorende rijden en geven daarmee voldoende inzicht in de vervoersvraag. Daarnaast zijn wij gehouden aan de AVG, waarmee wij enkel gegevens mogen verstrekken die geaggregeerd zijn tot een niveau dat deze niet te herleiden zijn tot een persoon. Data met een postcode van zes karakters beschouwd als een persoonsgegeven in het kader van de AVG als deze herleidbaar is tot een persoon. In het algemeen wordt dit als

		bijvoorbeeld ook budget over blijft om iets aan te kunnen bieden op innovatiegebied waar u in uw gunningscriteria ook specifiek om vraagt. Inschrijver verzoekt u dan ook vriendelijk, doch dringend, deze informatie uiterlijk 1 mei om 17:00 aan te leveren conform de uitvraag in vraag 1 uit Nvl 1. Later dan dit tijdstip zorgt ook voor een ongelijk speelveld ten opzichte van huidige vervoerders. Door de grote hoeveelheid data is het verwerken van de data tot een gedegen vervoersplan zeer tijdrovend. Het aanleveren van de data op 15 mei (bij de 2de Nvl) is dan ook te laat en zal ertoe leiden dat uw inschrijfdeadline van 15 juni voor inschrijvers niet langer haalbaar is. NB: Tot slot is het momenteel voor inschrijvers onmogelijk om te controleren of de door u in de data gegeven afstanden correct zijn waarmee u inschrijvers vraagt om hier blind op te vertrouwen. Dit brengt een groot risico met zich mee voor Inschrijvers. In recente andere aanbestedingen is namelijk gebleken dat deze afstanden in veel gevallen niet op de correcte manier berekend zijn.	zodanig beschouwd als onder een postcode 10 of minder adressen vallen. In verschillende delen van het gebied is dit het geval. Daarom hebben wij gekozen om de data te publiceren op een AVG-bestendig niveau. Voor alle schoollocaties is wel voorzien in PC6, daar deze geen persoonsgegevens zijn en dus niet vrij openbaar te delen zijn. Zie hiervoor het antwoord op vraag 509.
436.	Vraag 360 eerste Nvl, 15 of 20 a4	In het antwoord op vraag 360 geeft u aan dat 'de totale inschrijvingsomvang 20 A4 per Inschrijver per perceel is'. Tellen wij de pagina's van G2.1 tot en met G2.6 op, dan komen wij op 15 A4 (los van de twee A3 t.b.v. een planning). Kunt u de genoemde 20 A4 verduidelijken? Het zou prettig zijn als u deze vraag omgaand kunt beantwoorden, Inschrijvers zijn immers reeds bezig met het opstellen van de inschrijving.	Dit is per abuis opgenomen, zoals in het bericht voorafgaand aan de Nota is medegedeeld betreft het 15 A4 totale Inschrijving, plus de genoemde bijlagen bij het Implementatieplan.
437.	Afrekensystematiek, Paragraaf 1.2, blz 4	Gegadigde constateert dat u onder Tarief 1 geen factor toe kent aan de verplichte inzet van een personenauto / kleinschalig vervoer ondanks de zeer beperkende factor van deze indicaties voor de combinatiegraad. Gegadigde verzoekt u ook onder Tarief 1 hier een	Tarief 1 zal in de Overeenkomst niet de mogelijkheid kennen tot het toekennen van het kenmerk verplichte inzet personenauto / kleinschalig vervoer. Dit komt te vervallen voor Tarief 1.

		factor 2,0 aan te verbinden voor de reizigers die in een dergelijk rit reizen. Gaat u hiermee akkoord?	
438.	Nvl 1 Ref vraag 352 + 431	De verwijzing van deze vraag naar paragraaf 57.2 lijkt niet te kloppen en lijkt betrekking te hebben op paragraaf 58.3. Daarmee heeft de vraag betrekking op dezelfde paragraaf als vraag 352. Echter de antwoorden zijn tegenstrijdig. In het ene antwoord moeten betermeldingen voor 18:00 doorgegeven zijn, in het andere antwoord past u dit niet aan en blijft het 22:00 uur. Kunt u bevestigen dat deze termijn aangepast wordt naar het doorgeven van betermeldingen voor 18:00 uur de voorafgaande dag?	In Eis 58.3 wordt het juiste tijdstip van 22.00 benoemd. Het antwoord op vraag 352 wordt hierbij herroepen.
439.	Nvl 1 Ref vraag 408 + 409	De antwoorden op vragen 408 en 409 baren ons als potentiële inschrijver op uw aanbesteding enkele zorgen. Uit deze antwoorden blijkt dat na het opnieuw 'inladen' van gegevens er ineens veel meer ritten naar boven komen dan in de originele databestanden. Gegadigde verzoekt u dan ook om ter verificatie alle data nogmaals 'in te laden' om te bezien of er meer verschillen zijn die nog niet geconstateerd zijn. Bent u bereid om dit te doen?	Hiertoe zijn wij bereid. Het is nogmaals ingeladen, waarbij de in de vorige Nota aangegeven ontbrekende informatie nu volledig beschikbaar is aangevuld met nog aanvullende data vanuit vragen in deze Nota.
440.	Beschrijvend document, par 2.5.5, blz 16	Wordt de NEA index toegepast op de geraamde omzet van het voorgaande kalenderjaar? Voorbeeld, in het voorgaande jaar was er sprake van 4 miljoen omzet, de indexatie voor het huidige jaar bedroeg 5% en de omzet in het huidige jaar was 2,5 miljoen. In dat geval valt de omzet van het huidige jaar binnen de 60% van de geraamde waarde van het voorgaand jaar ($4.000.000 * 60\% = 2.400.000$) maar als indexatie meegenomen wordt valt deze er niet binnen ($4.000.000 * 1,05 * 60\% = 2.520.000$) en zou er dus gecompenseerd worden. Onzes inziens zou de indexering wel toegepast moeten worden op de geraamde omzet, gaat u hiermee akkoord?	Wat u stelt is correct. Hetgeen in de voorgaande Nota staat omtrent de omzetgarantie vervalt. De genoemde geraamde omzetwaarde zal elk jaar conform de NEA-index, net als de door Inschrijver gehanteerde tarieven, geïndexeerd worden.
441.	Nvl 1 Ref vraag 404	Het lijkt erop dat er per abuis een verkeerd antwoord op deze vraag is gepubliceerd. Kunt u vraag 404 uit Nvl 1 nogmaals beantwoorden?	Er is inderdaad per abuis een verkeerd antwoord opgenomen. Het antwoord had moeten zijn: Aanbestedende dienst bevestigt dit. Indien twee of meer Inschrijvers een gelijke

			totale fictieve Inschrijfsom hebben behaald, zal PVGD gunnen aan de <u>betrokken</u> Inschrijver met de hoogste fictieve korting over het totaal van G2 van het betreffende perceel.
442.	Nvl 1 Ref vraag 397	Begrijpen wij uw antwoord correct door te stellen dat in de geschetste situatie de taxi met de reeds ingestapte passagier dient te vertrekken en de eis van maximale verblijfsduur van deze reiziger dus prevaleert boven de eis dat er gewacht moet worden op de vertraagde passagier?	Dit is correct, waarbij niet gesteld wordt dat de eisen aan de dienstverlening van de vertraagde passagier komt te vervallen. In voornoemde situatie is het dus zo dat er dan een extra taxi nodig zal zijn om de vertraagde passagier te vervoeren.
443.	Nvl 1 Ref vraag 290	Gegadigde verzoekt u om een standaard af te spreken om discussie over het wachten in de praktijk te voorkomen. Gegadigde stelt voor om als standaard te gebruiken dat leerlingen maximaal 1 lesuur mogen wachten indien dit er toe leidt dat zij in combinatie met andere leerlingen vervoert kunnen worden vanaf dezelfde school. Gaat u hiermee akkoord?	Aanbestedende dienst komt met een weder voorstel: Indien het niet-geplande vroegtijdig eindigen van de schooldag betreft (bijvoorbeeld lesuitval door ziekte docent), mag de Leerling eerder dan de geplande reguliere ophaaltijd opgehaald worden mits dit: 1. een gecombineerde rit is (*), en 2. dit afgestemd is met ouders/verzorgers. Indien niet aan deze voorwaarden voldaan wordt, geldt hetgeen beschreven in het Programma van Eisen omtrent de ophaaltijd. In het geval van uitzonderlijke gevallen waarbij het voor de Leerling niet mogelijk is om langer te wachten, kan er middels maatwerkafspraken hiervan afgeweken worden. *) dit geldt niet voor ritten die hoe dan ook niet gecombineerd gereden zouden worden.
444.	Nvl 1 Ref vraag 279	Het antwoord dat u hier geeft is geen antwoord op de gestelde vraag. Wij zien wel dat u het databestand heeft aangepast oa na aanleiding van deze vraag. Echter in het dagbestedingsvervoer staan nu enkel vertrektijden vermeld en geen bestelde aankomsttijden	Er is in de huidige overeenkomst geen bestelde vertrektijd of aankomsttijd - er wordt gewerkt met ophaal en vertrek blokken voor de dagbesteding. De genoemde tijd is de met de Reiziger gecommuniceerde vertrektijd. In de nieuwe

		(ochtendritten). Gegadigde verzoekt u dan ook nogmaals om een aanpassing zodat ook deze data correct zijn.	Overeenkomst is er sprake van een vaststaande aankomsttijd op de dagbesteding en een vaststaande vertrektijd van de dagbesteding terug naar de verblijfslocatie.
445.	Nvl 1 Ref vraag 199	U kiest ervoor om een redelijk beknopt antwoord te geven op de vraag. Er worden echter in deze vraag legitieme zorgen geuit over verliesgevende handelingen die bij een verkeerde opdrachtnemer zouden komen te liggen. Gegadigde verzoekt u om uw antwoord nader toe te lichten en aan te geven hoe u de geuite zorgen in deze vraag dan denkt weg te kunnen nemen.	De Reiziger belt altijd naar de Vervoerder van het perceel waarin Reiziger woonachtig is. De situatie die u voorstelt in uw oorspronkelijke vraag kan zich daarmee niet voordoen. Daarbij ook het gegeven dat alle Opdrachtnemers gehouden zijn aan dezelfde kwaliteitseisen omtrent klantcontact en -afhandeling.
446.	Nvl 1 Ref vraag 187	U refereert in uw antwoord naar vraag 127. De vraag die daar gesteld wordt is echter een andere. In vraag 127 gaat het namelijk erom dat het vervoer van de reiziger wel in de eigen regio plaats vindt maar niet te combineren is. Gegadigde erkent dat dit een combinatie risico is dat inschrijvers moeten incalculeren. In vraag 187 verzoeken wij u echter een toeslag toe te kennen indien het vervoer in zijn geheel buiten het vervoersgebied plaats vindt en daarom per definitie niet gecombineerd kan worden. In onze ogen kan dit niet onder het risico van opdrachtnemer vallen. Kunt u met deze verduidelijking alsnog een volledig antwoord geven op vraag 187 uit Nvl 1?	Aanbestedende dienst erkent dit risico en past de eis aan. Deze eis wordt beperkt tot het vervoersgebied van PVGD en de direct daar op aansluitende gemeenten in bijvoorbeeld Friesland en Overijssel. Alles wat daarbuiten valt zal middels een maatwerkafpraak tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer afgestemd worden. Aangezien er niet op voorhand bepaald kan worden waar de betreffende Reizigers heen moeten, zal er op basis van de te rijden afstand een eventuele factor toegepast worden of, indien bijvoorbeeld een te grote afstand van het perceel, gekeken worden naar een alternatieve vervoerder.
447.	Nvl 1 Ref vraag 180	U geeft aan dat in de dataset opstapplaatsen niet expliciet genoemd worden en ook niet gebruikt. Gegadigde verzoekt u echter zeer dringend om alsnog in de dataset aan te geven voor welke reizigers opstapplaatsen gebruikt worden en de afstanden vanaf deze opstapplaats te berekenen. U vergoed voor deze ritten immers slechts 80% van de reguliere omzet. Daarmee heeft dit een enorme impact op de omzet van de opdrachtnemer die ook meegecalculeerd moet kunnen worden in de tarieven. Op dit moment is dat onmogelijk voor andere inschrijvers dan uw huidige vervoerder op elk perceel. Deze	Aanbestedende dienst heeft in de dataset een nieuwe kolom opgenomen waaruit te herleiden is welke rit vanaf of naar een opstapplaats gereden is.

		vervoerder is immers de enige die weet welke reizigers het betreft, daarmee is er geen sprake meer van een level playing field.	
448.	Beschrijvend document, par 2.5.5, blz 16	Gegadigde verzoekt u om de tegemoetkoming per vervoersstroom te berekenen. Dus per vervoersstroom bepalen of 60% van de geraamde omzet gehaald is. Heel gechargeerd kan het bijvoorbeeld voorkomen dat leerlingenvervoer 150% van de omzet is en andere vervoersstromen 10%. Daarmee wordt dan wellicht de 60% geraamde omzet over het totaal wel gehaald maar gaat de combinatie van vervoersstromen onderuit en is er alsnog sprake van de verliesgevende situatie die u ons inziens probeert te compenseren met deze paragraaf. Gaat u akkoord met de tegemoetkoming per vervoersstroom per perceel?	Aanbestedende dienst gaat hier niet in mee. Het betreft een overeenkomst per perceel en niet een overeenkomst per vervoerssoort per perceel. Daarbij is het niet het doel alles gecombineerd te rijden, indien gecombineerde ritten verliesgevend zijn is het niet aan te bevelen deze te combineren. De omzetgarantie is geenszins bedoeld om verliesgevende ritten te compenseren. Het is bedoeld om de Opdrachtnemers een garantie van een bepaalde waarde te geven om de investeringen gemoeid met deze aanbestedingen weg te kunnen zetten tegen een garantie op inkomsten.
449.	Nvl 1 Ref vraag 165	In uw antwoord geeft u aan in overleg met opdrachtnemer te treden als de impact op de omzet significant is door (tijdelijke) infrastructurele maatregelen. Kunt u bevestigen dat dit overleg ook plaats vindt als dit significante impact heeft op de kosten van opdrachtnemer?	Aanbestedende dienst bevestigt dat het niet alleen gaat om significante impact door (tijdelijke) infrastructurele maatregelen op de omzet, maar ook om significante impact op de kosten van Opdrachtnemer. Zie voor een verdere toelichting ook het antwoord op vraag 552.
450.	Nvl 1 Ref vraag 79	Uw antwoord lijkt geen betrekking te hebben op de vraag. In de inleiding van hoofdstuk 1 in het document afrekensystematiek geeft u aan dat Tarief 1 oa van toepassing is op routegebonden jeugdwetvervoer. In hoofdstuk 2 geeft u in de inleiding aan dat Tarief 2 oa van toepassing is op vraag gestuurd jeugdwetvervoer. Daarmee komen we terug bij de originele vraag. U vraagt 1 tarief uit in uw prijzenblad voor jeugdwetvervoer terwijl bijvoorbeeld opstaptarieven, vermenigvuldigingsfactoren en andere voorwaarden bij beide tarieven verschillen. Daarmee zou u in onze ogen dus ook een scheiding aan moeten brengen in het uitgevraagde tarief. Inschrijver verzoekt u dan ook nogmaals om het prijzenblad hierop aan te passen zodat er ook 2 verschillende tarieven geoffreerd kunnen worden dan wel ervoor te	Aanbestedende dienst snapt uw zorg en gaat hierin mee. De kilometers voor Jeugdwetvervoer worden gesplitst in twee soorten: Tarief 1 en Tarief 2 en zijn naar rato van verwacht voorkomen gesplitst in kilometers. Dit is aangepast in het Prijzenblad, de herziene bijlage is verstrekt bij deze Nota.

		kiezen om al het jeugdwetvervoer onder 1 van beide tarieven te laten vallen.	
451.	Nvl 1 Ref vraag 69	Wij veronderstellen dat u deze vraag niet goed begrepen heeft. Ter illustratie een voorbeeld. Een leerling woont 16 kilometer van school af en heeft een reistijd van 25 minuten volgens de logische route. Dan zou deze volgens de spelregels $25 * 2 = 50$ minuten in de taxi mogen zitten. Echter een leerling die op 14 kilometer afstand woont mag 60 minuten in de taxi, dus 10 minuten langer ondanks kortere afstand. Inschrijver verzoekt u met dit voorbeeld nogmaals om voor leerlingen boven de 15 kilometer daarom een maximale reistijd te hanteren van tenminste 60 minuten zoals voorgesteld in de originele vraag. Gaat u hiermee akkoord?	Aanbestedende dienst heeft uw vraag wel begrepen, maar gaat hier niet mee akkoord. 10 kilometer in bijvoorbeeld Groningen-stad kan namelijk veel langer duren qua reistijd dan 10 kilometer in ruraal gebied.
452.	Handreiking toepassing RBSW en PvE 11 6.2	Deze handreiking schrijft voor dat 38,5% of meer van de ingezette voertuigen zero emissie moet zijn (niet zijnde rolstoelbussen). Stel dat opdrachtnemer in een maand 1000 (niet rolstoel)ritten van 10 kilometer = 10.000 kilometer uitvoert en hij gebruikt daarvoor 39 voertuigen die allemaal 1 rit rijden = 390 kilometer en 61 euro-6 dieselveertuigen die de overige 961 ritten rijden (=9610 kilometer). Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat deze inschrijver dan volledig voldoet?	Hetgeen u beschrijft klopt deels. De Rbsw interpreteert het als het beschikbaar hebben van een wagenpark. Om duurzame impact te maken kijkt Aanbestedende dienst echter naar inzet. Er wordt gekeken naar het percentage van het aantal ritten (in uw voorbeeld dus van de 100 ritten, meer dan of gelijk aan 39 ritten emissieloos - dus die stelling klopt) en de gereden kilometers (in uw voorbeeld dus 10.000 totale kilometers, meer dan 3.850 kilometer emissieloos - dus die stelling klopt in uw vraag niet). Controle geschiedt per contractjaar achteraf.
453.	Nota van inlichtingen 1: vraag 263	In de personenvervoersector worden ook tot rolstoelvoertuig omgebouwde personenauto's ingezet zoals bijvoorbeeld de Volkswagen Caddy Maxi. Aangezien deze voertuigaanpassing bij zero-emissie versies niet mogelijk is, wordt meestal uitgeweken naar dieselversies. Nemen wij terecht aan dat deze voertuigen niet onder de vrijstelling ten aanzien van de duurzaamheidseisen vallen? Immers, inschrijvers zouden er anders voor kunnen kiezen nagenoeg volledig	Uw aanname is correct, deze voertuigen zoals u omschreven heeft (net als alle fossiel-aangedreven voertuigen, anders dan die expliciet benoemd in de uitzondering) vallen niet onder de genoemde vrijstelling.

		met dit type voertuig te gaan rijden met als gevolg dat uw duurzaamheidsambities slechts zeer beperkt waargemaakt worden.	
454.	Aanbestedingsleidraad 3.6 Inschrijvingsvoorwaarden	Kunt u toelichten op welke wijze u waarborgt dat inschrijvingen die (direct of indirect) tot stand komen binnen samenwerkings- of franchiseconstructies daadwerkelijk onafhankelijk en zonder onderlinge afstemming tot stand zijn gekomen, en hoe u in dat kader de mededinging tussen inschrijvingen beoordeelt?	Zie het antwoord op vraag 371 uit NvI 1.
455.	Aanbestedingsleidraad 3.6 Inschrijvingsvoorwaarden	In de aanbestedingsleidraad wordt verwezen naar verbonden ondernemingen in de zin van artikel 2:24a en 2:24b BW en de voorwaarde dat inschrijvingen onafhankelijk tot stand dienen te komen. Wij wijzen erop dat ook buiten de formele groepsrelaties situaties kunnen voorkomen waarin ondernemingen (direct of indirect) aan elkaar gelieerd zijn, bijvoorbeeld via overlappende UBO's, aandeelhouders, bestuurders of feitelijke zeggenschap. In dergelijke gevallen kan de daadwerkelijke onafhankelijkheid van inschrijvingen en daarmee de effectieve mededinging onder druk komen te staan. (i) Kunt u bevestigen dat u in dergelijke situaties actief toetst of inschrijvingen daadwerkelijk zelfstandig en onafhankelijk tot stand zijn gekomen, en dat u inschrijvers kunt verplichten om dit desgevraagd aantoonbaar te maken? (ii) Kunt u daarnaast bevestigen dat van inschrijvers wordt verwacht dat zij relevante (directe of indirecte) verbondenheid met andere (potentiële) inschrijvers transparant maken, en dat het niet (volledig) verstrekken van dergelijke informatie kan worden betrokken bij de beoordeling van de geldigheid van de inschrijving? (iii) Kunt u toelichten welke consequenties u verbindt aan situaties waarin de onafhankelijkheid van inschrijvingen onvoldoende aannemelijk is, waaronder de mogelijkheid tot het treffen van	1. Dit is correct. 2. Dit is correct. 3. Dit zal afhankelijk zijn van de aard en ernst van de twijfel, dus kan niet volledig vooraf uitgezet worden. In het ergste geval, bij het ernstige vermoeden is van vervalsing van de mededinging, zal het leiden tot terzijde legging van de Inschrijving van de betreffende Inschrijver(s) tenzij Inschrijver(s) dit kunnen weerleggen.

		maatregelen zoals het opvragen van nadere informatie of uitsluiting van inschrijvingen?	
456.	Aanbestedingsleidraad 6.3 en 6.4 (beoordeling gunningscriteria)	In paragraaf 6.3 worden per gunningscriterium afzonderlijke beoordelingskaders gegeven, terwijl in paragraaf 6.4 een meer algemeen en uitgebreid beoordelingskader is opgenomen met aanvullende beoordelingsaspecten (zoals SMART, meetbaarheid, regionale specificiteit en financiële haalbaarheid). Het is voor ons niet geheel duidelijk hoe deze beoordelingskaders zich tot elkaar verhouden en in hoeverre de in paragraaf 6.4 genoemde aspecten integraal worden toegepast bij de beoordeling van alle afzonderlijke gunningscriteria. Kunt u verduidelijken of het beoordelingskader uit paragraaf 6.4 volledig en onverkort van toepassing is op alle criteria uit paragraaf 6.3, en hoe de verschillende elementen uit beide paragrafen in onderlinge samenhang worden gewogen bij de beoordeling?	De per criteria genoemde punten zijn de verschillende inhoudelijke aspecten waarop beoordeeld wordt. De onder 6.4. beschreven punten is het algemeen toetsend kader waarop elk onderdeel getoetst wordt. Deze zijn aanvullend op elkaar, niet ter vervanging van elkaar. Zie ook verder de in de eerste Nota gegeven antwoorden omtrent bijvoorbeeld perceelspecifiek/generiek.
457.	N.a.v. vraag 404	Dit antwoord sluit niet aan bij de vraag. Wilt u de gestelde vraag alsnog beantwoorden?	Zie voor beantwoording de reactie op vraag 441.
458.	N.a.v. vraag 380	Dit antwoord sluit niet aan bij de vraag. Wilt u de gestelde vraag alsnog beantwoorden?	Dit is per abuis opgenomen. Het antwoord moet zijn: dit is correct, het betreft de 22 gemeenten en het OV-bureau, oftewel: alle Opdrachtgevers.
459.	N.a.v. vraag 343	Wij willen u verzoeken uw antwoord te heroverwegen. Er is een enorm groot aantal vragen gesteld en vele mutaties doorgevoerd. Kunt u toch ook de gewijzigde documenten met de functie wijzigingen bijhouden aanleveren alsmede de gegeven opmerkingen en verduidelijkingen toevoegen? Dit voorkomt fouten en maakt het voor alle partijen werkbaarder. Het is dus profijtelijk voor zowel de inschrijvers als u als opdrachtgever.	Aanbestedende dienst overweegt dit antwoord niet opnieuw en houdt vast aan het eerder gegeven antwoord.
460.	N.a.v. vraag 339	Binnen hoeveel dagen volgt er al dan niet een akkoord van Publiek Vervoer?	In beginsel binnen één (1) werkdag, onvoorziene omstandigheden daargelaten. Indien PVGD hier door onvoorziene omstandigheden niet aan voldoet, geldt dat de

			termijn voor Opdrachtnemer met een evenredig aantal dagen verlengd wordt.
461.	N.a.v. vraag 311	Kan het kloppen dat er geen nieuwe bijlage 9 – afrekensystematiek is aangeleverd?	Dit klopt. Er zal bij Opdracht een aangepast versie beschikbaar gesteld worden. Er wordt gedurende de Nota geen nieuwe documentatie beschikbaar gesteld tenzij dit expliciet nodig is voor een correcte Inschrijving (bijv. aanpassingen in het Prijzenblad). Dit om verwarringen door verschillende versies e.d. te voorkomen.
462.	N.a.v. vraag 309	In uw antwoord lezen we dat de vervoerder kan besluiten om de rit uit te besteden. Houdt dit in dat de vervoerder ook kan besluiten om dit niet te doen? Of zijn het de afgesproken kaders waarbinnen dit uitgevoerd moet worden?	Het is aan Opdrachtnemer om te bepalen of ritten al dan niet uitbesteed worden aan onderaannemers. Uiteindelijk blijft Opdrachtnemer, ook bij uitbesteding aan onderaannemers, eindverantwoordelijke.
463.	N.a.v. vraag 288	Het lijkt er op dat niet het gehele antwoord is opgenomen. Kunt u dit aanvullen?	De volgende tekst lijkt te zijn weggevallen: "dat de rit geheel conform de besteisen worden uitgevoerd.
464.	N.a.v. vraag 281	Kunt u aangeven hoe dit werkt bij perceelgrensoverschrijdende ritten?	Ook in het geval van perceeloverschrijdende ritten dient de eigen Vervoerder de ritgegevens te verwerken en in mindering te brengen op het resterende kilometerbudget. De Vervoerder van het eigen perceel is immers ook de partij die de gegevens registreert.
465.	N.a.v. vraag 279	Er staat een vraag in het antwoord. Kunt u dit verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 444 in deze Nota.
466.	N.a.v. vraag 217	Met bestemming bedoelt u de bestemming van de begeleider?	Aanbestedende dienst bevestigt dit. En als aanvulling op het antwoord op vraag 217: deze rit is declarabel volgens de afrekensystematiek.
467.	N.a.v. vraag 201	In uw antwoord op deze vraag lijkt het er op dat een kantine met een spreekkamer voldoet als vestiging. In het antwoord op vraag 299 geeft u echter aan dat de vervoerscentrale daadwerkelijk een actieve, uitvoerende rol moet vervullen met voldoende regionale betrokkenheid en kennis van de gegunde percelen. Dat laatste ligt volgens ons meer voor de hand. Kunt u dit verduidelijken?	Dit is volgens Aanbestedende dienst niet relevant voor de inhoudelijke uitvoering van de eis. Hoe een locatie ingericht is, geeft geen garantie over de kwaliteit, kennis en uitvoering van een vervoerscentrale. Uiteindelijk maakt het Aanbestedende dienst niet uit, mits er voldaan wordt aan de inhoud van gestelde eis.

468.	N.a.v. vraag 187	U verwijst naar het antwoord op vraag 127. Dit is ons niet duidelijk. Kunt u dit toelichten?	Zie het antwoord op vraag 446 in deze Nota.
469.	N.a.v. vraag 175	Wij stellen voor dat wanneer de omvang van de opdracht per perceel in totale kilometers in een volgend jaar ten opzichte van het basisjaar met 10% of meer krimpt, dat er per 10% een tariefsverhoging van 5% toegepast mag worden. Dat zorgt voor een geleidelijke overbrugging richting de omzetgarantie van 60%. Wanneer het volume met bijvoorbeeld 30% afneemt zouden de tarieven anders ongewijzigd blijven, terwijl een deel van de kosten vast is en daarmee per kilometer hoger wordt. Gaat u hiermee akkoord?	Aanbestedende dienst heeft de wijze van berekening van de omzetgarantie herzien, zie het antwoord op vraag 440 in deze Nota. Omwille van die aanpassing is de door u voorgestelde aanpassing niet meer noodzakelijk volgens Aanbestedende dienst, aangezien de nieuwe rekenmethode adequaat compenseert voor stijgende kosten.
470.	N.a.v. vraag 111	Afwijkende schooltijden leiden vaak tot solo-vervoer. Kunt u bevestigen dat in dat geval de factor van solo-vervoer ook van toepassing wordt?	Nee, solo-vervoer is alleen van toepassing indien geïndiceerd.
471.	N.a.v. vraag 70	Dient de verblijfslocatie wel altijd in de provincies Drenthe of Groningen gelegen te zijn?	Nee, dit kan ook buiten de genoemde Provincies zijn. Zie ook het antwoord op vraag 446 van deze Nota.
472.	N.a.v. vraag 69	In uw antwoord zien we geen antwoord op de gestelde vraag terug. Kunt u dit alsnog geven?	Zie het antwoord op vraag 451 van deze Nota.
473.	N.a.v. vraag 58	U geeft aan dat de hoogste factor altijd van toepassing is. Om geen discussies of interpretatieverschillen te krijgen, verzoeken wij u de dataset per vervoerssoort uit te breiden met de van toepassing zijnde factor of factoren per rit. Dan daarbij kijkende naar zowel het opstaptarief als de vergoeding per reizigerskilometer.	Aanbestedende dienst heeft in de dataset een kolom met de CROW-reizigerskenmerken uit het Woordenboek Reizigerskenmerken - deze kunt u matchen aan de voor de verschillende in de afrekensystematiek opgenomen factoren.
474.	Vraag 1, 2, 9, 54, 55, 325, 361, 362 (Dataset):	Wij constateren dat een groot aantal inschrijvers vragen heeft gesteld over ontbrekende data. Inschrijvers menen dat de aangeleverde data onvoldoende is om een goede kostprijscalculatie te maken. Wij begrijpen dat de ritten uit de dataset niet exact op deze wijze met ingang van het nieuwe contract zo gereden zullen worden. Echter een volledige dataset maakt het inschrijvers wel mogelijk een goede inschatting te maken van het karakter van het vervoer en daarmee de kostprijs van het vervoer. Het aanleveren van een volledige dataset	De Inschrijftermijn wordt niet aangepast. Wel is de dataset verrijkt met de volgende gegevens: - kolom CROW-reizigerskenmerk - kolom omtrent vertrek en bestemming opstapplaatsen - data Kansrijk Talent - PC 6 schoollocaties (separaat aangeleverd - zie verder het antwoord op vraag 509)

		biedt dus wel degelijk meerwaarde en wordt normaliter ook altijd door aanbestedende diensten verstrekt. Wij willen u dringend verzoeken uw antwoord te heroverwegen en inschrijvers alsnog een volledige dataset te doen toekomen. Daarnaast verzoeken wij u de inschrijftermijn te verruimen met de “verloren” tijd en zodat inschrijvers aan de hand van de nieuwe dataset de tijd hebben om de gegevens nader te analyseren.	
475.	NVI 1 vragen 111 en 290	"U geeft aan: 'er moet (indicidenteel) ruimte bestaan om retour ritten los te rijden.' Inschrijver juicht dit uit het oogpunt van de LLV/route reiziger toe, zodat zij niet nog 2 of 3 uren op school hoeven te wachten. Echter, het werpt de vraag op in hoeverre dit verlieslatend zal zijn, afhankelijk van het te hanteren tarief hierop. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen dat hiervoor het afwijkende 'indicatie solo-tarief' geldt voor alle ritten buiten de reguliere heen- en retour route? En dat zij dit - mocht het meer worden dan incidenteel - met Inschrijver hierover in gesprek treedt om nadere tariefsafspraken te maken?"	Zie het antwoord op vraag 443 en vraag 470 van deze Nota.
476.	NVI 1 vraag 297	"In het antwoord geeft Aanbestedende Dienst aan: 'dat de nieuwe contractant ook de SWkrachten die de latende vervoerder inzette kan overnemen'. Inschrijver interpreteert deze bepaling (PvE 7.4) aanzienlijk breder dan Aanbestedende Dienst deze beantwoord. Op de letter van hetgeen in PvE paragraaf 7.4 staat vermeld: 'Boven op de CAO-eisen dient al het personeel van de latende partij dat zich met het vervoer bezig houdt, direct of indirect, inclusief SW-krachten, opnieuw ingezet te worden door de nieuwe contractant.'. Dus álle medewerkers, niet alleen de SWkrachten waar Aanbestedende Dienst bij de beantwoording op ingaat.	Hetgeen in de CAO ziet enkel op de directe personeelsleden van de latende vervoerder. SW-krachten en indirect personeel (inhuur/uitzend) vallen niet onder die regeling, maar Aanbestedende dienst wenst dat er zoveel mogelijk van deze krachten op de nieuwe opdracht ingezet worden om deze personen niet werkloos te maken als gevolg van deze aanbesteding. Aanbestedende dienst ziet niet in hoe de voorgaande beantwoording daarmee onvoldoende antwoord zou geven en welke mogelijke wrevel en disputen dit op kan leveren, anders dan dat zowel personeel en SW-krachten ervoor kunnen kiezen het aanbod niet te accepteren.

		Het is hiermee niet helder hoe paragraaf 7.4 + NVI1-297 nu geïnterpreteerd dient te worden: alleen voor SWkrachten of voor álle directe en indirecte personeelsleden. Dit is een cruciaal onderscheid. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst hier uitputtend aangeven hoe zij dit nu exact bedoeld en voorschrijft? En - indien van toepassing - ingaan op de originele vraag 297 t.a.v. potentiële wrevel en disputen en deze alsnog beantwoorden? "	
477.	NVI 1 vraag 305	"Aanbestedende Dienst geeft aan de maximale wachttijd bewust op 3min. gesteld te hebben. In de praktijk is dit doorgaans (gelukkig) lager per reiziger en wordt het gebruikt voor een uitzondering van vertraging en/of verslapen. Echter, hier kan in de calculatie slechts ten dele vanuit worden gegaan. Vraag: Is Aanbestedende Dienst zich er van bewust dat bij een langere route dit kan betekenen dat er a.g.v. de potentiële wachttijd er maximaal 5 of 6 kinderen in een route kunnen worden ingepland en dit dus kostenopdrijvend werkt? Vraag: Bij de beantwoording wordt het begrip 'wachttijd' gebruikt, kan Aanbestedende Dienst aangeven hoe de begrippen 'wachttijd' en 'instaptijd' zich tot elkaar verhouden en wat de definitie is van 'instaptijd', met name relevant bij rolstoelgebonden vervoer en in geval van hulpmiddelen?"	De wachttijd is maximaal drie (3) minuten, waarbij Opdrachtgever inderdaad niet veronderstelt dat deze tijd ook daadwerkelijk benut wordt bij iedere individuele leerling. Vervoerders wordt gevraagd om op basis van de eigen kennis en ervaring een passende Inschrijving te doen. De instaptijd volgt op een eventuele wachttijd binnen de reguliere planning.
478.	NVI 1 vraag 309	" Vraag: Zou Aanbestedende Dienst zo vriendelijk willen zijn de originele vraag nog te beantwoorden: 'hoe de rittenbak qua perceel-indeling samenhangt met de perceel-overschrijdende ritten en waar deze in de geleverde rittenbak zijn geplaatst'?	Er is in het Databestand geen onderscheid gemaakt tussen deze ritten en niet-perceeloverschrijdende ritten. Uiteindelijk gaat het hier ook om het volume.

		Dit mede in het licht van hetgeen gesteld in NVI1 pag 1 t/m 3 ten aanzien van perceeloverschrijdende ritten."	
479.	NVI 1 vraag 309	"Aanbestedende Dienst schrijft: 'De Vervoerder kan besluiten om de rit uit te besteden'. Echter, in pag. 1 t/m 3 wordt gespecificeerd aan welk perceel de perceeloverschrijdende ritten toebehoren. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat er bij perceeloverschrijdende ritten nóóit sprake is van 'de keuze' tot uitbesteden. En dat dit zich beperkt tot ritten waarbij dit uit hoofde van efficiency en/of reizigersgeluk van toegevoegde waarde is om de ritten tussen Vervoerders onderling uit te besteden en hierop samen te werken?"	Alle ritten zijn uitbestedbaar aan onderaannemers, ook perceeloverschrijdende ritten. De verantwoordelijkheid voor de perceeloverschrijdende ritten blijft echter altijd bij de Opdrachtnemer liggen waar de betreffende rit thuishoort - deze kan niet uitbesteed worden. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de beoogde efficiëntie voor inzet van personeel en materieel door toewijzing van perceeloverschrijdende ritten teniet worden gedaan.
480.	NVI 1 vraag 6 en 171	"Bij de beantwoording schrijft Aanbestedende Dienst: ""Indien het onderaannemer betreft op wiens draagkracht geen beroep gedaan wordt, hoeft u geen UEA in te dienen van deze partij. Dit conform deel II D van het UEA."" Bij de beantwoording van vraag NVI1-171 geeft Aanbestedende Dienst aan dat geeist wordt dat inschrijvers bekwaam zijn in 60% eigen uitvoering incl. eventuele aangegeven onder-aannemers waarop een beroep wordt gedaan. De ervaring leert in de taximarkt dat indien onder-aannemers pas ná gunning worden benaderd en gecontracteerd door de gegunde contractpartij dat dit vaak niet op basis van een duurzame samenwerkingsrelatie geschiedt. En dit zit dan met name op een (bodem)prijs die de onder-aannemer in de praktijk aangeboden krijgt. In de ogen van Inschrijver draagt dit voor Aanbestedende Dienst niet bij	Nee, Aanbestedende dienst gaat hier niet mee akkoord. Die verplichting staat haaks op de verplichtingen die de Aanbestedingswet stelt omtrent het niet onnodig beperken van onderaannemerschap. De overeenkomst heeft een lange looptijd (zowel initieel als inclusief verlengingsopties) waardoor het verplichten van Inschrijvers alle in te zetten onderaannemers voor de toekomstige jaren tevens niet proportioneel wordt geacht. Wel zal zoals elders in de Nota's van Inlichtingen beschreven is Opdrachtgever bij het vermoeden van/signalen ontvangen van misstanden hieromtrent onderzoek doen op of er geen sprake is van uitbuiting van onderaannemers.

		aan een duurzame uitvoering in het contract en/of samenwerkingsrelaties voor de langere termijn van dit contract én is het van cruciaal belang dat in de dag-dagelijkse uitvoering sprake is van bekwame onder-aannemers die alle gestelde eisen in deze aanbesteding kunnen waarborgen. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen dat het Inschrijvers verplicht wordt om vóórafgaand aan inschrijving - door middel van het invullen van deel II D van het UEA - te contracteren onder-aannemers ingevuld dienen te worden zodat de Aanbestedende Dienst zicht heeft op welke onder-aannemers zij straks in de praktijk mee te maken krijgt én dat dit expliciet dient terug te komen in het onderdeel G2.6 Implementatieplan? "	
481.	NVI 1 vraag 32	"Aanbestedende Dienst geeft aan dat er 'geen enkele certificering voor de verantwoording Social Return' wordt gehanteerd. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat - conform de door U beschikbaar gestelde bijlage 'Monitor Social Return' er wél sprake zal zijn van (verplichte) periodieke rapportage omtrent SROI via de via website www.socialreturnmonitor.nl? En zo ja, wat de gewenste rapportage c.q. actualisatie-intervallen zijn?"	Formeel dient aan het eind van het contract de volledige verantwoording ingevuld te zijn. Om als opdrachtgever gedurende de looptijd in te kunnen zien hoe de verantwoording verloopt is het zeer wenselijk voor het einde van elk lopend contractjaar de verantwoording in te voeren in de monitor. Nog wenselijker is dat opdrachtnemer minimaal elk halfjaar als daar aanleiding voor is de monitor te updaten. Dit laatste houdt opdrachtnemer en opdrachtgever scherp om de verplichting te monitoren en op het verloop te kunnen sturen.
482.	NVI 1 Eis 14 PvE; vraag 44	" Aanbestedende Dienst stelt op pag. 1 en 2 dat ritten van/naar een bepaald perceel te allen tijd toebehoren aan de genoemde 'regio' in de aangeleverde tabel. Echter, bij het antwoord op vraag 44 stelt Aanbestedende Dienst: 'De	Aanbestedende dienst bevestigt dat indien een perceeloverschrijdende rit toebehoort aan de Opdrachtnemer van een ander perceel, deze overgedragen wordt aan die betreffende Opdrachtnemer. De Opdrachtnemer van het betreffende perceel is dan verantwoordelijk voor de uitvoering.

		vervoerder kan besluiten om de rit uit te besteden aan een Vervoerder in een ander perceel, maar blijft verantwoordelijk voor de correcte uitvoering.' Dit werpt mogelijk onduidelijkheid op het onderwerp in PvE 14, perceeloverschrijdend vervoer, wat in de ogen van Inschrijver onwenselijk is. Immers, de rit in het genoemde voorbeeld is al onderdeel van het 'perceeloverschrijdende'-deel van het ontvangende perceel, deze rit wordt enkel aangenomen door de perceelhouder/Aanbestedende Dienst aldaar en dient dan te allen tijde en per direct doorgezet te worden naar de Inschrijver die het perceeloverschrijdende vervoer in haar perceel heeft toegewezen gekregen conform NVI1-pag. 1 t/m 3. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat álle vervoer van de gemeenten in tabel 1 onder 'Grensoverschrijdend van/naar' expliciet en zonder vertraging dient te worden doorgezonden naar de betreffende perceel-houder vermeld onder het kopje 'Regio's' in die tabel? En kan Aanbestedende Dienst dit bevestigen met minimaal 1 perceeloverschrijdend WMO-vervoer voorbeeld van een betreffende gemeenten vis-a-vis het uitvoerende perceel en derhalve de uitvoerende Inschrijver? "	De Opdrachtnemer van het betreffende perceel kan dan wel besluiten de rit in onderaanneming uit te laten voeren door nog weer een derde - zoals ook in voorgaande antwoorden uiteengezet. Het kan in dit voorbeeld dus zo zijn dat de Opdrachtnemer die de rit aangenomen heeft, de Opdrachtnemer die verantwoordelijk is voor de uitvoering en de partij die daadwerkelijk de rit uitvoert, elk een andere partij is.
483.	NVI 1 Eis 14 PvE; vraag 52	"Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen dat aan BD2.4 wordt toegevoegd dat 'Inschrijver direct na inboeking, mutatie en/of annulering van 'perceeloverschrijdende ritten' dit direct en geautomatiseerd door te sturen naar de uitvoerende vervoerder van het betreffende perceel?! "	Aanbestedende dienst kan niet verplichten dat dit automatisch gebeurt, wel stelt Aanbestedende dienst dat dit per ommegaande doorgegeven wordt aan de betreffende vervoerder.
484.	NVI 1 vraag 22, 124, 158, 206, 304, 306, 357 en 366	" PvE paragraaf 2.5 en 2.6, pag. 7 stelt 'wekelijks' aanleveren, maar in de	Voor alle gevraagde rapportages geldt dat deze <u>wekelijks</u> aangeleverd dienen te worden. Indien ergens nog per abuis

		'Afrekensystematiek' . In NVI1 worden hier 8 vragen over gesteld. Bij vraag 366 geeft Aanbestedende Dienst aan dat zij bereid is hier in de implementatie 'nader afspraken over te maken'. Daarmee is het met de beantwoordingen onduidelijk of en zo ja welke wekelijkse vereisten worden gehandhaafd. Deze onduidelijkheid zit erin dat in de 'Afrekensystematiek 3.7' een uitgebreide rapportagelijst op rit-niveau wordt verlangd per vervoerssoort en waar ook gesproken wordt over 'maandelijks'. En in PvE 54.1 wordt gesproken over een management-rapportage, welke in de NVI1 is verduidelijkt als níet op rit-niveau en op weekbasis. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst een uitputtend en duidelijk overzicht geven - aanvullend op NVI1-vraag 366 - welke informatie op week- en maandniveau wordt verlangd én op welke punten zij bij implementatie 'nader afspraken over wenst te maken?'"	maandelijks opgenomen staat, dient u dit te lezen als wekelijk - met uitzondering van de facturatie per rit aangezien dit maandelijks achteraf geschiedt. Over dit laatste punt zal dan met name de afstemming gaan alsmede de inrichting van rapportage.
485.	NVI 1 vraag 16, 172, 360 en 419	" Aanbestedende Dienst stelt bij vraag 360 dat er sprake zou zijn van 20 A4, in BD3.8 worden echter 15 A4 genoemd en Aanbestedende Dienst geeft in NVI1 aan dat er géén aanvullende A4's zullen worden toegestaan. Deze 15A4 bestaan uit G2.1 twee (2) A4, G2.2 drie (3) A4, G2.3 (één) A4, G2.4 twee (2) A4, G2.5 twee (2) A4 en G2.6 vijf (5) A4. Later heeft U dat gecorrigeerd als type-fout naar de originele 15 A4, helder. De enige toevoeging is dan genoemd in de NVI1-vraag 16 van twee (2) A3 op het G2.6 implementatieplan/schema. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat de inschrijvingsomvang inderdaad 15A4 betreft + 2A3 implementatieplan	Aanbestedende dienst bevestigt dit: het blijft 15A4, enkel aangevuld met de genoemde 2A3 implementatieplan. Aanbestedende dienst verontschuldigt zich voor de door de typefout ontstane verwarring.

		conform NVI1-16 en dat dit ook definitief is en blijft? "	
486.	NVI 1 vraag 312	" Aanbestedende Dienst gaat akkoord met het gestelde in vraag 312 om in de 2e zin van de beantwoording te stellen dat het een 'nieuwe overeenkomst met nieuwe of aangepaste eisen en/of uitgangspunten' betreft. De vraag en het antwoord sluiten hiermee in onze ogen niet op elkaar aan en de vraag is daarbij aanzienlijk omvattender dan het antwoord wat hierop wordt gegeven. Daarbij is het zo dat de huidige vervoerder per definitie niet als (volledig) nieuwe partij in de Opdracht kan worden gezien omdat zij reeds over (een deel van) het personeel en de voertuigen beschikt. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen dat uw antwoord in NVI1 op deze vraag leidend wordt? Maw: de thans uitvoerende Inschrijver dient alle nieuwe en/of gewijzigde eisen en kwalificaties die in deze stukken worden genoemd netjes verwerken en vanzelfsprekend implementeren. Maar dat er níet als volledig nieuwe Inschrijver de stukken dienen te worden geschreven. Dit zou tot onjuiste en vreemde situaties leiden in de kwaliteitsbijlagen zoals het implementatieplan en -schema (G2.6). "	De onderhavige opdracht betreft een nieuwe overeenkomst en om een eerlijk vergelijk te houden, wordt u gevraagd het implementatieplan te schrijven alsof de opdracht volledig nieuw is. Hierbij kunt u wel aangeven dat u vanuit bestaande contracten (zowel binnen als buiten PVGD) reeds aan bepaalde gevraagde punten voldoet, of dat u dit meer SMART kunt aantonen door reeds te voldoen. Een implementatieplan wat te zwaar leunt op het zijn van een zittend leverancier, zal ook gezien de wijzigingen van de overeenkomst niet voldoen aan hetgeen vereist voor dit criterium.
487.	NVI 1 vraag 154	"Aanbestedende Dienst beschrijft dat de Inschrijver haar chauffeur náást de (volledige) Chauffeurskaart Taxi óók nog dient op te leiden en te laten examineren met het 'CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer'. Echter, Inschrijver heeft geen beeld bij wat Aanbestedende Dienst	De Opdrachtgever bevestigt dat er geen sprake is van een afzonderlijk aanvullend CBR-diploma naast de Chauffeurskaart Taxi. De vereiste kennis en vaardigheden ten aanzien van doelgroepenvervoer maken reeds onderdeel uit van de

		hieromtrent bedoeld exact bedoeld en is niet bekend met een separaat 'CBR-diplome Taxichauffeur doelgroepenvervoer'. Inschrijver haar beeld is dat Aanbestedende Dienst hier lijkt te doelen op resp. de Taxikaart 'beperkt' (alleen geldig is voor doelgroepenvervoer). De Taxikaart 'volledig' leidt op tot doelgroepenvervoer chauffeur én andersoortige vormen van vervoer en kent dus een belangrijk onderdeel 'doelgroepenvervoer' en dekt daarmee de lading. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat er géén aanvullend CBR-diploma Taxichauffeur doelgroepenvervoer noodzakelijk is en dat zij de visie van Inschrijver deelt dat dit gedekt is doordat het onderdeel is van de 'Chauffeurskaart Taxi (volledig)'? Indien niet, kan Aanbestedende Dienst dan duidelijk(er) specificeren welke aanvullende opleiding zij op doelt incl. de link naar de CBR diplomering?"	opleiding en examinering die leidt tot een geldige Chauffeurskaart Taxi (volledig). In die zin is de interpretatie van Inschrijver inhoudelijk juist. Met de formulering in het Programma van Eisen wordt beoogd het vereiste kwaliteitsniveau expliciet te benadrukken en te borgen, en niet om een aanvullende diplomaplicht op te leggen. De bepaling dient derhalve te worden gelezen als: een vereiste tot het beschikken over een geldige Chauffeurskaart Taxi, inclusief de daarin opgenomen kennis en vaardigheden voor doelgroepenvervoer.
488.	NVI 1 vragen 297, 298 en 319	"In vraag 297 gaat Aanbestedende Dienst enkel In vraag 298 worden uitzendkrachten door Aanbestedende Dienst uitgesloten van de vereiste overgangsregeling. Echter, bij CAO zijn deze conform de OPOV-regeling wél onderdeel van de overgang. In vraag 319 wordt de vraag aan Aanbestedende Dienst gesteld dat '100% van de mensen die werkzaamheden verrichten voor deze opdracht overgenomen moeten worden' en wordt dit beantwoord door uit te gaan van 'goed vertrouwen'. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst helder specificeren wat nu het leidende principe is in het overgaan van personeel en daarbij ingaan op	Zie het antwoord op vraag 476. Daarbij aangevuld dat niet alle uitzendkrachten vallen onder de CAO en OPOV-regeling. Het streven van Aanbestedende dienst is te stimuleren dat zoveel als mogelijk van het personeel wat direct (centralist/chauffeur) als indirect (planners, monteurs, etc.) overgenomen kunnen worden indien de personen in kwestie dit wensen.

		zowél CAO/OPOV als 'in dienst' en 'uitzendkrachten' en op 'direct' en 'indirect'?"	
489.	NVI 1 vraag 64	" Aanbestedende Dienst vraagt de 'wachtijd' te registreren en te rapporteren conform Afrekensystematiek 3.7.2. Echter, de telefoongegevens van pashouders worden beheerd door Aanbestedende Dienst in de 'klantendatabase' en Inschrijver mag deze informatie slechts onder beperkte voorwaarde gebruiken (bijv. voor de terugbelservice). Daarbij bellen pashouders niet altijd met hetzelfde telefoonnummer, wat het loggen van een wachtijd op een ritreservering - wat in de praktijk verschillende systemen zijn - complex en op onderdelen niet mogelijk om te matchen. Vraag: Is Aanbestedende Dienst ertoe bereid om het veld 'hoe lang geduurd voor opnemen telefoon' te vullen op best-effort basis voor de ritten en telefoontjes waar deze data(sets) betrouwbaar op elkaar te matchen zijn? En zo niet, is Aanbestedende Dienst dan bereid om hier in de implementatiefase het gesprek over te voeren? "	Hier zijn wij niet op voorhand toe bereid. De Aanbestedende Dienst is bereid om over de wijze van registratie in de implementatiefase met de gecontracteerde Vervoerders in gesprek te gaan. Uitgangspunt is het registreren op pasnummer en niet op telefoonnummer dat wordt gebruikt. Immers, derden kunnen ook namens de Reiziger contact opnemen voor het plannen van een rit. Aanbestedende dienst is verder niet bereid om concessies te doen op 'wat' er geregistreerd wordt, enkel bereid tot overleg over het 'hoe' er geregistreerd wordt.
490.	BD 6.3.6 en 6.4	" Aanbestedende Dienst schrijft in 6.3.1 t/m 6.3.6 bij 33% 'De Inschrijver voldoet aan de eisen en biedt beperkte meerwaarde.' In 6.4 Beoordelingskader worden echter andere bewoordingen gebruikt en staat bij 'Ruim voldoende' bovenaan pag. 43 'de toegevoegde waarde is beperkt. Dit is in de ogen van Inschrijver iets anders dan Aanbestedende Dienst schrijft in 6.3.1 t/m 6.3.6. Bij 'Goed' wordt vervolgens in 6.4 gespecificeerd dat 'enige meerwaarde boven op de eisen' dient te worden geboden.	Hetgeen in 6.4. staat is het overkoepelende kader wat geldt voor alle criteria m.b.t. de beoordeling. Hetgeen in 6.3 beschreven staat per criterium is een uiteenzetting van de aspecten. Dus voor de mate van meerwaarde en algemene beoordelingselementen dient u 6.4 aan te houden, voor de onderwerp-specifieke aspecten dient u 6.3 aan te houden.

		Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bij de beantwoording van deze vraag in NVI-2 de bewoordingen van 6.3.1 t/m 6.3.6 gelijktrekken met het beoordelingskader 6.4 c.q. aangeven welke tekst leidend is, zodat hierover geen enkele twijfel kan bestaan?"	
491.	NVI 1 vraag 174 en BD 2,6,1, pag. 16	"Aanbestedende Dienst schrijft bij NVI1, vraag 174: 'Ja, dit is correct'. Echter in NVI1 - vraag 33 stelt Aanbestedende Dienst dat de reiziger altijd de eigen vervoerder belt bij het bestellen van een rit. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst aangeven hoe Inschrijver dit met elkaar moet rijmen en in welke gevallen er toegang noodzakelijk zou zijn om voor álle reizigers toegang te hebben tot de 'klantendatabase'?"	Zie de eerdere antwoorden omtrent perceeloverschrijdende ritten en verantwoordelijkheden, te weten vraag 482, 479 van deze Nota.
492.	NVI 1 vraag 182	"Aanbestedende Dienst schrijft 'Aanbestedende Dienst maakt een uitzondering voor ritten...' In de praktijk valt de gehele route niet vaak uit, het is in 98% van de gevallen een deel van de leerlingen. Vraag: Wélke uitzondering keurt Aanbestedende Dienst hier goed, kunt U dat helder specificeren? En kan Aanbestedende Dienst een praktisch werkbaarder alternatief bieden voor álle beter-meldingen voor bijv. 18:00? Dan is het praktisch doorgaans nog goed te regelen, 22:00 is dat veel minder het geval. "	Zie het antwoord op vraag 438 van deze Nota.
493.	"NVI 1 vragen 127 en 186 PvE 47.3 en PvE 48.1"	" Vraag 127 stelt dat de lijn tussen Leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer dun is en in het licht moet worden gezien van elkaar. Vraag 186 stelt dat bij combinaties tussen Jeugdwetvervoer en LLV in de 'afrekening' conform LLV dient te worden gefactureerd, hierop lijkt	Alle ritten van een persoon vallende onder het Jeugdwetvervoer van of naar een school, vallen onder Leerlingenvervoer en de daarbij behorende afrekeningssystematiek en eisen.

		te worden bedoeld bij crisis/uitplaatsing. Aanbestedende Dienst noemt in de beantwoording echter alleen 'de regels Leerlingenvervoer'. Dit werpt de vraag op hoe de beantwoording van deze vraag gelezen moet worden t.a.v. de vergoeding Jeugdwetvervoer indien deze gecombineerd kan worden. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst helder specificeren of de afrekening van Jeugdwetvervoer bij combinatie tussen Jeugdwetvervoer en Leerlingenvervoer conform Tarief 1 (LLV) dient te gebeuren en/of hierbij een relatie is met PvE 47.3 crisisplaatsing/uitplaatsing? En kan zij deze uitzondering uitputtend specificeren in het kader van de Bijlage Afrekensystematiek Tarief 1 resp. Tarief 2 zodat expliciet helder is welke vorm van Jeugdwetvervoer qua spelregels onder het Leerlingenvervoer valt en welk deel van het Jeugdwetvervoer qua afrekening onder het Leerlingenvervoer valt of hierin (bewust) een onderscheid lijkt te zijn gemaakt? "	
494.	NVI 1 vraag 266	"Dank voor het beantwoorden van de vraag. Aanvullende vraag: hierop heeft Inschrijver de vraag hoe de rapportage- en referentieperiode wordt gehanteerd door Aanbestedende Dienst waar het gaat om het eenduidig rapporteren van het aantal voertuigen per brandstofsoort."	De rapportage is wekelijks, de controle (referentieperiode) is per volledig jaar van de overeenkomst en geschiedt achteraf.
495.	PvE 2.9, Bijlage IV Klachtenprocedure	"Aanbestedende Dienst beschrijft dat onderscheid gemaakt dient te worden tussen 'klachten' en 'calamiteiten'. In de bijlage IV 'Klachtenprocedure' worden andersoortige begrippen gehanteerd: namelijk 'incident' en 'klacht'. Tevens wordt in het stroomschema op pag. 5 van die bijlage	De Aanbestedende dienst licht de begrippen als volgt toe: Calamiteit: een ernstig en acuut incident met impact op veiligheid of continuïteit; Incident: een verstoring of afwijking in de uitvoering van het vervoer;

		onderscheid gemaakt tussen vervoersvormen WMO/HUB en Leerlingenvervoer/Participatiewetvervoer. In PvE 59.3 wordt de term 'Incident' nader uitgelegd voor het Leerlingenvervoer. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst het begrip 'Incident' specificeren in relatie tot klachten en calamiteiten en of dit geldt voor alle vervoersvormen? En aangeven hoe Aanbestedende Dienst dit in de uitwerking van de bijlage G2.1 klachtenafhandeling wil terugzien?"	Klacht: een uiting van onvrede van een reiziger, al dan niet naar aanleiding van een incident of calamiteit. Het begrip incident kan in deze context worden gelezen als een overkoepelende term, waarbij een calamiteit wordt gezien als de zwaardere vorm van een incident. In die zin vallen calamiteiten onder de bredere categorie incidenten. Deze definities gelden voor alle vervoersvormen. Het onderscheid in de bijlagen (Wmo/Hub en LLV/Participatie) ziet op de procesinrichting, niet op de betekenis van de begrippen. Voor de uitwerking in G2.1 wordt onder andere verwacht dat inschrijvers: - onderscheid maken tussen incidenten, calamiteiten en klachten; - en inzicht geven in hoe deze worden geregistreerd, opgevolgd en voorkomen kunnen worden.
496.	PvE 2.9, Bijlage IV Klachtenprocedure	"Aanbestedende Dienst beschrijft dat onderscheid gemaakt dient te worden tussen 'klachten' en 'calamiteiten'. In de bijlage IV 'Klachtenprocedure' worden andersoortige begrippen gehanteerd: namelijk 'incident' en 'klacht'. Tevens wordt in het stroomschema op pag. 5 van die bijlage onderscheid gemaakt tussen vervoersvormen WMO/HUB en Leerlingenvervoer/Participatiewetvervoer. In PvE 59.3 wordt de term 'Incident' nader uitgelegd voor het Leerlingenvervoer. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst aangeven of zij in de uitwerking van G2.1 dit het logische onderscheid tussen vervoerssoorten terug wil	Aanbestedende dienst vindt dat de verschillende vervoerssoorten en doelgroepen een andere benadering vragen in sommige gevallen, dus ziet graag ook differentiatie in de verschillende vervoerssoorten. Jeugdwetvervoer mag als 1 geheel behandeld worden, ongeacht of het valt onder Tarief 1 of Tarief 2.

		zien en hoe zij in dit kader de clustering van Jeugdwetvervoer ziet? "	
497.	NVI 1 vraag 187	" Vraag: Zou Aanbestedende Dienst zo vriendelijk willen zijn om aan te geven of zij al dan niet akkoord gaat met het solo-voorstel zoals genoemd in de vraag? Dit wordt ons onvoldoende expliciet helder uit de beantwoording van vraag NVI1-127. "	Aanbestedende dienst gaat hier niet mee akkoord. Ook ritten buiten het vervoersgebied zijn onderdeel van het vervoer en kennen dezelfde voorwaarden.
498.	NVI 1 vraag 201	"Aanbestedende Dienst bevestigt bij deze vraag dat het enkel een 'uitvoerende vestiging' dient te zijn wat vervolgens in de vraag wordt uitgelegd als 'ontmoetingsplek voor chauffeurs'. Dit zou betekenen dat het mogelijk is dat het vervoer in één of meerdere van deze percelen wordt gepland en qua call-center aangenomen in een ander deel van het land. Dit oogt in tegenspraak te zijn met PvE 9.1 en de lokale borging van kennis van het vervoersgebied en de wens van Aanbestedende Dienst dat het vervoer door een vervoerscentrale wordt uitgevoerd gevestigd in één van de percelen. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen dat óók de planning, ritaanname en communicatie naar pashouders wordt gedaan door een lokaal betrokken, in de regio gevestigde volledig geëquipeerd vervoerscentrale? En zo niet, kan zij aangeven hoe zij de borging van vestiging in het vervoersgebied en kennis van het vervoersgebied concreet voor zich ziet en wenst? "	Aanbestedende dienst kan hier niet mee instemmen. De fysieke locatie voor bijvoorbeeld planning en ritaanname mag buiten het gebied zijn. Zoals u stelt dienen de medewerkers wel te beschikken over lokale kennis van het vervoersgebied om klanten goed te woord te kunnen staan. Het hebben van een fysieke locatie binnen het gebied geeft echter geen enkele garantie dat de medewerkers ook kennis van het gebied hebben danwel uit het gebied in kwestie komen. Het is aan Inschrijver te borgen dat aan de eis voldaan wordt. Naast dat het geen garanties biedt, is het volgens Aanbestedende dienst maar zeer beperkt proportioneel te noemen de fysieke locatie te verplichtten binnen het gebied te laten liggen.
499.	NVI 1 vraag 217	"In de praktijk worden begeleiders vaak van hun woonadres of locatie opgehaald en na school/dagopvang weer thuisgebracht.	Zie het antwoord op vraag 466 van deze Nota.

		Indien dit niet het geval is dient de begeleider zélf voor vervoer te zorgen na de A-B reis, wat we niet vaak tegenkomen. Vraag: Zou Aanbestedende Dienst zo vriendelijk willen zijn om de vraag expliciet te beantwoorden t.a.v. wélk ophaal- en bestemmingadres hier wordt bedoeld en hoe de vergoeding er voor begeleiders dus uitziet?"	
500.	NVI 1 vraag 230	"De beantwoording van vraag 230 lijkt te impliceren dat ook de drie (3) jaarrekeningen zélf als stukken zouden moeten worden ingediend náást de goedkeurings- c.q. samenstellingsverklaring. Vraag: kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat in lijn met BD 4.3.2 alléén de verklaringen dienen te worden overlegd? "	Ja, Aanbestedende dienst bevestigt dat in lijn met paragraaf 4.3.2 van het Beschrijvend Document uitsluitend de betreffende accountantsverklaringen dienen te worden overlegd. Het overleggen van de volledige jaarrekeningen zelf is niet vereist, tenzij hier expliciet en aanvullend om wordt verzocht.
501.	NVI 1 vraag 232	"Aanbestedende Dienst stelt dat onder aannemers waarop qua draagkracht wél een beroep wordt gedaan dienen te worden opgegeven. Inschrijver pleit ervoor om óók voor onderaannemers waarop geen beroep op wordt gedaan voor draagkracht, maar na gunning wél op de uitvoering van het contract uit te vragen. Reden hiervoor is tweeledig: 1. Dat Aanbestedende Dienst in dit geval contractpartijen de mogelijkheid biedt de taximarkt uit te hollen en niet op basis van samenwerking te handelen: door éérs gunning af te wachten en dan tegen bodemprijzen de markt op te gaan om onder-aannemers te benaderen en te contracteren. Inschrijver acht dit onwenselijk ook voor Aanbestedende Dienst omdat het in de praktijk is gebleken dat dit geen duurzaam model is voor de beoogde contracttermijn van 8 + 2jaren. 2. Samenwerking op basis van hoofd- en onderaannemer vereist een reeele verdeling van op voorhand uitgewerkte set aan afspraken zodat	Zie het antwoord op vraag 480 van deze Nota.

		men samenwerkt op basis van gelijkwaardigheid, wat aansluit bij de visie die Aanbestedende Dienst beschrijft in haar stukken en welke tevens blijkt uit BD 4.3.3 en NVI1-vraag 171 (60% van de ritten door 'eigen personeel'). Vraag: Kan Aanbestedende Dienst ermee instemmen om het ook verplicht te stellen dat het UEA wordt ingevuld voor onder aannemers waarop enkel qua uitvoering (gedurende 8+2jr) een beroep wordt gedaan? "	
502.	NVI 1 vraag 256	"Aanbestedende Dienst schrijft 'redelijke betalingstermijnen en tarieven...gebruikelijk voor deze beroepsgroep. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst instemmen met interpretatie van 30dgn. als 'redelijke betaaltermijn' en 10% als redelijke overhead-vergoeding als hoofd-aannemer in geval van onderaanneming?"	De Opdrachtgever begrijpt de behoefte van Inschrijver om hier duidelijkheid over te verkrijgen. De Opdrachtgever kan echter niet instemmen met het vastleggen van vaste normen of percentages, aangezien wat als "redelijk" wordt beschouwd afhankelijk is van de specifieke situatie, aard van de werkzaamheden en marktpraktijk. Met de formulering in het Programma van Eisen wordt beoogd dat Opdrachtnemers richting onderaannemers redelijke, marktconforme en proportionele afspraken hanteren. Dit wordt beoordeeld in samenhang met de concrete omstandigheden.
503.	NVI 1 vraag 374	"Aanbestedende Dienst schrijft: 'de in het prijzenblad opgenomen aantallen zijn fictief...maar zijn wel representatief volgens Aanbestedende dienst' Aangevuld met NVI1 pag. 1 t/m 3 de uiteenzetting hoe het perceeloverschrijdende vervoer gaat werken. Vraag: Kan Aanbestedende dienst toelichten hoe in deze fictieve doch representatieve rittenbak is omgegaan met dit perceeloverschrijdende vervoer, zit dit in het 'perceel' wat op pag 1 t/m 3 is benoemd onder de	Zie het antwoord op vraag 478 van deze Nota.

		kop 'regio's'?	
		"	
504.	Jeugdwet	Vraag: Kan Aanbestedende Dienst aangeven in hoeverre het huidige Jeugdwetvervoer onderdeel uitmaakt en/of gecombineerd wordt met andere vormen van personenvervoer uit hoofde van de WLZ en realiseert zij zich dat indien dit het geval is dat dit kan betekenen dat die combinatie- en integratiemogelijkheden voor zorginstellingen wegvallen bij de start van dit contract?	In voorkomende gevallen is het mogelijk dat er ook vanuit de huidige situatie vervoerstromen gecombineerd worden. Het combineren van ritten wordt ook toegestaan binnen het nieuwe contract Publiek Vervoer, voor zover wordt voldaan aan de gestelde eisen. De Opdrachtgever heeft onvoldoende zicht op eventuele samenhang met bijvoorbeeld Wlz-indicaties en daarmee de effecten van instellingen.
505.	OPOV-lijst	Op www.sfmobiliteit.nl komen wij geen OPOV-lijst tegen. Wordt deze nog gepubliceerd?	De melding vanuit Aanbestedende dienst aan SFM is tijdig gedaan, te weten op 13 april jl. Aanbestedende dienst heeft geen zicht op hoelang het vanuit SFM duurt voor zij dit publiceren.
506.	Vraag 279	U sluit uw antwoord af met: 'Hoe moeten we hier mee omgaan?' Kunt u aangeven wat u hiermee bedoeld?	Zie het antwoord op vraag 444 van deze Nota.
507.	Vraag 58	U geeft aan dat toeslagen voor bijv. Kamer-tot-Kamer en SOLO niet gestapeld mogen worden. Dit vinden wij vreemd omdat kamer tot kamer extra tijd kost voor het in- en uitstappen en solo vervoer consequenties heeft voor de rit. Kunt u onderbouwen waarom deze toeslagen niet beide mogen worden berekend of bent u bereid dit aan te passen?	Wij begrijpen dat deze kenmerken consequenties kunnen hebben voor de rit. Wij zijn echter niet bereid tot aanpassing. Deze aanpassing zou disproportioneel zijn, dat zou namelijk leiden tot factor 8 van de ritprijs. Er is getracht met het opstellen van de wijze van afrekenen, zoveel mogelijk rekening te houden met het minimaliseren van de risico's van Opdrachtnemer.
508.	Vraag 364	In de Nvl wordt een bedrag genoemd voor de vergoeding van de buurtbus. Kunt u aangeven welke kosten in dit bedrag zitten? Ook bijv. de kosten voor schades en brandstof?	Dit is inclusief de door u genoemde kosten. Wel is het zo dat er nadere afspraken gemaakt worden in het Afsprakenkader Buurtbus tussen Opdrachtnemer en de buurtbusvereniging over wat redelijkerwijs valt onder schades die vergoed worden (bijv. kleine lakschades) en welke schades (bijv. door oneigenlijk gebruik) niet of deels vergoed worden.

509.	Vraag 111	Voor het berekenen van de kosten van m.n. het leerlingenvervoer (maar niet uitsluitend) is het van belang in te schatten welke ritten te combineren zijn. Daarvoor ontvangen wij graag in ieder geval volledige postcodes van de schoollocaties. Kunt u deze verstrekken?	De PC-6 postcodes van de scholen zijn als bijlage bij deze Nota verstrekt. Aanbestedende dienst komt buiten de beantwoording van deze vraag Inschrijvers graag nog verder tegemoet en is in de tussentijd bezig deze te koppelen aan de ritdata, deze koppeling zal bij de derde Nota gepubliceerd worden. Inschrijver kan deze koppelingen echter ook al zelf maken door de postcodes uit de ritten te vergelijken met de verstrekte postcodes van de scholen. Indien een PC4 overeenkomst met een schoollocatie, is dit een rit van of naar een schoollocatie. Komt de PC4 in de rit bij zowel vertrek als aankomstadres terug, dan woont de Leerling in hetzelfde PC4 gebied als waar de school gevestigd is en is een der beide PC4 de schoollocatie. Welke is dan te herleiden aan het tijdstip (in beginsel is rit 's ochtends heenreis, 's middags terugreis).
510.	NvI1 vraag 374 - pagina 103	Bij NVI 1 vraag 374 geeft de vraagsteller aan dat het aantal WMO-kilometers op het prijzenblad van perceel 3 Centraal Groningen bijna 3 keer zo hoog is als het aantal kilometers van WMO-perceel 3 in bijlage ritdata. In uw antwoord erkent u dat er verschillen zijn, maar dat u de kilometers in het prijzenblad wel representatief acht. In het antwoord op NVI 1 vraag 92 geeft u aan dat de historische gegevens geëxtrapoleerd zijn naar de verwachte veranderingen om tot de aantallen in het prijzenblad te komen. Aangezien uw verwachting voor WMO-perceel 3 voor de toekomst (2.318.042 km) 195,7% méér is dan volgens de ritdata van 2025 (783.787 km), heeft dit mogelijk een groot effect op de efficiency van het vervoer, het aantal benodigde voertuigen en chauffeurs en de hoogte van het te offreren kilometertarief. Kunt u aangeven wat volgens	Aanbestedende dienst heeft de berekening van de omvang nogmaals gemaakt en er zat inderdaad een afwijking in ten opzichte van het bestaande - het betreft 1.297.099 km Wmo-vervoer. Dit is overeenkomstig aangepast in het prijzenblad. De aangepaste versie vindt u als bijlage bij deze Nota.

		u deze groei veroorzaakt en of dit vanaf start contract zo is, of dat u gedurende de looptijd deze groei verwacht?	
511.	2.5.5 OMVANG EN OMZETGARANTIE - pagina 16	Gezien de hoogte van de geraamde jaaromvang per perceel, vermoeden wij dat deze niet compleet en actueel is. Hierdoor zou de omzetgarantie niet daadwerkelijk op de aangegeven 60% uitkomen. 1- Is de geraamde jaaromvang op prijsniveau 2025? Zo ja, kunt u deze dan indexeren naar prijsniveau 2026? 2- Is de geraamde jaaromvang gebaseerd op recente realisatie, dus zonder jeugdwetvervoer? Zo ja, kunt u de geraamde jaaromvang hierop corrigeren?	1. De omvang wordt geïndexeerd met dezelfde index (NEA) als uw tarieven, hier zal dus in worden voorzien. 2. Jeugdwetvervoer is hier reeds in meegenomen.
512.	NvI1 vraag 79 - pagina 27	Kunt u het antwoord op vraag 79 corrigeren en inhoudelijk ingaan op (i) toepassing afrekensystematiek(ken) voor jeugdwetvervoer, (ii) of hiervoor de mogelijkheid creëren om één of meerdere prijzen/tarieven in het prijzenblad op te kunnen geven, en (iii) aangeven hoe de verrekening plaatsvindt indien slechts één tarief wordt gevraagd?	Zie het antwoord op vraag 450.
513.	NVI 1 vraag 407 - pagina 114	Gegadigde bedoelde te vragen: Omdat de omzetgarantie altijd 60% van een eerder jaar is, wordt altijd omzet van verschillende jaren met elkaar vergeleken. De vraag is of bij die vergelijking de NEA-indexering als correctie wordt toegepast, om de vergelijking eerlijk te maken. Bijvoorbeeld: Perceel 1 heeft een geraamde jaaromvang van €5.550.000. Dat is op prijspeil 2026. Deze omvang is relevant voor het eerste boekjaar van de Overeenkomst: 2028. Is de gegarandeerde omzet in het eerste boekjaar 60% van €5.550.000 of is de gegarandeerde omzet 60% van (€5.550.000 + NEA 2027 + NEA 2028)?	Uw aanname is correct. In deze Nota is de bepaling van de hoogte van de geraamde perceelwaarde aangepast zodat de NEA-index meegenomen wordt in de bepaling van de hoogte van de perceelwaarde en dus de omzetgarantie.
514.	NVI 1 vraag 416 - pagina 115	Het gegeven antwoord lijkt niet te behoren niet bij de gestelde vraag. Kan Opdrachtgever vraag 416 alsnog beantwoorden?	Verwijzing dient te zijn Artikel 27. Geschillen
515.	NVI 1 vraag 404 - pagina 113	Het gegeven antwoord behoort niet bij de gestelde vraag. Kan Opdrachtgever vraag 404 alsnog beantwoorden?	Zie het antwoord op vraag 441.

516.	Antwoord Nvl1 vraag 402 - pagina 111	Mogen wij er, gezien uw antwoord op vraag 3, van uitgaan dat u zich in onze zienswijze kunt vinden en een verwerkersovereenkomst in deze situatie niet nodig is? Uit het antwoord waar u naar verwijst, kunnen wij dit niet opmaken.	Een ‘verwerkersovereenkomst’ is een overeenkomst tussen een verwerkingsverantwoordelijke en een verwerker. Op grond van artikel 28 AVG moet de verwerking van persoonsgegevens die een verwerker namens een verwerkingsverantwoordelijke uitvoert, worden geregeld in een (verwerkers)overeenkomst. In het antwoord op vraag 3 is aangegeven dat sprake is van een verwerkingsverantwoordelijke indien de vervoerder (mede) zelfstandig het doel en de middelen van de verwerking van persoonsgegevens bepaalt. Kernvraag is aldus of twee of meer entiteiten gezamenlijk beslissen over doelen én middelen. Belangrijk criterium daarbij is of de gegevensverwerking niet mogelijk zou zijn zonder de participatie van beide partijen, in die zin dat de verwerkingen door elk van partijen onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Van belang is dat deze partijen samen én doelen én middelen vaststellen. Indien twee of meer partijen gezamenlijk het doel en de essentiële middelen van een gegevensverwerking vaststellen, kwalificeren zij op grond van artikel 26 AVG als gezamenlijk verwerkingsverantwoordelijken. In dat geval dienen zij op transparante wijze een onderlinge regeling vast te stellen waarin hun respectieve verantwoordelijkheden en verplichtingen worden vastgelegd, met name ten aanzien van de uitoefening van rechten van betrokkenen en de informatieverplichtingen. Een dergelijke onderlinge regeling is geen verwerkersovereenkomst.
517.	Vraag 362	In de data is een kolom "afstand" opgenomen. Omdat er slechts 4 cijferige postcodes worden verstrekt, kunnen wij deze kolom niet verifiëren. Kunt u bevestigen dat deze afstand de afstand is die voor de	De genoemde afstand is de gefactureerde afstand per rit. U kunt er dus inderdaad uitgaan van dat wat daar staat, daadwerkelijk gereden ritten zijn en dus gefactureerd is.

		afrekening / facturatie van toepassing is? Zo niet, hoe moet deze kolom dan gelezen worden?	
518.	Vraag 279	In het tabblad WMO van het databestand is in kolom E voor geen enkele rit de bestelde tijd aankomst ingevuld. Kunnen wij hieruit concluderen dat er geen ritten zijn (geweest) met een gewenste aankomsttijd? Zo niet, kunt u deze gegevens dan verstrekken?	Kolom E bevat wel degelijk tijden. De bestellingen voor WMO worden echter zeer zelden op Bestelde Aankomsttijd besteld (<0.1%).
519.	Vraag 174	Uw antwoord op vraag 174 lijkt tegenstrijdig te zijn met uw antwoord op vraag 33. Kunt u hier meer duidelijk verschaffen omtrent het boeken van reizigers?	De Vervoerder van het perceel waarin de Reiziger woonachtig is, is verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van de rit.
520.	Nota van Inlichtingen vraag 154	Het "CBR-diploma Taxichauffeur Doelgroepenvervoer" bestaat niet meer. Bent u bereid deze eis te vervangen door een gelijkwaardige eis, bijvoorbeeld door het toestaan van een aantoonbaar gelijkwaardige (eigen) opleiding voor doelgroepenvervoer? Zo nee, kunt u dan toelichten welke concrete opleiding of certificering u bedoelt?	Zie het antwoord op vraag 487 van deze Nota.
521.	Nota van Inlichtingen vraag 380	Uw antwoord lijkt geen betrekking te hebben op de vraag. Kunt u alsnog het antwoord verstrekken?	Zie het antwoord op vraag 458 van deze Nota.
522.	Nota van Inlichtingen vraag 326	Uw antwoord "Een goed vertrekpunt is de standaardmarge die Microsoft Word gebruikt" laat ruimte voor interpretatie. Dat is onwenselijk met het oog op eenduidigheid en gelijke beoordeling. Bent u bereid de marges expliciet voor te schrijven, bijvoorbeeld door de boven , linker , onder en rechtermarges concreet vast te leggen (bijv. XX cm)?	De standaardmarge van Microsoft Word is 2,5cm voor alle genoemde zijden, dit is dus de te hanteren marge voor uw Inschrijving.
523.	Nota van Inlichtingen vraag 288	Uw antwoord lijkt niet volledig. Kunt u het volledige antwoord verstrekken?	Zie het antwoord op vraag 463 van deze Nota.
524.	Nota van Inlichtingen vraag 286	U geeft aan dat dit "in vrij format (open calculatie met toelichting) aanvullend aan het prijzenblad ingediend mag worden". Betreft dit een mogelijkheid of een verplichting? Met andere woorden: mag of moet deze open calculatie aanvullend worden ingediend?	Zie hetgeen beschreven in het Beschrijvend document onder 6.2 (boven aan pagina 39): "Naast het prijzenblad dient Inschrijver een open calculatie van de opgegeven kilometertarieven te kunnen overleggen op verzoek van Aanbestedende dienst."

525.	Nota van Inlichtingen vraag 279	“Hoe moeten we hier mee omgaan?” Uw antwoord lijkt niet volledig. Kunt u dit alsnog afronden en het volledige antwoord verstrekken?	Zie het antwoord op vraag 444 van deze Nota.
526.	Nota van Inlichtingen vraag 190	Gegadigde verzoekt u om de op dit moment gangbare communicatiemiddelen expliciet te omschrijven en deze op te nemen bij deze eis. Daarbij verzoekt gegadigde vast te leggen dat uitbreiding of wijziging van communicatiemiddelen uitsluitend plaatsvindt in overleg en met instemming van opdrachtnemer. Dit waarborgt voor opdrachtgever een uniforme en toekomstbestendige communicatie, terwijl ruimte blijft voor ontwikkeling zonder dat dit leidt tot onduidelijkheid of risico's voor inschrijvers. Gaat u hiermee akkoord?	Het gaat om de gangbare middelen als telefoon, sms, mail en Whatsapp. Eventuele nieuwe communicatiemiddelen of vervangende middelen worden in goed overleg ingevoerd.
527.	Nota van Inlichtingen vraag 172	In uw antwoord geeft u aan dat een Excel bijlage kan worden toegevoegd, waarbij geen beperking in omvang wordt genoemd. Tegelijkertijd vermeldt u bij vraag 16 een maximum van twee A3 bijlagen. Dit lijkt elkaar tegen te spreken. Kunt u aangeven welke beperking hier van toepassing is?	Zie het antwoord op vraag 436 en 485 van deze Nota.
528.	Nota van Inlichtingen vraag 12	Uitgaande van een start in 2027, is 2026 het laatste volledige jaar. Kunt u dit bevestigen?	In artikel 4 lid 3 is vermeld dat voor het eerste jaar de omzet over 2025 geldt voor de eerste bepaling van de 60%. Dit omdat bij sluiting van de aanbesteding en ondertekening van de overeenkomst het jaar 2026 nog niet is afgerond en aanbestedende diensten hier een concreet bedrag willen opnemen. Daarbij wordt opgemerkt dat er m.b.t. dit artikel een vraag is gesteld over de indexatie van dit bedrag. In deze nota is bevestigd voor wat betreft de perceelwaarde, op basis waarvan 60% de omzetgarantie wordt berekend, ook zal worden geïndexeerd. Deze wordt daarmee jaarlijks door middel van de NEA-index actueel gehouden.
529.	Nota van Inlichtingen vraag 402	Het gegeven antwoord bevat een herhaling van de vraag. Kunt u het daadwerkelijke antwoord alsnog verstrekken?	Zie het antwoord op vraag 516 van deze Nota.

530.	Nota van Inlichtingen vraag 3	Gegadigde is van mening dat een concreet antwoord op vraag 3 ontbreekt. Kunt u uw antwoord nader concretiseren?	Zie het antwoord op vraag 516 van deze Nota.
531.	Beschrijvend document par 3.4.	“De te laat gestelde vragen en mogelijk daarop gegeven antwoorden hebben geen opschortende werking voor de aanbestedingsprocedure.” Gegadigde gaat ervan uit dat u de wettelijke termijn van tien dagen tussen publicatie van de Nota van Inlichtingen en de uiterste inschrijvingsdatum, zoals voortvloeit uit de Aanbestedingswet, ook bij de beantwoording van deze vragen respecteert, zodat inschrijvers voldoende tijd hebben om de antwoorden zorgvuldig te verwerken in hun inschrijving. Kunt u dit bevestigen?	Het is ter discretie van de Aanbestedende dienst om nog verdere vragen te beantwoorden buiten de genoemde drie (3) Nota's van Inlichtingen om. Indien er nog vragen gesteld worden waarvan Aanbestedende dienst het noodzakelijk acht beantwoordingen te verstrekken, dan zal uiteraard de wettelijk verplichte termijn van tien (10) dagen tussen de laatst verstrekte Nota en de termijn voor Inschrijving gerespecteerd worden.
532.	Beschrijvend document par 2.5.3	Ook bieden een aantal gemeenten de mogelijkheid dat Wmo-pashouders en andere doelgroepen tegen een nul of zeer laag tarief reizen met dergelijke initiatieven en/of lokaalvervoeroplossingen.” Kunt u aangeven welke gemeenten dit aanbieden en wat de impact is op het volume van het vervoer binnen deze percelen?	Wij hebben geen zicht op het gebruik van dergelijke vrijwilligersvoorzieningen. De voorzieningen bestaan vaak al geruime tijd, maar lijken geen significante effecten te hebben op het gebruik van het doelgroepenvervoer.
533.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 22, lid 1	Bent u bereid de fatale datum voor aanlevering te verruimen naar 1 mei?	Aanbestedende dienst stemt er mee in dat de fatale termijn van het aanleveren van de accountantsverklaring verruimd wordt van 1 april naar 1 mei.
534.	Bijlage Algemene inkoopvoorwaarden, Artikel 16	Deze artikelen zijn niet van toepassing op onze dienstverlening, bent u bereid deze niet van toepassing te verklaren?	Deel B van de AIV is enkel van toepassing ingeval van leveringen. Zolang opdrachtnemer geen goederen levert aan opdrachtgever zijn deze bepalingen automatisch niet van toepassing. NB. Daar waar in de AIV "OV-bureau" is vermeld dient inschrijver/opdrachtnemer te lezen "Opdrachtgever".
535.	Bijlage Algemene inkoopvoorwaarden, Artikel 14	Inschrijver maakt in sommige gevallen gebruik van (reserverings-) apps of modules. Deze zaken zijn niet specifiek voor u ontwikkeld, alle intellectuele eigendomsrechten komen toe aan inschrijver. Wij verlenen u graag een gebruikersrecht voor zo lang als de overeenkomst	Ja, gedeeltelijk akkoord. Voor standaard (reserverings-)apps en modules die niet specifiek in opdracht van de Opdrachtgevers zijn ontwikkeld, is het niet vereist dat de intellectuele eigendomsrechten aan Opdrachtgevers worden

		duurt maar zijn van mening dat overdracht van intellectuele eigendomsrechten niet proportioneel is. Bent u bereid deze voorwaarde als zodanig te wijzigen?	overgedragen. In die gevallen volstaat een stevig gebruiksrecht (licentie) voor de duur van de vervoerovereenkomst, inclusief de in de overeenkomst opgenomen verlengingsopties. De aanbestedende dienst is akkoord dat de intellectuele eigendomsrechten op dergelijke generieke apps en modules bij Opdrachtnemer blijven berusten. Wel geldt dat Opdrachtgevers een toereikend gebruiksrecht behouden om de overeengekomen functionaliteit te kunnen benutten, waaronder begrepen: – gebruik door alle Opdrachtgevers en door hen ingeschakelde derden in het kader van de uitvoering van de vervoerovereenkomst; – het recht op toegang tot en export van de in de apps/modules opgeslagen data in een gangbaar formaat; en – een voorziening in geval van beëindiging (bijvoorbeeld migratie van data of continuïteitsregeling), zodat de dienstverlening aan reizigers niet wordt onderbroken.
536.	Bijlage Algemene inkoopvoorwaarden, Artikel 13.6	De inschrijver verzoekt dat het contract expliciet bepaalt dat de aanbestedende dienst eerst de volledige factuur betaalt en eventuele vorderingen uitsluitend via een afzonderlijke terugvorderingsprocedure kan uitoefenen. Is aanbestedende dienst hiertoe bereid?	Niet akkoord. De aanbestedende dienst acht het niet wenselijk en niet proportioneel om contractueel vast te leggen dat facturen steeds volledig en zonder voorbehoud moeten worden voldaan en dat eventuele vorderingen uitsluitend via een afzonderlijke terugvorderingsprocedure kunnen worden uitgeoefend. Opdrachtgevers behouden het recht om, in lijn met het Burgerlijk Wetboek, betalingen op te schorten of te verrekenen in geval van (gestelde) tekortkomingen of andere opeisbare tegenvorderingen op Opdrachtnemer. Dit is mede

			van belang om de belangen van de Opdrachtgevers en de doelgroepen die van het vervoer afhankelijk zijn adequaat te kunnen beschermen. Uiteraard worden eventuele betalingsgeschillen behandeld conform de in de vervoerovereenkomst opgenomen geschilregeling.
537.	Bijlage Algemene inkoopvoorwaarden, Artikel 4.2	In de huidige formulering mag Opdrachtnemer personen die belast zijn met de uitvoering van de overeenkomst uitsluitend vervangen na voorafgaande schriftelijke toestemming. Dit lijkt gegadigde geen werkbare situatie in de dagelijkse praktijk. Kunt u bevestigen dat Opdrachtnemer personen mag vervangen zonder voorafgaande toestemming, mits deze vervanging niet leidt tot kwaliteitsverlies?	Dit is toegestaan, mits het niet gaat om sleutelfiguren in de uitvoering van de Opdracht.
538.	Nota van Inlichtingen vraag 179	In uw antwoord op vraag 179 bevestigt u dat het toepassen van opstapplaatsen kan leiden tot een verliesgevende situatie voor Opdrachtnemer. Kunt u toelichten op welke wijze in dergelijke situaties wordt omgegaan met de financiële impact voor Opdrachtnemer?	Er kan in voorkomende situaties sprake zijn van een negatieve uitkomst voor Opdrachtnemer. Dit is niet het uitgangspunt. In het geval van de implementatie van opstapplaatsen zal dit gebeuren in goed overleg met alle betrokken partijen, waarbij mede gekeken wordt naar de financiële consequenties van deze invoering.
539.	Nota van Inlichtingen vraag 365	In uw antwoord op vraag 365 geeft u aan dat combineren van vervoersstromen verplicht blijft, voor zover dit “verantwoord en passend” is. Kunt u nader concretiseren op basis van welke criteria wordt bepaald of combineren verantwoord en passend is?	Het doel van deze Overeenkomst is niet om alle ritten gecombineerd rijden, maar alle ritten uitvoeren volgens de gestelde (kwaliteits)eisen. Indien Opdrachtnemer dit kan met gecombineerde ritten dan wordt dat aangemoedigd, maar het is uiteindelijk niet randvoorwaardelijk.
540.	Nota van Inlichtingen vraag 366	In uw antwoord op vraag 366 geeft u aan dat (near-)realtime datakoppelingen mogelijk in de implementatiefase worden verkend, maar geen contractuele verplichting vormen. Kunt u bevestigen dat eventuele toekomstige afspraken hierover geen aanvullende verplichtingen vormen zonder overeenstemming over impact op kosten en uitvoering?	Dit is correct. Uiteraard worden aanpassingen in dit kader gedaan in goed overleg en met oog voor de kosten en uitvoering.

541.	Nota van Inlichtingen vraag 369	In uw antwoord op vraag 359 geeft u aan dat gebruik van AI-toepassingen door beoordelaars niet volledig kan worden uitgesloten. Kunt u nader toelichten welke concrete maatregelen worden genomen om de vertrouwelijkheid van inschrijvingen en een zorgvuldige beoordeling te waarborgen?	De ingediende Inschrijvingen worden enkel gedeeld met de beoordelaars, welke schriftelijk tot het vertrouwelijk behandelen van alle informatie meermaals geïnformeerd is en wordt. En indien er AI gebruikt wordt, is dat te allen tijde een versie die de informatie niet gebruikt om te leren (of gelijkwaardige formulering) aan instellingen heeft. De procesbegeleider deelt deze spelregels zowel schriftelijk als mondeling middels een verplichte beoordelingsinstructie. Hierin zal ook worden gezegd dat het de voorkeur geniet het überhaupt niet in AI-tools up te loaden.
542.	Bijlage Programma van Eisen, Overkoepelend	Wanneer er in de uitvoering spanning ontstaat tussen maximale reistijden, het combineren van ritten en efficiëntie van de planning, kunt u dan aangeven welke eis leidend is en hoe deze afweging wordt gemaakt?	Van hetgeen genoemd heeft de maximale verblijfsduur de prioriteit, daar deze meetbaar is gemaximaliseerd. Dit overschrijden betekent dat u niet voldoet aan de gestelde eisen.
543.	Bijlage Programma van Eisen 32.2	Kunt u toelichten op welke wijze Opdrachtgever gedurende de contractuitvoering toetst of sprake is van “efficiënte planning” en “logische routes”?	Opdrachtgever en PVGD kunnen dit periodiek controleren door een gereed rit uit de rittenbak in te voeren in het genoemde systeem. Indien het afwijkt, qua afstand en tijd zal Opdrachtnemer om toelichting gevraagd worden.
544.	Bijlage Programma van Eisen 32.2	In paragraaf 32.2 wordt gesproken over mogelijke afwijking van maximale reistijden in overleg. Kunt u aangeven welke partij beslissingsbevoegd is bij verschil van inzicht en op basis van welke criteria een afwijking wordt goedgekeurd of afgewezen?	Opdrachtgever is de partij die beslissingsbevoegd is bij verschil van inzicht.
545.	Bijlage Programma van Eisen 9.5 en 9.6	In de Nota van Inlichtingen is over paragraaf 9.5/9.6 van het PvE reeds gevraagd op welke wijze een verbinding tussen de vervoerscentrales van opdrachtnemers tot stand moet worden gebracht. In aanvulling daarop verzoeken wij u te verduidelijken hoe de verantwoordelijkheden zijn verdeeld bij ritten die meerdere percelen en/of opdrachtnemers raken, en wie in dergelijke ketensituaties eindverantwoordelijk is bij verstoringen of afwijkingen in de uitvoering.	De Vervoerder blijft verantwoordelijk voor het correct vervoeren van de Reiziger uit het eigen perceel.

546.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 23	Zonder minimale respons, zeker bij maandelijkse meting, is de score gevoelig voor vertekening. Kunt u bevestigen dat normen en boetes uitsluitend worden toegepast indien sprake is van een representatief minimaal responspercentage? Bijvoorbeeld 50%.	De aanbestedende dienst deelt het belang van een representatieve meting van klanttevredenheid en onderschrijft dat zeer lage responspercentages tot vertekening kunnen leiden. Boetes op grond van de KPI klanttevredenheid zullen daarom niet worden toegepast indien de meting in de betreffende periode evident niet representatief is, bijvoorbeeld doordat slechts een zeer beperkt aantal respondenten heeft deelgenomen. Een vaste ondergrens van 50% respons acht de aanbestedende dienst in de praktijk echter niet realistisch, mede gezien de gebruikelijke responspercentages bij digitale klanttevredenheidsmetingen.
547.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 23	U hanteert boetes tot 5% van de maandomzet en behoudt daarnaast recht op aanvullende schadevergoeding. Dit kan leiden tot cumulatieve sancties. Om proportionaliteit te borgen stellen wij voor om op te nemen dat de totale aansprakelijkheid inclusief boetes gemaximeerd is, en boetes exclusief zijn (dus geen aanvullende schadevergoeding voor dezelfde tekortkoming). Bent u hiermee akkoord?	Niet geheel akkoord. Gezien het cruciale karakter van het doelgroepenvervoer voor kwetsbare reizigers en de risico's bij ernstige tekortkomingen, acht de aanbestedende dienst het noodzakelijk om zowel contractuele boetes als aanvullende schadevergoeding te kunnen vorderen. Wel geldt dat voor dezelfde schade geen dubbele vergoeding plaatsvindt.
548.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 12	In dit artikel wordt aangegeven, dat stakingen niet onder overmacht worden verstaan. Wij verzoeken u echter een uitzondering te maken voor stakingen als gevolg van een landelijk CAO conflict. Immers, daar heeft de vervoerder individueel geen enkele invloed op. Kunt u hiermee instemmen?	Nee, Aanbestedende dienst stemt hier niet mee in. Ook stakingen als gevolg van een landelijk cao-conflict worden in deze overeenkomst niet als overmacht aangemerkt. Dit betreft een sector- en ondernemersrisico dat door de vervoerder moet worden beheerst en verdisconteerd in de inschrijfsom. Gezien de grote afhankelijkheid en kwetsbaarheid van de reizigers kan de aanbestedende dienst het risico van uitval van doelgroepenvervoer door

			cao-stakingen niet bij de reizigers en opdrachtgever neerleggen.
549.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 11	Inschrijver verzoekt u akkoord te gaan met een uitsluiting van aansprakelijkheid voor indirecte –en gevolgschade daaronder begrepen, winstderving, verlies aan data, bedrijfsstagnatie. Kunt u hiermee instemmen?	Niet akkoord. De Aanbestedende dienst sluit geen generieke categorieën van schade (zoals ‘indirecte schade’ of ‘gevolgschade’) op voorhand uit. De omvang van de te vergoeden schade wordt beheerst door het wettelijke toerekeningskader van artikel 6:98 BW e.v. Een aanvullende uitsluiting voor ‘indirecte en gevolgschade, waaronder winstderving, verlies van data en bedrijfsstagnatie’, acht Aanbestedende dienst onwenselijk en niet in het belang van een zorgvuldige taakuitoefening door de aanbestedende dienst.
550.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 11.3	U geeft aan dat inschrijver de opdrachtgever dient te vrijwaren tegen alle aanspraken. Inschrijver stelt voor daar de volgende tekst aan toe te voegen ‘mits deze toerekenbaar zijn aan de inschrijver’, aangezien het niet proportioneel zou zijn als inschrijver ook verantwoordelijk zou zijn voor aanspraken die het gevolg zijn van handelen of nalaten buiten zijn invloedssfeer. Gaat u hiermee akkoord? Indien u niet akkoord bent verzoekt inschrijver dit te motiveren.	Niet akkoord. De vrijwaringsverplichting ziet op aanspraken van reizigers en derden in verband met de feitelijke uitvoering van het vervoer. De opdrachtnemer is op grond van het Burgerlijk Wetboek uitsluitend gehouden tot vrijwaring voor aanspraken die aan hem (of aan personen voor wie hij aansprakelijk is) kunnen worden toegerekend. Aanspraken die uitsluitend het gevolg zijn van handelen of nalaten van de opdrachtgever vallen daar niet onder. Een nadere tekstuele toevoeging achten wij daarom niet nodig.
551.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 11	In artikel 11 wordt Opdrachtnemer breed aansprakelijk gesteld zonder expliciete limiet. Voor een goede risicobeheersing is het voor ons van belang dit goed te kunnen inschatten. Wij stellen voor om aansprakelijkheid te maximeren tot bijvoorbeeld 100% van de jaaromzet met een absoluut plafond. Bent u hiermee akkoord?	Niet geheel akkoord. Aanbestedende dienst zal navolgende leden toevoegen aan artikel 11: 5. De totale aansprakelijkheid van Opdrachtnemer uit hoofde van de Overeenkomst, ongeacht de rechtsgrond (waaronder begrepen toerekenbare tekortkoming, onrechtmatige daad en vrijwaring), is per contractjaar beperkt tot een bedrag gelijk aan driemaal (3x) de door Opdrachtgever in dat contractjaar aan Opdrachtnemer verschuldigde vergoeding (exclusief btw)

			op grond van deze Overeenkomst. 6. De in lid 5 genoemde beperking geldt niet voor schade die het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid van Opdrachtnemer of van natuurlijke personen of rechtspersonen voor wie Opdrachtnemer aansprakelijk is in de zin van de wet. 7. De in dit artikel opgenomen aansprakelijkheidsbeperking laat dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregels onverlet.
552.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 12 en 13	U legt risico's van omleidingen en infrastructurele wijzigingen volledig bij Opdrachtnemer (art. 13) en sluit diverse situaties uit van overmacht (art. 12). Wij proberen te begrijpen hoe hierin een evenwichtige risicoverdeling wordt geborgd. Ziet u ruimte om langdurige infrastructurele wijzigingen (>2 weken) aan te merken als meerwerk, en stakingen, pandemieën en uitzonderlijke personeelsuitval onder voorwaarden als overmacht te kwalificeren?	Niet geheel akkoord. Langdurige, onvoorziene infrastructurele wijzigingen van overheidswege (met een aaneengesloten duur van langer dan twee weken), die aantoonbaar leiden tot substantiële meerkosten voor Opdrachtnemer, kunnen in overleg als meerwerk worden vergoed. Epidemieën/pandemieën en daarmee samenhangende dwingende overheidsmaatregelen kunnen slechts als overmacht worden aangemerkt voor zover Opdrachtnemer aantoont dat uitvoering van de vervoersprestatie daardoor objectief onmogelijk is geworden en Opdrachtnemer alle redelijkerwijs te vergen maatregelen heeft getroffen om de gevolgen te beperken. Stakingen van eigen personeel, reguliere personeelskrapte en reguliere of voorzienbare personeelsuitval worden niet als overmacht aangemerkt.
553.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 7	In de vervoersovereenkomst is het recht op beëindiging hoofdzakelijk bij de Opdrachtgevers belegd. Kunt u bevestigen dat Opdrachtnemer eveneens gerechtigd is de overeenkomst te beëindigen indien	Niet akkoord. In verband met de aanbestedingsplicht en de cruciale maatschappelijke taak van het doelgroepenvervoer acht de aanbestedende dienst een contractueel

		Opdrachtgevers toerekenbaar tekortschieten in hun wezenlijke verplichtingen, waaronder het niet (tijdig) voldoen aan betalingsverplichtingen, zodat deze bepaling wederkerig werkt?	beëindigingsrecht aan de zijde van Opdrachtnemer, wegens tekortschieten van de Opdrachtgevers, niet aanvaardbaar. Indien Opdrachtnemer de overeenkomst zou kunnen beëindigen, is het voor de Aanbestedende dienst niet mogelijk om op korte termijn een nieuwe vervoerder te contracteren; eerst zal een volledige nieuwe aanbestedingsprocedure moeten worden doorlopen, hetgeen minimaal 9 maanden vergt. In die periode zou de continuïteit van vervoer voor kwetsbare reizigers ernstig in het gedrang komen, hetgeen onaanvaardbaar is. Opdrachtnemer beschikt bij een eventuele toerekenbare tekortkoming van de Opdrachtgevers (zoals niet-tijdige betaling) over andere rechtsmiddelen, zoals het vorderen van nakoming en rente en, binnen de wettelijke grenzen, het treffen van incassomaatregelen. Gelet op het voorgaande wordt de beëindigingsbepaling niet wederkerig gemaakt.
554.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 3 lid 2 en artikel 6	U stelt dat Opdrachtnemer verplicht kan worden mee te werken aan experimenten. Kunt u bevestigen dat deelname aan pilots alleen plaatsvindt op basis van wederzijdse instemming, en eventuele additionele kosten volledig worden vergoed?	In eis 12 van het PvE wordt beschreven dat opdrachtnemer dient open te staan voor doorontwikkeling van zaken. Indien hier aanspraak op gemaakt zal worden, wordt dit door middel van losstaande opdrachten geregeld. Kosten die daarbij behoren worden buiten deze overeenkomst verrekend middels losse opdrachten indien hier sprake van is.
555.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 4 lid 4	U geeft aan dat de NEA-index wordt toegepast voor prijsaanpassing. Wij merken dat bepaalde kostenontwikkelingen (zoals cao-stijgingen en elektrificatie) niet altijd volledig in deze index worden weerspiegeld. Kunt u toelichten hoe met dergelijke kostenontwikkelingen wordt omgegaan binnen de overeenkomst?	Niet akkoord. In de vervoersovereenkomst is de NEA-index aangewezen als enige instrument voor prijsaanpassing. De NEA-index is de in de sector gebruikelijke index die de gemiddelde kostenontwikkelingen in het zorg- en taxivervoer weerspiegelt, waaronder cao-ontwikkelingen en relevante kostprijscomponenten. Verdere of aanvullende indexatie of compensatie voor specifieke kostenontwikkelingen (zoals

			elektrificatie-investeringen of bedrijfsspecifieke keuzes) is niet voorzien. Deze vallen onder het normale ondernemersrisico van Opdrachtnemer en dienen door Opdrachtnemer in de inschrijfsom en bedrijfsvoering te worden verdisconteerd.
556.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 5	In artikel 5.4 geeft u aan dat opdrachtnemer en opdrachtgevers hierover gezamenlijk overeenstemming dienen te bereiken. In artikel 5.2 stelt u echter dat opdrachtgevers zich het recht voorbehouden de vervoersovereenkomst eenzijdig te wijzigen. Kunt u bevestigen dat artikel 5.2 uitsluitend ziet op wijzigingen die binnen het kader van artikel 5.4 tot stand komen, en derhalve na overleg en overeenstemming met opdrachtnemer?	Niet volledig. Artikel 5.2 geeft de Opdrachtgevers een bevoegdheid om de vervoersovereenkomst eenzijdig te wijzigen binnen de in dat artikel benoemde, objectieve kaders (waaronder budgetwijzigingen, wijzigingen in wet- en regelgeving en verschuiving van werkzaamheden), mits de wijziging geen wezenlijke wijziging in de zin van het aanbestedingsrecht oplevert. Artikel 5.4 regelt de procedure rondom dergelijke voorgenomen wijzigingen, waaronder tijdige schriftelijke informatieverstrekking door Opdrachtgevers en het overleg met Opdrachtnemer over de inhoud, uitvoering en financiële gevolgen van de wijziging. De bepaling van artikel 5.4 beoogt de positie van Opdrachtnemer te borgen door overleg en het streven naar overeenstemming, maar verleent geen vetorecht. Indien partijen geen overeenstemming bereiken over de uitwerking van de wijziging, geldt de in de vervoersovereenkomst opgenomen geschilregeling en behoudt de vervoersovereenkomst, inclusief de bevoegdheid van Opdrachtgevers om binnen de aanbestedingsrechtelijke grenzen wijzigingen door te voeren, in beginsel haar werking.
557.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 5	Wij zien dat enerzijds een afnameverplichting wordt benoemd, terwijl anderzijds Opdrachtgever ruime mogelijkheden heeft om de overeenkomst aan te passen (art. 5). Wij proberen te begrijpen hoe deze bepalingen zich tot elkaar verhouden. Kunt u toelichten hoe de	Opdrachtgever garandeert op basis van artikel 4 lid 3 van de Overeenkomst dat de door Opdrachtnemer te realiseren omzet per perceel per kalenderjaar ten minste zestig procent (60%) bedraagt van de omzet zoals deze is gerealiseerd in het

		60%-afnameverplichting in de praktijk wordt geborgd, en of compensatie aan de orde is indien onderrealisatie het gevolg is van keuzes of wijzigingen vanuit Opdrachtgever?	voorgaande kalenderjaar, exclusief eventuele boetes. Voor het eerste uitvoeringsjaar geldt hiervoor 2025 als peiljaar. Indien en voor zover de door Opdrachtnemer in enig kalenderjaar binnen een perceel de gerealiseerde omzet beneden deze 60%-ondergrens uitkomt, zal Opdrachtgever de omzet binnen dat perceel aanvullen tot het niveau van 60% van de omzet van het voorgaande kalenderjaar. Deze garantstelling geldt in beginsel ongeacht de oorzaak van de onderrealisatie, waaronder mede begrepen wijzigingen als benoemd in artikel 5, alsook krimp als gevolg van demografische ontwikkelingen of veranderende vraag. En alhoewel hiervoor oorspronkelijk niet in het leven geroepen is deze garantiestelling ook in de voor partijen onvoorziene Corona-periode van toegevoegde waarde gebleken. De 60%-afnameverplichting betreft dan ook een harde garantie, met als uitgangspunt ongeacht de oorzaak van eventuele volumekrimp. De garantstelling is bedoeld om een beheersbare, gefaseerde afschaling mogelijk te maken indien dit noodzakelijk blijkt voor een toekomstige gezonde bedrijfsvoering.
558.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 4 lid 3	U stelt dat sprake is van een afnameverplichting van 60% van de jaarlijkse omzet. Om deze bepaling goed te kunnen duiden in relatie tot onze businesscase, is het voor ons van belang hoe deze verplichting precies werkt. Kunt u verduidelijken of deze afnameverplichting geldt per Opdrachtgever, per perceel of voor het totaal?	De afnameverplichting geldt per perceel. Zie ook het antwoord op 557.
559.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 2 lid 3	Gegadigde maakt uit lid 2.3. op dat de verlenging eenzijdig kan worden ingeroepen door opdrachtgever. Bent u bereid deze verlenging	Nee, er blijft sprake van eenzijdige verlenging vanuit de zijde van Opdrachtgevers.

		wederkerig te maken? Immers, tijdens de initiële looptijd kunnen er omstandigheden in de operatie voordoen waardoor een opdracht bijvoorbeeld niet meer rendabel is voor opdrachtnemer. Opdrachtgever is hier ook niet bij gebaat.	
560.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 2 lid 3	U stelt dat verlenging plaatsvindt indien meer dan 60% van de Opdrachtgevers akkoord is. Wij gaan ervan uit dat Opdrachtnemer de mogelijkheid heeft om van verlenging af te zien indien geen overeenstemming wordt bereikt. Kunt u dit bevestigen?	Niet akkoord. De verlengingssysteematiek beoogt de continuïteit van het doelgroepenvervoer te borgen, waarbij Opdrachtgevers onder vooraf bekende voorwaarden gebruik kunnen maken van de contractuele verlengingsopties. Indien meer dan 60% van de Opdrachtgevers binnen een perceel de vervoerovereenkomst wenst te verlengen, is Opdrachtnemer gehouden de verlenging van het betreffende perceel onder ongewijzigde voorwaarden te accepteren. In dat geval is geen sprake van een nieuwe onderhandeling of een wederzijds verlengingsrecht. Indien minder dan 60% van de Opdrachtgevers wenst te verlengen, is uitvoering van het vervoer voor Opdrachtnemer mogelijk anders dan in de oorspronkelijke uitgangspunten. Daarom bepaalt de overeenkomst dat Opdrachtnemer binnen 10 werkdagen dient aan te geven welk effect deze gedeeltelijke verlenging op de tarieven heeft en dat de betreffende Opdrachtgevers vervolgens besluiten of zij dit aanbod al dan niet accepteren.
561.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 2 lid 3	U stelt dat verlenging plaatsvindt indien meer dan 60% van de Opdrachtgevers akkoord is. Voor een goede inschatting van contractcontinuïteit is het voor ons belangrijk om deze bepaling goed te begrijpen. Kunt u toelichten hoe deze 60% wordt bepaald (bijv. aantal gemeenten, volume of omzet), en hoe wordt omgegaan met de	Het gaat erom dat het kan dat er gemeenten individueel kunnen besluiten niet te verlengen. Concreet gaat dit om percelen: Perceel 2 met 6 gemeenten; Perceel 5 met 5 gemeenten; Perceel 6 met 4 gemeenten;

		situatie waarin geen overeenstemming wordt bereikt over eventuele aangepaste tarieven?	Perceel 7 met 3 gemeenten. En in mindere mate om Perceel 1 met 2 gemeenten. In de bepaling staat dat indien meer dan 60% van de Opdrachtgevers de vervoerovereenkomst willen verlengen de vervoerovereenkomst voor deze opdrachtgevers ongewijzigd voortgezet wordt. Er worden dan geen tariefwijzigingen geaccepteerd. Wel geldt dat deze resterende Opdrachtgevers de minimale omzet van 60% t.o.v. het voorgaande kalenderjaar garanderen. Ter illustratie: Voor Perceel 2 betekent dit concreet dat wanneer 4 opdrachtgevers besluiten te verlengen de 60% is overschreden en de overeenkomst voor deze opdrachtgevers ongewijzigd wordt verlengd. Zouden in Perceel 3 maar 3 opdrachtgevers wensen te verlengen is er sprake van een situatie waarin de Opdrachtnemer eventuele mogelijke gevolgen aan PVGD kenbaar kan maken. De opdrachtgevers kunnen daarop besluiten gebruik te maken van de verlening of hier alsnog vanaf te zien.
562.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 2 lid 5	U geeft aan dat sprake is van meerdere Opdrachtgevers en dat GR Publiek Vervoer het contractbeheer uitvoert. Om de uitvoering en contractuele afstemming goed te kunnen inrichten, is voor ons van belang hoe de juridische verhoudingen precies liggen. Kunt u verduidelijken wie richting Opdrachtnemer als formele contractpartij optreedt bij betaling, aansprakelijkheid en geschillen? En of Opdrachtgevers hierin gezamenlijk en/of hoofdelijk optreden?	De vervoerovereenkomst wordt gesloten tussen Opdrachtnemer en de afzonderlijke Opdrachtgevers (de deelnemende gemeenten en het OV-bureau). GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe voert op grond van de Gemeenschappelijke Regeling het contractbeheer uit namens deze Opdrachtgevers, maar is zelf niet de materiële contractpartij ten aanzien van betaling en aansprakelijkheid.

			Iedere Opdrachtgever is jegens Opdrachtnemer gehouden tot betaling van de op hem betrekking hebbende vergoedingen en is aansprakelijk voor zijn eigen verplichtingen onder de vervoerovereenkomst. Tenzij in de vervoerovereenkomst uitdrukkelijk anders is bepaald, treden de Opdrachtgevers niet hoofdelijk op, maar is iedere Opdrachtgever aansprakelijk voor het aan hem toe te rekenen deel. Geschillen die voortvloeien uit de vervoerovereenkomst worden door Opdrachtnemer ingesteld tegen de betreffende Opdrachtgever(s), met dien verstande dat GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe als centraal aanspreekpunt fungeert voor de dagelijkse contractuele afstemming en de regie op de uitvoering.
563.	Concept vervoersovereenkomst, artikel 1 lid 3	U schrijft “Indien er sprake is van een tegenstrijdigheid tussen het Beschrijvend document en de Nota’s van Inlichtingen, prevaleert het bepaalde in de laatste Nota van Inlichtingen.” Gegadigde gaat ervanuit dat de Nota van Inlichtingen prevaleert t.o.v. alle document en niet uitsluitend het beschrijvend document. Kunt u dit bevestigen?	Dis is correct, de Nota van Inlichtingen prevaleert over de documenten die niet herzien worden en gewijzigd zijn in de Nota's.
564.	NvI 1 Ref vraag 68 / PvE par 68.1 blz 53	U geeft in het antwoord op vraag 68 aan dat voor de buurtbussen een vergoeding geldt van € 62.500 per bus per jaar. Echter conform uw PvE paragraaf 68.1 kan er ook sprake zijn van versterkingsritten. Welke vergoedingen zijn van toepassing op de situaties zoals u die in deze paragraaf omschrijft (bijvoorbeeld met personeel opdrachtnemer, incidenteel extra)?	Voor een versterkingsrit gereden door een vrijwillige buurtbuschauffeur wordt 100 euro per rit vergoed, indien een chauffeur van de vervoerder moet worden ingezet is de vergoeding 175 euro per rit (pp 2026). Zoals in het PvE opgenomen dienen alle versterkingsritten gereden te worden met een gelijkwaardig voertuig tenzij het aantal te vervoeren reizigers voor de versterkingsrit ook met een personenauto gemaakt kan worden. De hoogte van de vergoeding is niet afhankelijk van het voertuigtype. De opgave van de versterkingsritten voor vergoeding dienen maandelijks te worden verstrekt en deze worden per kwartaal afgerekend. De bewijslast voor het tonen dat het voertuig

			daadwerkelijk de versterkingsrit heeft uitgevoerd ligt bij de vervoerder. De opdrachtgever kan besluiten om bij het niet of onjuist aantonen van de inzet van de versterkingsrit, de vergoeding (deels) niet uit te keren. Indien er sprake is van een structurele inzet van versterking (meerdere momenten per dag op meerdere dagen per week over een langere periode) kunnen vervoerder en opdrachtgever hier separate afspraken maken.
565.	Nvl 1 Ref vraag 208	Hoe dienen inschrijvers dit aan te geven? In het prijzenblad kan slechts één tarief ingevuld worden waarbij het niet mogelijk is om aan te geven of dit met HVO is of niet.	Dit hoeft niet opgenomen te worden in de Inschrijfstaat, maar mag meegenomen worden in de open calculatie die ten grondslag ligt aan uw Inschrijfsom, welke conform het Beschrijvend document 6.2 ingediend dient te worden bij uw inschrijving.
566.	Beschrijvend document par 2.5.2.3, blz 14	Gegadigde verzoekt u meer informatie beschikbaar te stellen over de stadsdiensten om het mogelijk te maken een reële prijs in te vullen op het prijzenblad. Wat zijn bijvoorbeeld de vaste routes? Hoe vaak en op welke tijden moeten deze uitgevoerd worden? U vraagt nu een prijs uit maar er zijn geen gegevens om deze prijs op te baseren.	Deze meest actuele informatie is te vinden op de websites van de respectievelijke Opdrachtgevers (Assen, Hoogeveen en Meppel).
567.	PvE. Par 68 tm 72 / Nvl 1 Ref vraag 68	Is het de bedoeling dat de in Nvl 1 genoemde vergoeding per buurtbus per jaar alle kosten van de in uw PvE genoemde eisen dekt, dus inclusief schades, tanken etc? Hoe gaat u er dan bijvoorbeeld mee om als een voertuig total loss gereden wordt door een vrijwilliger? De kosten lopen dan op tot ver boven de jaarvergoeding. Het is ons inziens niet reëel om een opdrachtnemer hiervoor verantwoordelijk te houden.	Ja, met de genoemde jaarlijkse vergoeding per buurtbus moeten in principe alle kosten kunnen worden gedekt, ook grotere schades (incl. mogelijk total loss rijden van een bus). Het is aan de vervoerder om zich hiervoor te verzekeren. De hiervoor te betalen premie maakt ook onderdeel uit van de jaarlijkse vergoeding.
568.	Nvl 1 Ref vraag 80	U verwijst hier naar het antwoord op vraag 167. Dit is echter een andere vraag. Gegadigde verzoekt u dan ook vraag 80 opnieuw te behandelen en beantwoorden.	Excuses. De Afrekensystematiek voor KansrijkTalent wordt niet aangepast. Indien er in het kader van KansrijkTalent vervoer wordt gevraagd, dan wordt dit tijdig aangegeven. In de afspraken met de Werk/Leerbedrijven is rekening gehouden met de volgtijdelijkheid van vervoer.

569.	NVI 1 Ref vraag 53 + 55	U geeft in uw beantwoording van vraag 55 aan dat er geen data beschikbaar is van onder andere het kansrijk talent vervoer. In het antwoord op vraag 53 geeft u aan dat dit vervoer wel onder de huidige overeenkomst valt. Daarmee zou er dus wel data beschikbaar moeten zijn en deze zijn, in ieder geval bij de huidige vervoerder. Het niet aanleveren van deze gegevens leidt er toe dat er geen sprake meer is van een level playing field. Gegadigde verzoekt u dan ook deze gegevens alsnog aan te leveren.	Deze data worden alsnog aangeleverd. De data van Kansrijk Talent zijn onder de huidige overeenkomst niet opgenomen in het datasysteem van Publiek Vervoer. Hierdoor is per abuis een onjuist antwoord verstrekt. Bijgevoegd bij deze Nota is een aangepast databestand waarbij hetgeen beschikbaar is als data van Kansrijk Talent toegevoegd is.
570.	Vervolg vraag NVI 1, 339	U geeft bij de beantwoording helaas geen antwoord op de 2e deelvraag: welke maximale doorlooptijd hanteert u voor het geven van het akkoord? In de inleiding bij Tarief 1 schrijft u “..aangevuld met het aantal kilometers dat de reiziger heeft afgelegd tegen het geoffreerde kilometertarief...”. Dit suggereert dat het niet om de A-B kilometers gaat, maar dat tussenpunten wel meegenomen mogen worden in de calculatie van het aantal te declarabele kilometers, ze horen immers bij de reis die de reiziger heeft afgelegd. Kunt u bevestigen dat dit een omissie is en dat de vergoeding wel degelijk slechts over de A-B kilometers (dus zonder tussenpunten) berekend moet worden?	Volgens Aanbestedende dienst stelt u twee vragen die niet per se horen in 1 vraag. 1. Zie het antwoord op vraag 460 van deze Nota. Die één (1) dag is aanvullend op de tien (10) dagen. 2. Aanbestedende dienst bevestigt dat het A-B kilometers betreft, zonder tussenpunten.
571.	Vervolg vraag NVI 1, 297	De beantwoording van Opdrachtgever verduidelijkt dat de eis primair ziet op de mogelijkheid tot overname van SW-medewerkers, mede in relatie tot de invulling van de SROI-verplichting. Dit roept bij ons echter nog enkele praktische en proportionaliteitsvragen op: 1. Inzicht in omvang en functies Om een realistische en uitvoerbare inschrijving te kunnen doen, verzoeken wij Opdrachtgever om inzicht te verschaffen in de huidige inzet van SW-medewerkers door de latende vervoerders (aantallen, functietypen en aard van de werkzaamheden). Zonder dit inzicht is het voor inschrijvers niet mogelijk om de haalbaarheid en impact van deze	1. Het ging in 2025 om 8 SW medewerkers bij de huidige contractant, die worden ingezet als chauffeur. 2. Medewerkers uit de SW tellen mee voor de invulling van Social Return. Als medewerkers uit de SW aantoonbaar in de regio van de vervoerder worden ingezet op deze opdracht telt dat ook mee. Daarnaast biedt de uitvoeringsvoorwaarden meerdere mogelijkheden voor het realiseren van de Social Return opgave. De aan de opdracht te koppelen accountmanager kan opdrachtnemer t.z.t. helpen bij het

		eis adequaat te beoordelen. 2. Uitvoerbaarheid voor nieuwe toetreders Opdrachtgever geeft aan dat overname van SW-medewerkers kan bijdragen aan de invulling van SROI. Echter, niet iedere inschrijver beschikt over een bestaande regionale organisatie of ondersteunende (niet-rijdende) functies waarin deze doelgroep passend kan worden ingezet. Hoe beoordeelt Opdrachtgever in dit kader de proportionaliteit en uitvoerbaarheid van deze eis voor inschrijvers zonder bestaande regionale infrastructuur? 3. Reikwijdte van de inspanningsverplichting bij niet-herplaatsing Opdrachtgever stelt dat, indien herplaatsing niet mogelijk blijkt, de nieuwe contractant zorg dient te dragen voor ondersteuning of doorgeleiding naar andere vervoersondernemingen of zelfs andere branches. Kan Opdrachtgever nader specificeren hoe ver deze inspanningsverplichting reikt? Wanneer wordt voldaan aan deze verplichting en welke concrete acties worden hierbij van de contractant verwacht? Wij verzoeken Opdrachtgever bovenstaande punten nader te concretiseren, zodat inschrijvers een gelijk speelveld hebben en de uitvoerbaarheid van de opdracht realistisch kunnen beoordelen.	realiseren van de Social Return opgave. De opdrachtgever beoordeelt deze eis dan ook proportioneel en uitvoerbaar. 3. Opdrachtgever hecht er grote waarde aan dat de her te plaatsen doelgroep goed wordt ondersteund bij doorgeleiding naar een andere baan. De beoordeling of er voldoende inspanning is geleverd vloeit voort uit de gesprekken die de potentiële opdrachtnemer heeft gevoerd met de coach(es) van deze medewerkers en de te koppelen accountmanager. De(ze) coach(es) faciliteert/faciliteren en beoordeelt/beoordelen in overleg met de te koppelen accountmanager of er voldoende inspanning is geleverd.
572.	Bijlage Prijzenblad	In perceel 3 van het prijzenblad constateren wij enkele opvallende aantallen kilometers. Zo is dit het enige perceel met meer WMO kilometers dan LLV kilometers, in andere percelen is het aantal LLV kilometers vaak 3 a 4 keer zo hoog als WMO. Daarnaast zou het jeugdwetvervoer hier liefst 25% van de omvang van het LLV zijn wat ook een opvallende verhouding is. Kloppen de aantallen in uw prijzenblad?	Zie het antwoord op vraag 510.

573.	Bijlage data Herzien + Beschrijvend document par 2.5.1	Volgens uw schematisch overzicht in paragraaf 2.5.1 van het beschrijvend document zouden er in 4 percelen PCP vervoer moeten zitten. In het databestand is echter maar sprake van PCP vervoer voor 2 percelen. Gegadigde verzoekt u de data aan te vullen met de ontbrekende percelen.	Voor deze percelen geldt dat dit nog niet uitgevoerd werd onder de bestaande vervoersovereenkomst, maar dit wel onder de nieuwe vervoersovereenkomst gewenst wordt door de betreffende percelen.
574.	Bijlage data Herzien + Beschrijvend document par 2.5.1	Volgens uw schematisch overzicht in paragraaf 2.5.1 van het beschrijvend document zouden er in 3 percelen dagbestedingsvervoer moeten zitten. In het databestand is echter maar sprake van dagbestedingsvervoer voor 1 perceel. Gegadigde verzoekt u de data aan te vullen met de ontbrekende percelen.	Perceel 1 heeft in het huidig contract al Dagbestedingsvervoer. Perceel 2 en perceel 7 hebben beiden nog geen dagbestedingsvervoer, maar willen dit toevoegen in de nieuw te sluiten vervoersovereenkomst. Hier is dus geen data van te verstrekken.
575.	Ref vraag 408	U geeft aan dat in de PCP ritdata geen perceel wordt aangegeven. Gegadigde verzoekt u om dit alsnog te doen, zodat voor alle inschrijvers duidelijk is welk vervoer in welk perceel thuis hoort.	De ritten die genoemd staan onder kolom 'Perceel' als Afeer vallen onder perceel 2 en Groningen is perceel 3.
576.	Nota van Inlichtingen, algemeen	U heeft in diverse antwoorden (onder andere vragen 29, 161 en 164) aangegeven dat de betreffende teksten worden aangepast. Tot op heden hebben wij echter nog geen aangepaste aanbestedingsdocumenten ontvangen. Kunt u aangeven wanneer deze aangepaste documenten beschikbaar worden gesteld?	Zie het antwoord op vraag 461.
577.	Nota van Inlichtingen vraag 416	Uw antwoord lijkt geen betrekking te hebben op de vraag. Kunt u alsnog het antwoord verstrekken?	Verwijzing dient te zijn Artikel 27. Geschillen
578.	Bijlage Algemene inkoopvoorwaarden, Artikel 4.1	Mag inschrijver er van uit gaan dat de toestemming niet op onredelijke gronden weerhouden wordt?	Inschrijver mag ervan uitgaan dat het inzetten of vervangen van onderaannemers en/of derden in beginsel is toegestaan, mits binnen de kaders van de vervoerovereenkomst. Daarbij geldt dat Opdrachtgever de beoogde derde – in combinatie met de beoogde inzet en rol binnen de uitvoering – vooraf zal toetsen op geschiktheid, betrouwbaarheid en conformiteit met de contractuele eisen. Voorts geldt dat elke wijziging in de inzet van onderaannemers en/of derden niet mag leiden tot een

			wezenlijke wijziging van de opdracht in de zin van de Aanbestedingswet 2012. Indien daarvan naar het oordeel van Opdrachtgever sprake zou zijn, kan de wijziging niet worden geaccepteerd.
--	--	--	--