

Nota van Inlichtingen 3 - ten behoeve van Publiek Vervoer Groningen Drenthe – 2027 - 2035

1. Mededelingen Aanbestedende dienst

Herziene bijlagen

Bij deze Nota van Inlichtingen één bijlage herzien, te weten:

1. Bijlage – Data

Het document is herkenbaar aan de toevoeging 'HERZIEN NVI 3' in de bestandsnaam. Aanbestedende dienst verzoekt u vriendelijk eerder verstuurd versies te verwijderen en bijgevoegde versies te gebruiken.

2. VRAGEN EN ANTWOORDEN

Nr.	Verwijzing (document/ tekst/paragraaf)	Vraag	Antwoord
579	Nvl vraag 509	Wanneer de scholen nog aan de ritten gekoppeld worden, verzoeken wij u om ook de schooltijden toe toevoegen. Dit te meer van belang daar de tijden in de kolommen niet lijken te kloppen. Dan gaat iedereen van dezelfde uitgangspunten uit.	Aanbestedende dienst heeft niet de beschikking over de schooltijden van individuele scholen. Hiervoor kunt u schoolgidsen van de betreffende scholen raadplegen.

580	Databestand PC 6	Wij willen u dringend verzoeken toch een compleet databestand aan te leveren met daarin onder andere de PC6 en de juiste opslagfactoren op het kilometertarief en opslagfactoren voor het instappen. Routes berekenen met PC4 lukt niet. Routeplanners berekenen wanneer zij zouden (kunne) plannen op basis van PC4 routes die niet reëel zijn. De zullen te grote combinaties worden gemaakt en per saldo minder kilometers. Dit geeft een totaal verkeerde uitkomst en daarmee tarief. U stelt dat inschrijvers op basis van ervaring op basis van PC4 routes zouden moeten kunnen maken en daarmee een goede kostprijscalculatie. Elke vervoersregio is anders vanwege o.a. andere rijsnelheden, indicaties, schooltijden, combinatiemogelijkheden, omrijdfactoren, maximale ritlengtes. Daarom kent ook elk contract een ander tarief. Het vervoer dat hier aanbesteed wordt, kent een grote omvang. Daarmee zijn de risico's ook groot. Een verkeerde inschatting heeft grote gevolgen voor de opdrachtnemer, opdrachtgever én de te vervoeren klanten. Daarnaast vraagt u ook nog dat inschrijvers hun tarief moeten kunnen onderbouwen. Is dat tarief dan voor u voldoende onderbouwd wanneer we de tarieven van een opdracht in Friesland, Noord-Holland, Limburg en Gelderland middelen? Wij zijn bereid een geheimhoudingsverklaring hiervoor te ondertekenen. Dat wordt wel vaker door aanbestedende diensten toegepast. Het niet aanleveren van PC6 postcodes nog nooit. Daarnaast willen wij als suggestie meegeven dat wanneer er maar 1 of enkele huizen in een bepaald postcodegebied staan, wat ons betreft een postcode van vlak daarbij wordt toegevoegd in	Voor het eerste onderdeel van de vraag verwijst aanbestedende dienst u naar het antwoord op vraag 435. Handmatige toevoeging van een grotere postcoderange acht aanbestedende dienst niet realistisch. De Reizigerskenmerken zijn onderdeel van de dataset, daar vanuit kan de opslagfactor berekend worden.
-----	------------------	--	---

		plaats van de eigenlijke postcode. Wij verwachten dat dat maar in enkele gevallen zal spelen en dat dat dan maar een minimaal effect heeft op de routeplanning.	
--	--	---	--

581	Databestand Routevervoer	Wij willen u er op wijzen dat inzake het routevervoer inschrijvers o.b.v. de tijden van het routevervoer (tijden besteld aankomst en tijd besteld vertrek) geen conclusies kunne trekken of een routeplanning kunnen maken. Dit b.v. omdat de tijden niet uniform zijn. Als voorbeeld kunnen wij aangeven dat in het bestand LLV jan-jun de eerste tijd besteld aankomst 06:55 is en de tijd besteld vertrek ook. Daarnaast zijn er ritten waarbij er helemaal geen tijden zijn vermeld. Bij het dagbestedingvervoer is de kolom met tijd besteld aankomst helemaal niet gevuld. Ook zijn er geen leerling/klant nummers aan gekoppeld, zodat inschrijvers geen vaste routes kunnen maken. Kunt u dit corrigeren en/of aanvullen	Alleen perceel Zuidoost Drenthe hanteert gelijke tijden. Indien er tijden missen, dan zijn deze niet aangeleverd bij Aanbestedende dienst en kunnen deze dus helaas ook niet verstrekt worden. Voor het dagbestedingsvervoer worden in de huidige overeenkomst bloktijden gehanteerd. Het klopt dus dat de genoemde data niet opgenomen is. De cliënt wordt binnen een bepaalde tijdsspanne opgehaald. De dagbestedingspasnummers zijn toegevoegd aan het databestand.
582	Databestand Kansrijk-Talent	Hoe is de verdeling Kansrijk-Talent over de percelen?	Naar inschatting van aanbestedende dienst vindt ruim 45% plaats in perceel 4 (Zuidwest Groningen). Ongeveer 30% vindt plaats in perceel 2 (Oost Groningen). De rest is verdeeld over de percelen 1, 3 en 5.
583	Databestand PCP	Kunt u de verdeling PCP over de percelen ook aanleveren?	In de percelen 1 (Noord Groningen) en 3 (Centraal Groningen) is het aandeel Participatiewetvervoer naar inschatting van aanbestedende dienst ongeveer 5% van het totale vervoer. In de percelen 2 (Oost Groningen) en 5 (Noord en Midden Drenthe) is dit ongeveer 1%.
584	Databestand dagbesteding	Het databestand geeft aan dat er geen dagbesteding in Oost Groningen en ZO Drenthe is, er is wel een prognose in het prijzenblad. Wordt dat bij begin van het contract toegevoegd.	Er zijn geen historische gegevens voor deze vervoersstroom. Deze wordt nieuw toegevoegd bij deze aanbesteding.

585	Databestand dagbesteding	De totalen van de Dagbesteding kilometers in de prijzenbladen zijn totaal verschillend van de Dagbesteding kilometers in het databestand. Kunt u dit toelichten?	Het prijzenblad is een prognose voor de toekomst in 2027, het databestand is de historische gegevens uit 2025. Daarnaast geldt dat het voor sommige percelen nieuwe vervoerssoorten zijn, die zijn dus sowieso niet te vinden in de historische gegevens.
586	Databestand PCP	De totalen van de PCP kilometers in de prijzenbladen zijn totaal verschillend van de PCP kilometers in het databestand. Kunt u dit toelichten?	Het prijzenblad is een prognose voor de toekomst in 2027, het databestand is de historische gegevens uit 2025. Daarnaast geldt dat het voor sommige percelen nieuwe vervoerssoorten zijn, die zijn dus sowieso niet te vinden in de historische gegevens.
587	Databestand PCP	Bij het tabblad PCP zijn 2 kolommen zonder kolomnaam toegevoegd. Kunt u die nog geven? Kunt u daarnaast de waarden toelichten? Wanneer b.v. de laatste kolom gaat over opslagkilometers, waarom staat er dan geen 6?	Kolomnamen zijn toegevoegd. Waarom er geen 6 staat, is omdat die niet zijn aangeleverd. In de dataset voor 2025 staat alleen 2 en 4.
588	Databestand LLV	Wij willen u er op wijzen dat in het LLV jul-dec tabblad er 3 kolommen met dezelfde kop “opslagkilometers instappen” staan.	Kolomnamen zijn gewijzigd. Ook voor jan-jun.
589	Databestand LLV	Kunt u aangeven waarom in de LLV tabbladen er bij de opstapplaats vertrek of opstapplaats bestemming soms een 0 of een 1 is ingevuld? Wanneer de 1 een opstapplaats is, welke is dat dan?	Hetgeen gepubliceerd is wat Aanbestedende dienst heeft aan informatie hieromtrent. De exacte opstapplaatsen per rit zijn Aanbestedende dienst niet bekend, dat wordt niet meegeleverd in de ritdata.
590	Databestand LLV	Kunt u de opslagkilometers instappen in het tabblad LLV jan-jun toelichten? Wanneer is het 2,00 en wanneer 4,00. Wij zien geen relatie met de bijlage Afrekeningsystematiek en de reizigerskenmerken van de betreffende leerlingen. Wanneer de 4,00 opslagkilometer eventueel mede gaat over rolstoel reizigers, waarom is dat dan geen 6,00?	In de huidige overeenkomst en bijbehorende afrekeningsystematiek is voor een rolstoel reiziger factor 4 van toepassing. In de onderhavige aanbesteding is dit factor 6 geworden.

591	Databestand LLV	Kunt u de opslagfactor KM-Tarief in het LLV tabblad LLV jan-jun toelichten? Waarom worden de factoren 0,95, 1,00, 1,33, 2,00, 3,00, 4,00 toegepast? Wij zien geen relatie met de bijlage Afrekensystematiek en de reizigerskenmerken van de betreffende leerlingen. Zijn het wellicht huidige factoren? Waarom zien wij dan soms leerlingen zonder indicatie, maar wel met een bepaalde factor? Kunt u ook kolommen met de nieuwe factoren aanleveren?	Dit komt uit het huidige contract: "De reguliere schooltijden voor de leerlingen die in aanmerking komen voor het Leerlingenvervoer te bepalen aan de hand van de schoolgidsen. Voor leerlingen met afwijkende schooltijden moet de gemeente toestemming verlenen aan de vervoerder. De tariefregel wanneer gemeente toestemming geeft is dan: • Combinatie meer dan 4 pax: normaal tarief • Combinatie is 3 pax: factor 1,33 op reiziger tarief • Combinatie is 2 pax: factor 2,00 op reiziger tarief • Combinatie is 1 pax: factor 4,00 op reiziger tarief Wanneer er 'onbedoeld solo' wordt gereden binnen schooltijden vermeld in de schoolgids van de school, gelden de reguliere contractafspraken." Factor 1 is de reguliere leerling kilometer. Factor 0.95 is opstapplaats. Hoewel in de huidige afrekensystematiek voor een opstapplaats factor 0.8 staat beschreven, wij kunnen niet verklaren waarom in de data bij een opstapplaats 0.95 staat. Deze factoren komen echter te vervallen in de onderhavige overeenkomst - ritcombinatie is iets wat voor de vervoerder voordelig is en heeft geen verdere financiële aanmoediging nodig.
-----	-----------------	---	--

592	Databestand LLV	Kunt u het reizigerskenmerk A01 en H01 toelichten, daar die niet in het CROW woordenboek staan?	A01 moet zijn AV01 en H01 moet zijn HR01 (de eerder genoemde codes zijn de oude codes van het CROW woordenboek).
593	Bijlage – Data HERZIEN NVI 2	U heeft in het meest recente databestand een tabblad toegevoegd voor het vervoer van Kansrijk Talent. Hierbij is niet aangegeven onder welk perceel of percelen dit vervoer valt. Kunt u een kolom toevoegen en aangeven onder welk perceel de ritten vallen?	Zie het antwoord op vraag 582.
594	Bijlage – Data HERZIEN NVI 2	U heeft in de databestanden van het leerlingenvervoer kolommen toegevoegd met opslagen en opslagfactoren. Het valt ons op dat hier opslagen in voorkomen die volgens ons niet (kunnen) kloppen. Wij zien bijvoorbeeld opslagfactoren van 0,95, 1,33 en 3,00 welke conform Tarief 1 afrekensystematiek niet voor kunnen komen. Daarnaast zien wij dat bij rolstoelgebonden cliënten 4 opslagkilometers geteld worden terwijl dit conform Tarief 1 in de afrekensystematiek 6 zou moeten zijn. Kunt u bevestigen dat de genoemde opslagen niet kloppen en dat Tarief 1 uit de afrekensystematiek leidend is?	In de huidige overeenkomst en bijbehorende afrekensystematiek is voor een rolstoel reiziger factor 4 van toepassing. In de onderhavige aanbesteding is dit factor 6 geworden. Zie voor de overige factoren het antwoord op vraag 591.
595	Ref vraag 497	U geeft hier aan dat u niet akkoord gaat met het voorstel dat gedaan wordt in vraag 187 van Nvl 1 en dat het vervoer buiten het vervoersgebied onder dezelfde voorwaarden valt. Echter in vraag 446 leggen wij het verschil tussen vragen 127 en 187 verder uit en geeft u aan dat in het geval van vervoer volledig buiten het vervoersgebied (uitgebreid met aangrenzende gemeente) onder maatwerkafspraken komt te vallen. Daarmee zijn de antwoorden op vragen 446 en 497 tegenstrijdig. Kunt u nogmaals bevestigen dat het antwoord op vraag 446 correct is en dat dus bij vervoer dat volledig buiten het vervoersgebied (met uitbreiding van	Aanbestedende dienst bevestigt dit.

		aangrenzende gemeenten) valt er maatwerkafspraken gemaakt worden?	
596	Ref vraag 493	Begrijpt gegadigde uit uw antwoord correct dat alle jeugdwetvervoer naar of vanaf een school onder Tarief 1 valt en al het andere jeugdwetvervoer onder Tarief 2? Zo niet, kunt u dan duidelijk specificeren wat er onder Tarief 1 valt en wat onder Tarief 2?	Groepsvervoer valt onder tarief 1, dit kan breder zijn van vervoer naar of vanaf een school. Vraaggestuurd vervoer valt onder Tarief 2.
597	Algemeen	De controle van de jaarrekening van 2025 wordt afgerond rondom datum van indienen. Mocht de gevraagde accountantsverklaring op die indieningsdatum nog niet beschikbaar zijn, gaat aanbesteder dan akkoord met de versies uit 2022, 2023 en 2024 bij indiening? En het indienen van de verklaring over 2025 bij voorlopige gunning?	Aanbestedende dienst gaat hier mee akkoord, mits inderdaad de definitieve accountantsverklaring voor voorgenomen gunning in bezit is van Aanbestedende dienst.

598	NVI 443, 470 en 475	" Aanbestedende Dienst schrijft in NVI-470 dat 'solo' tarief alléén zal gelden bij de indicatie solo die in de praktijk zelden geldt. Aanbestedende Dienst schrijft in NVI-443 een weder voorstel t.a.v. losse retour-ritten dat deze 'gecombineerd' moet zijn en afgestemd met ouders/verzorgers. Inschrijver constateert dat 'combineren' van meerdere retourritten in de praktijk betekent dat er alsnog 2 of 3x gereden moet worden. Inschrijver constateert dat Aanbestende Dienst in dit bestek géén aanvullende kostendeckking zal vergoeden bij dubbele-, of driedubbele retourritten. Immers, het tarief van een route kan alleen gecalculeerd worden op één heen- en één terugreis, omdat de frequentie van (drie)dubbele retourritten niet inzichtelijk zijn. Dit betekent dat VSO-leerlingen in de praktijk zullen moeten wachten totdat de school-eindtijd van de laatste leerling, wat in de praktijk 2, 3 of 4 uren later kan zijn. Vraag: Kan Aanbestende Dienst aangeven of deze urenlange wachttijd inderdaad wordt beoogd? Of indien dit níet zo is toch een realistische tariefsdifferentiatie met opslagen accepteren bij combinaties met lagere bezetting dan de geplande standaard retourrit? Inschrijver stelt hierbij voor:	Zie het antwoord op vraag 591. Uw vraag met betrekking tot het wachten is in de Nvl 2 uitvoerig beantwoord - dit blijft gehandhaafd. Zie ook het antwoord op vraag 443 uit de Nvl 2.
-----	---------------------	---	---

		a) Geen combinatie, 1 leerling retour: solo-tarief conform NVI-470? b) 2pax combinatie: factor 2.00 c) 3pax combinatie: factor 1.33 d) ≥ 4pax: factor 1.00 dus het standaard tarief Deze constructie biedt Inschrijver de mogelijkheid om een zuiver reizigers kilometertarief te offren met daarbij ruimte voor de Aanbestedende Dienst om in voorkomende gevallen leerlingen toe te staan separaat- of in beperkte combinatie te laten vervoeren."	
--	--	---	--

599	NVI 469	" Inschrijver wilt Aanbestedende Dienst er graag op wijzen dat NVI-440 van geïndexeerde omzetgarantie van 60% niet betekent dat er geen 'geleidelijke overbrugging' noodzakelijk zou zijn zoals de voorgestelde krimp-regeling in NVI-469. Laatstgenoemde voorziet Inschrijvers van een gedeeltelijke tariefscompensatie indien door een (al dan niet tijdelijke) volume-daling van het vervoer en de navenant lagere efficiency-graad die dat onherroepelijk tot gevolg heeft. Hierin voorzien zal de Aanbestedende Dienst een lager tariefsaanbod opleveren omdat Inschrijver het (zeer lastig in te schatten) risico van (tijdelijke) volume-daling deels of helemaal gedekt wordt. Vraag: Inschrijver verzoekt Aanbestedende Dienst om hiervoor de in NVI-469 voorgestelde regeling in het leven te roepen en deze integraal onderdeel te maken van BD 2.5.5 en de vervoersovereenkomst, opdat zij een transparant en zuiver gecalculeerd tarief krijgt aangeboden zonder dat Inschrijvers potentieel zeer uiteenlopende aannames doen van eventueel efficiency-verlies a.g.v. (tijdelijke) volume-daling. "	Aanbestedende dienst blijft bij het antwoord op vraag 469.
-----	---------	---	---

600	NVI 297, 476, 488 en PvE 7.4	" Aanbestedende Dienst geeft in de beantwoording van NVI-476 aan: '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'. Inschrijver heeft hierop contact opgenomen met het SFM: zij stelt dat er alléén sprake kan zijn van volledige overgang van rijdend personeel (dit betreft dan de gehele lijst bij SFM aangeleverd en niet alleen het door het SFM gepubliceerdere 75% deel) indien álle partijen in de vervoersketen hiermee akkoord gaan. Dit gaat dan om per perceel de Aanbestende Dienst (PVGd + gemeenten), de ontvangende- en latende vervoerder. Voor indirecte medewerkers geldt dat zij op de OPOV lijst komen bij >50% betrokkenheid. Echter, in dat geval zal deze indirecte medewerker met haar/zijn gehele contract overgaan naar de ontvangende vervoerder. Dit betekent in de praktijk dat 25% - 35% van de huidige medewerkers géén contractaanbod zal ontvangen onder de standaard OPOV regeling en daarmee niet wordt voldaan aan de wens van Aanbestedende dienst om 'deze personen niet werkloos te maken als gevolg van deze aanbesteding'. Vraag: Kan Aanbestende Dienst haar 'wens om deze personen niet werkloos te maken' herformuleren in een	Wij kunnen de wens helaas niet formaliseren, uw voorstel is te ver strekkend. Aanbestedende dienst houdt vast aan hetgeen reeds beschreven en de OPOV-regeling zoals bestaand.
-----	------------------------------	---	---

		formele eis? Zodanig dat de volledige, meest recent aangeleverde OPOV-lijst een contract-aanbod dient te krijgen van een eventueel nieuw gecontracteerde vervoerder? "	
601	NVI 297, 476, 488 en PvE 7.4	Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat het overnemen van personeel óók geldt voor personeel wat actief is in het huidige contract als onder-aannemer?	Nee, dit kan Aanbestedende dienst niet bevestigen. Onderaannemers zijn geen contractpartijen in de overeenkomst en kan dit dus niet verplicht worden.

602	NVI 266, 452 en PvE 6.2	" Inschrijver constateert dat NVI-266 (o.b.v. ingezette voertuigen) in tegenspraak is met NVI-452 (o.b.v. 'aantal ritten'). Vraag: Kan Aanbestedende Dienst aangeven of NVI-452 prevaleert boven NVI-266? "	Het antwoord op vraag 452 prevaleert over die van vraag 266.
603	NVI 171, 501, BD4.3.3	" Aanbestedende Dienst stelt in BD4.3.3. dat 60% met 'eigen personeel' moet worden uitgevoerd en bevestigt in NVI-171 dat hieronder 'ook personeel wordt verstaan dat door ons word ingeleend' valt. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat 'eigen personeel' dient te worden geïnterpreteerd als 60% ófwel 'in dienst' dus met een arbeidsovereenkomst bij de rechtspersoon waarmee Inschrijver inschrijft ófwel als ingehuurd uitzendkracht van de rechtspersoon waarmee Inschrijver inschrijft? En dat Aanbestedende Dienst aanbiedingen van Inschrijver terzijde legt die aan dit criterium níet voldoen? "	Onder in dienst zijnde medewerkers vallen inderdaad ook ingehuurd medewerkers specifiek voor deze opdracht, die rijden met materieel van Inschrijver. Dit kan middels Payrolling maar ook reguliere inhuur.

604	NVI 484	"Aanbestedende Dienst stelt: ""waar maandelijks staat, lees wekelijks; behalve facturatie."" De Afrekensystematiek 3.7 noemt echter expliciet maandelijks managementrapportage met ritspecifieke velden. In Nvl 1 vraag 375 wordt het format ""in overleg met te contracteren vervoerders"" vastgesteld. Vraag: Kan AD bevestigen dat (a) de rit-gedetailleerde aanlevering uit Afrekensystematiek 3.7 maandelijks is en gekoppeld aan facturatie, (b) de wekelijkse rapportage uit PvE 2.5/2.6 een geaggregeerde managementrapportage betreft, en (c) het exacte format in de implementatiefase in overleg wordt vastgesteld zonder dat dit terugwerkende kracht heeft op de tarifiering?"	Nee, dit kan Aanbestedende dienst niet bevestigen. De gevraagde rapportages dienen wekelijks aangeleverd te worden met uitzondering van hetgeen genoemd in vraag 484.
605	NVI 24	"Aanbestedende Dienst geeft aan dat de Klantendatabase via API door vervoerder benaderbaar is, en dat deze tijdens implementatie wordt gerealiseerd. Vraag: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat (a) de (gewijzigde) technische specificaties van de API uiterlijk bij start implementatieperiode (1 januari 2027) beschikbaar zijn, en (b) de kosten voor aansluiting/integratie aan de zijde van vervoerder beperkt blijven tot de eigen ICT-aanpassingen en dat de API-zijde van PVGD voor haar rekening is? "	Dit kan aanbestedende dienst bevestigen.

606	Bijlage data	In de aangeleverde rittenbak (bijlage data) heeft een aantal deelnemers kenmerk A07. Deze staat niet in het CROW woordenboek. Hoe dient inschrijver hiermee om te gaan?	A07 moet zijn AV07 (de eerder genoemde code is de oude code van het CROW woordenboek).
607	Ref. vraag 374 en 510	U heeft in meerdere beantwoordingen aangegeven dat de opgenomen kilometrages in het prijzenblad representatief zijn voor het voorgaande kalenderjaar. In vraag 510 geeft u echter aan dat naar aanleiding van eerdere vragen (onder andere vraag 374 uit de eerste Nota van Inlichtingen) alsnog een herberekening van de data voor percelen 3 en 4 heeft plaatsgevonden, waaruit een afwijking voor perceel 3 naar voren is gekomen. Deze afwijking is vervolgens verwerkt in een gewijzigd prijzenblad. Zoals ook benoemd in vraag 374 zijn de opgenomen kwantiteiten in de ritdata cruciaal voor het kunnen berekenen van reële kilometertarieven én het opstellen van een economisch meest voordelige inschrijving. Gezien het feit dat voor percelen 3 en 4 aanleiding is gezien om de data opnieuw te controleren en aan te passen, verzoeken wij u vriendelijk om ook voor de overige percelen een dergelijke herberekening en validatie uit te voeren. Op die manier kan worden bevestigd dat de verstrekte ritdata representatief en correct zijn, dan wel kunnen eventuele afwijkingen nog tijdig worden verwerkt in een aangepast prijzenblad.	Er is bij deze Nota een nieuw, laatst geüpdatete bijlage Data toegevoegd. Deze is definitief en geldt als uitgangspunt. Er is geen aanleiding het prijzenblad opnieuw te herijken.
608	Bijlage data	De opslagfactoren bij LLV in 'bijlage - data - HERZIEN NVI 2' komen niet overeen met de factoren in de bijlage afrekensystematiek. Zo staat er 0,95, 1,33 en 3, die niet bestaan en 4 voor ritten zonder reizigerskenmerk. Kunt u in een nieuwe versie de juiste factoren zetten?	Zie het antwoord op vraag 591. De geleverde factoren zijn hetgeen in de bestaande overeenkomst van toepassing is, de afrekensystematiek wijkt daar van af aangezien die ziet op de nieuwe overeenkomst.

609	Bijlage data	In 'bijlage - data - HERZIEN NVI 2' zijn op de tabbladen PCP en LLV de opslagkilometers voor instappen toegevoegd. Deze komen echter niet overeen met de opstaptarieven van tarief 1 in de bijlage afrekensystematiek; bij de rolstoelreizigers staat in de afrekensystematiek 6 en in de data 4 km. Kunt u aangeven wat correct is?	Zie het antwoord op vraag 590.
-----	--------------	--	--------------------------------

610	Ref. vraag 171	Ter voorkoming van interpretatieverschillen acht inschrijver het van belang dat de in de aanbestedingsdocumentatie gehanteerde begrippen eenduidig en ondubbelzinnig worden uitgelegd. Dat geldt in het bijzonder voor het begrip “eigen personeel” in BD 4.3.3, nu de uitleg daarvan van belang is voor de wijze waarop inschrijvers hun organisatie en uitvoering van de opdracht mogen inrichten. In Nvl 1, vraag 171 heeft Aanbestedende Dienst reeds verduidelijkt dat onder “eigen personeel” ook personeel kan vallen dat door inschrijver wordt ingeleend, mits dit personeel met voertuigen van inschrijver en onder diens directe aansturing de ritten uitvoert. Inschrijver begrijpt deze beantwoording als onderdeel van de aanbestedingsdocumentatie en daarmee als richtinggevend voor de uitleg van de gestelde eis. Een payrollconstructie sluit naar het oordeel van inschrijver op deze uitleg aan. Daarbij is de werknemer weliswaar formeel in dienst bij een payrollbureau, maar wordt deze uitsluitend en exclusief ter beschikking gesteld aan inschrijver, is hij of zij volledig geïntegreerd in diens organisatie, rijdt hij of zij met voertuigen van inschrijver en vindt de dagelijkse aansturing volledig door inschrijver plaats. Functioneel bezien is dit vergelijkbaar met de situatie die Aanbestedende Dienst in Nvl 1, vraag 171 onder “eigen personeel” heeft gebracht. Inschrijver verzoekt Aanbestedende Dienst daarom de volgende vragen te beantwoorden:	1. Aanbestedende dienst bevestigt dit. Hiermee vervalt vraag 2.
-----	----------------	---	--

		Vraag 1: Kan Aanbestedende Dienst bevestigen dat payrollkrachten die uitsluitend en exclusief voor inschrijver werkzaam zijn, met voertuigen van inschrijver rijden en onder diens directe aansturing opereren, vallen onder de definitie van 'eigen personeel' zoals bedoeld in BD 4.3.3 en bekrachtigd in Nvl 1, vraag 171? Vraag 2: Mocht Aanbestedende Dienst het begrip “eigen personeel” anders of beperkter willen uitleggen dan volgt uit het antwoord op Nvl 1, vraag 171, bijvoorbeeld door payrollkrachten daarvan uit te sluiten, kan Aanbestedende Dienst dan bevestigen dat dit een materiële wijziging betreft die op grond van het aanbestedingsrecht, waaronder artikel 2.132 Aanbestedingswet, een formele rectificatie vereist met een nieuwe, redelijke inschrijftermijn voor alle inschrijvers? Inschrijver gaat er op basis van de huidige aanbestedingsdocumentatie van uit dat de uitleg uit Nvl 1, vraag 171 ongewijzigd van kracht is en dat payrollkrachten onder de daarin gegeven voorwaarden als eigen personeel kwalificeren. Indien Aanbestedende Dienst hierover een andere uitleg hanteert, verzoekt inschrijver Aanbestedende Dienst vriendelijk om dit expliciet kenbaar te maken, met vermelding van de eventuele procedurele consequenties daarvan.	
--	--	--	--