

Opmerking: - Een nieuwe versie van het prijzenblad is toegevoegd (d.d. 14-5-2026). Gelieve deze te gebruiken bij uw inschrijving.

Nr	Documentnaam	Hoofdstuk/paragraaf of n.a.v. vraag in nota 1	Vraag	Antwoord
1	Aanbestedingsdocument	6.3 Onderaanneming	In de markt komt het voor dat inschrijvers de mobiliteitskaartdienstverlening aanbieden via een derde partij die geen combinatie van en geen onderaannemer is in de zin van par. 6.3 van het aanbestedingsdocument. Ook wel bekend onder de naam "Facilitator overeenkomst/ -constructie". De overeenkomst met deze derde komt dan tot stand buiten de aanbesteding om, voor of na gunning. Deze constructie heeft bij eerdere aanbestedingen geleid tot discussie over rechtmatigheid omdat: de aanbestedende dienst geen contractuele relatie heeft met de feitelijke uitvoerder van een wezenlijk deel van de opdracht, de inschrijver prijzen opvoert voor diensten waarover hij zelf geen contractuele zeggenschap heeft, en de omvang van de via deze aanbesteding gegunde opdracht feitelijk kleiner is dan gepubliceerd. Staat Fontys deze constructie toe? Zo nee, verzoeken wij dit expliciet te bevestigen via de Nota van Inlichtingen. Zo ja, hoe dienen inschrijvers de omvang van de opdracht in hun inschrijving te duiden voor diensten die niet via de onderhavige overeenkomst verlopen, en op welke wijze blijft Fontys als opdrachtgever in staat de naleving van de contractuele verplichtingen af te dwingen jegens de feitelijke uitvoerder?	De door u beschreven facilitatorconstructie, waarbij (een deel van) de mobiliteitskaartdienstverlening wordt geleverd via een derde partij waarmee de aanbestedende dienst geen contractuele relatie heeft en die niet optreedt als combinatie van en onderaannemer in de zin van paragraaf 6.3 van het aanbestedingsdocument, is niet toegestaan binnen deze aanbesteding. Fontys acht deze constructie onverenigbaar met de uitgangspunten van de aanbesteding, in het bijzonder ten aanzien van: - de vereiste contractuele beheersbaarheid en afdwingbaarheid van verplichtingen; - de transparantie en volledigheid van de inschrijving; - de eenduidige bepaling van de omvang van de opdracht zoals gepubliceerd. Zie ook het antwoord op vraag 11 in deze nota van inlichtingen.
2	Aanbestedingsdocument, Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen	6.3 Onderaanneming Artikel 2.1 Vraag 39	Naar aanleiding van uw antwoord met betrekking tot de rol van Opdrachtnemer als integraal contract- en facturatiepartij en de vereiste dat vervoerspartners dienen te worden aangemerkt als combinatie van en onderaannemer, verzoeken wij om de volgende verduidelijking. In de praktijk maakt een MaaS-dienst onderscheid tussen: - Vervoerspartners, waarmee Opdrachtnemer directe contractuele afspraken maakt en invloed heeft op beschikbaarheid en prestaties, zoals bij exclusieve vloten van deelauto's en deelfietsen; - en leveranciers van publieke mobiliteitsdiensten, zoals OV-aanbieders en aanbieders van publieke deelmobiliteit, waarbij sprake is van toegang tot bestaande diensten en tarieven zonder directe contractuele beïnvloeding door Opdrachtnemer. Kunt u bevestigen dat uitsluitend vervoerspartners in eerstgenoemde categorie dienen te worden opgenomen als combinatie van en onderaannemer in de inschrijving, en dat leveranciers van publieke mobiliteitsdiensten niet als zodanig hoeven te worden aangemerkt? Hiermee beogen wij een afbakening te hanteren die aansluit bij de marktpraktijk en de feitelijke invloedssfeer van Opdrachtnemer.	Aanbestedende Dienst bevestigt dat uitsluitend vervoerspartners in eerstgenoemde categorie dienen te worden opgenomen als combinatie van en onderaannemer in de inschrijving. Met betrekking tot leveranciers van publieke mobiliteitsdiensten wordt verwezen naar het antwoord op vraag 1 en 11 in deze nota van inlichtingen.
3	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst		Opdrachtgever heeft geen nieuwe conceptovereenkomst gedeeld, waardoor opdrachtnemer in deze ronde geen vragen heeft kunnen stellen met betrekking tot de gewijzigde inhoud daarvan. Kan Opdrachtgever er akkoord mee gaan om de aangepaste conceptovereenkomst alsnog te delen en opdrachtnemers in staat te stellen kennis te nemen van de inhoud en indien nodig vervolgvragen te stellen?	De aangepaste conceptovereenkomst zal alsnog worden gepubliceerd. Aanbestedende Dienst merkt daarbij op dat de aangebrachte wijzigingen uitsluitend voortvloeien uit de reeds gepubliceerde antwoorden en verduidelijkingen uit de eerste Nota van Inlichtingen. Er zijn geen nieuwe inhoudelijke bepalingen of aanvullende uitgangspunten toegevoegd. Aanbestedende Dienst ziet daarom geen aanleiding om een aanvullende vragenronde te organiseren of de planning van de aanbesteding aan te passen.
4	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 11 Vraag 276	Opdrachtnemer heeft kennisgenomen van het antwoord van Opdrachtgever, waaruit volgt dat geen voorschotconstructies zijn voorzien binnen de prijsstructuur. De vervoerskosten die hieruit voortvloeien dient Opdrachtnemer volledig voor te financieren totdat achteraf gefactureerd kan worden. Gelet op de omvang van het gebruik van OV en deelvervoer kunnen de maandelijks voor te financieren vervoerskosten oplopen tot zeer aanzienlijke bedragen. Is Opdrachtgever bereid om, gelet op de omvang van deze voorfinancieringslast, de factuurfrequentie voor vervoerskosten te verhogen naar tweewekelijks, dan wel een andere voorziening te treffen die de voorfinancieringslast voor Opdrachtnemer tot aanvaardbare proporties beperkt?	Opdrachtgever handhaaft de in de aanbestedingsstukken opgenomen uitgangspunten ten aanzien van facturatie en betaling. De dienstverlening, inclusief kosten voor externe mobiliteitsdienstverleners, dient achteraf te worden gefactureerd conform de in het prijzenblad en de overeenkomst opgenomen systematiek. Opdrachtgever voorziet geen separate voorschotconstructies of aangepaste factuurfrequentie voor vervoerskosten. Eventuele voorfinancieringslasten maken onderdeel uit van het ondernemings- en uitvoeringsrisico van Opdrachtnemer en dienen door Inschrijver te worden betrokken bij zijn inschrijving en prijsstelling.

5	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 16.1 en 16.2 Vraag 31	<p>Oprachtnemer heeft kennis genomen van het antwoord van Oprachtgever.</p> <p>Ingevolge de Gids Proportionaliteit moet er als het om de beperking van aansprakelijkheid gaat rekening gehouden worden met soort, hoogte en duur. Waarbij in die Gids Proportionaliteit aangegeven wordt dat met betrekking tot de duur als algemeen uitgangspunt geldt dat de aansprakelijkheid gekoppeld wordt aan een percentage van de opdrachtwaarde van één jaar. Ons eerdere voorstel is gedaan met inachtneming daarvan, feitelijk was ons voorstel directe schade (soort), 100% van de jaaromzet (duur en percentage), waarbij de omzet mobiliteitsdienstverleners niet meegerekend mag en kan worden, omdat opdrachtnemer daarvoor fungeert als facilitator.</p> <p>Kan opdrachtgever indachtig onze uitleg haar antwoord heroverwegen?</p>	<p>Aanbestedende Dienst blijft bij haar eerdere antwoord en ziet geen aanleiding om artikel 16.1 en 16.2 aan te passen.</p> <p>Bij het bepalen van de aansprakelijkheidsregeling heeft Aanbestedende Dienst rekening gehouden met de aard, omvang en risico's van de opdracht. Daarbij is mede van belang dat de dienstverlening een centrale rol vervult binnen de mobiliteitsvoorziening voor een grote gebruikersgroep en dat fouten of tekortkomingen kunnen leiden tot substantiële schade, ook indien de jaarlijkse vergoeding aan Oprachtnemer beperkt is ten opzichte van de totale waarde van de via het platform gefaciliteerde mobiliteitsdiensten.</p> <p>Daarnaast is de aansprakelijkheid reeds beperkt tot directe schade, dat wil zeggen de daadwerkelijk veroorzaakte schade en is indirecte schade zijnde omzetsderving en/of bedrijfsstagnatie uitgesloten en gelden vaste maximumbedragen per gebeurtenis en per contractjaar. Aanbestedende Dienst acht de regeling daarmee voldoende afgebakend en proportioneel.</p>
6	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 16.1 Vraag 30	<p>De aansprakelijkheid zoals thans geformuleerd staat daarmee niet in verhouding tot de opdrachtwaarde. Hoe beoordeelt u dit in het licht van hetgeen hierover is bepaald in de Gids Proportionaliteit. Kunt u een voorstel doen voor een beperking van de aansprakelijkheid, die in verhouding staat tot de jaaromzet van de overeenkomst?</p>	<p>Bij het bepalen van de aansprakelijkheidsregeling heeft Aanbestedende Dienst rekening gehouden met de aard, omvang en risico's van de opdracht. De aansprakelijkheid is reeds beperkt tot directe schade, dat wil zeggen de daadwerkelijk veroorzaakte schade en indirecte schade zijnde omzetsderving en/of bedrijfsstagnatie is uitgesloten. Er gelden vaste maximumbedragen per gebeurtenis en per contractjaar. Aanbestedende Dienst acht de regeling daarmee voldoende afgebakend en proportioneel.</p>
7	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 16.3 Vraag 32	<p>Het probleem is echter dat de aansprakelijkheid ten aanzien van schending van de verwerkersovereenkomst. IE inbreuk en schending arbeids /fiscale/sociale wetgeving niet gelimiteerd lijkt te zijn, hetgeen in strijd zou zijn met de Gids Proportionaliteit. Het antwoord dat op deze vraag is gegeven is gelijk aan het antwoord op vraag 30 en 31, maar het aangestipte punt is wezenlijk anders. Bent u van mening dat vraag nummer 32 hetzelfde is als de vraag onder nummer 30 en 31 en kunt dat onderbouwen?</p>	<p>Aanbestedende Dienst onderkent dat vraag 32 een ander aspect van de aansprakelijkheidsregeling betreft dan de vragen 30 en 31. Waar vragen 30 en 31 zien op de hoogte van de algemene aansprakelijkheidslimiet, ziet vraag 32 specifiek op de uitzonderingen als genoemd in artikel 16.3.</p> <p>Dit leidt echter niet tot een ander standpunt van Aanbestedende Dienst.</p> <p>Aanbestedende Dienst acht het proportioneel en gerechtvaardigd dat voor de in artikel 16.3 genoemde gevallen een afwijkend aansprakelijkheidsregime geldt. Het betreft hier situaties die naar hun aard een verhoogd risico en een bijzondere verantwoordelijkheid voor Oprachtnemer meebrengen, waaronder schending van privacywetgeving/verwerkersafspraken, inbreuken op intellectuele eigendomsrechten en niet-naleving van arbeidsrechtelijke, fiscale of sociaalrechtelijke verplichtingen.</p> <p>De mogelijke gevolgen van dergelijke tekortkomingen kunnen omvangrijk zijn en zich niet beperken tot de jaarlijkse opdrachtwaarde. Daarnaast betreft het verplichtingen die in belangrijke mate binnen de invloedssfeer en risicobeheersing van Oprachtnemer liggen. Aanbestedende Dienst acht het daarom niet passend om voor deze categorieën een aanvullende contractuele limitering op te nemen.</p> <p>Daarbij merkt Aanbestedende Dienst op dat ook voor deze uitzonderingen geldt dat uitsluitend daadwerkelijk geleden schade voor vergoeding in aanmerking komt en dat indirecte schade, waaronder gedeelde omzet en bedrijfsstagnatie, is uitgesloten.</p>
8	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 16.3 Vraag 33	<p>Oprachtnemer heeft kennisgenomen van het antwoord van Oprachtgever, waaruit volgt dat schending van de verwerkersovereenkomst als uitzondering op de aansprakelijkheidslimieten gehandhaafd blijft.</p> <p>Oprachtnemer wijst erop dat artikel 12 van de verwerkersovereenkomst een eigen onbeperkte aansprakelijkheid kent, hetgeen in combinatie met artikel 16.3 van de overeenkomst betekent dat voor AVG-gerelateerde aanspraken in het geheel geen limiet geldt.</p> <p>Oprachtnemer acht dit niet proportioneel daar Gids Proportionaliteit bepaalt dat aansprakelijkheid beperkt dient worden in in soort, hoogte en duur. Is Oprachtgever bereid voor schending van de verwerkersovereenkomst een separate maar gemaximeerde limiet op te nemen, in lijn met de voorgestelde limieten van artikel 16.1, waarbij opdrachtnemer bereid is een uitzondering van de beperking op te nemen als het gaat om aanspraken in het kader van artikel 82 AVG. Zo niet, kan Oprachtgever dit toelichten?</p>	<p>Aanbestedende Dienst heeft kennisgenomen van de nadere toelichting van Oprachtnemer met betrekking tot de samenloop tussen artikel 16.3 van de overeenkomst en artikel 12 van de verwerkersovereenkomst.</p> <p>Aanbestedende Dienst blijft bij haar eerdere standpunt en ziet geen aanleiding om voor schending van de verwerkersovereenkomst een separate aansprakelijkheidslimiet op te nemen.</p> <p>Aanbestedende Dienst acht dit, mede in het licht van de Gids Proportionaliteit, in dit geval proportioneel. Daarbij is van belang dat de verwerking van persoonsgegevens een wezenlijk onderdeel vormt van de dienstverlening en dat tekortkomingen op dit vlak kunnen leiden tot aanzienlijke schade voor betrokkenen en Aanbestedende Dienst, waaronder schade als gevolg van datalekken, onrechtmatige verwerking van persoonsgegevens of onvoldoende beveiligingsmaatregelen.</p> <p>Daarnaast betreft het verplichtingen die in belangrijke mate binnen de invloedssfeer en risicobeheersing van Oprachtnemer liggen. Van een professionele marktpartij mag worden verwacht dat zij passende technische en organisatorische maatregelen treft en haar verzekeringen en interne beheersmaatregelen afstemt op de aard van deze verplichtingen.</p> <p>De enkele omstandigheid dat de Gids Proportionaliteit uitgaat van proportionaliteit ten aanzien van soort, hoogte en duur van aansprakelijkheid, betekent naar het oordeel van Aanbestedende Dienst niet dat iedere vorm van aansprakelijkheid contractueel gemaximeerd dient te worden. Aanbestedende Dienst acht de huidige regeling, gelet op de aard van de opdracht en de belangen die met de verwerking van persoonsgegevens gemoeid zijn, passend en proportioneel.</p>

9	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 17.1 Vraag 34	<p>Oprachtnemer heeft kennis genomen van het antwoord, waarvoor dank.</p> <p>Mag en kan artikel 17 dan zo gelezen worden dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dat de vrijwaring alleen geldt bij afspraken van derden voor schade die het gevolg zijn van een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatig handelen van opdrachtnemer? - En dat in dat geval (omdat de oorsprong is een toerekenbare tekortkoming van opdrachtnemer) de beperking van de aansprakelijkheid van 16.1 van toepassing is? (waar het gaat om schade die het gevolg is van een toerekenbare tekortkoming)? 	<p>Aanbestedende Dienst bevestigt dat artikel 17 aldus moet worden gelezen dat de daarin opgenomen vrijwarringsverplichting uitsluitend ziet op afspraken van derden die voortvloeien uit een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatig handelen van Oprachtnemer in het kader van de uitvoering van de opdracht.</p> <p>Aanbestedende Dienst volgt echter niet de conclusie dat daarmee artikel 16.1 zonder meer onverkort van toepassing is op iedere aanspraak onder de vrijwarringsverplichting van artikel 17. De vrijwarringsregeling van artikel 17 betreft een zelfstandige contractuele verplichting die ertoe strekt Aanbestedende Dienst te beschermen tegen derdenclaims die voortvloeien uit handelen of nalaten van Oprachtnemer.</p> <p>De overeenkomst dient in onderlinge samenhang te worden gelezen. Voor zover toepasselijk gelden de in de overeenkomst opgenomen aansprakelijkheidsbeperkingen, met inachtneming van de aard en strekking van de betreffende bepaling en de uitzonderingen zoals opgenomen in artikel 16.3.</p>
10	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 19.4 Vraag 38	<p>Oprachtnemer heeft kennisgenomen van het antwoord van Opdrachtgever, waarin Opdrachtgever bevestigt dat gebruik van geanonimiseerde en niet-herleidbare gegevens na voorafgaande schriftelijke toestemming is toegestaan, en dat export van gegevens in een gangbaar formaat onderdeel is van de dienstverlening.</p> <p>Oprachtnemer stelt vast dat over twee punten nog onduidelijkheid bestaat.</p> <p>(1) Ten eerste blijft artikel 19.4 in zijn huidige formulering vereisen dat gegevens ""te allen tijde kosteloos onbeperkt benaderbaar"" zijn, hetgeen bij een SaaS-oplossing in de praktijk betekent dat toegang uitsluitend plaatsvindt via de functionaliteiten van de ICT-oplossing conform de SLA.</p> <p>(2) Ten tweede is onduidelijk wat Opdrachtgever verstaat onder ""mits redelijk"" ten aanzien van exportwerkzaamheden buiten de standaardfunctionaliteiten.</p> <p>Kan Opdrachtgever bevestigen dat de verplichting tot onbeperkte toegang in artikel 19.4 wordt ingevuld conform de functionaliteiten van de ICT-oplossing en de afspraken in de SLA, en dat voor exportwerkzaamheden die aantoonbaar buiten de standaardfunctionaliteiten vallen een redelijke vergoeding in rekening mag worden gebracht?</p>	<p>Aanbestedende Dienst bevestigt dat de verplichting uit artikel 19.4 ten aanzien van toegang tot gegevens moet worden gelezen in samenhang met de functionaliteiten van de ICT-oplossing en de daarover gemaakte afspraken in de SLA. Aanbestedende Dienst beoogt hiermee te waarborgen dat zij gedurende de looptijd van de overeenkomst effectief toegang heeft tot haar gegevens voor normaal gebruik en bedrijfsvoering.</p> <p>Daarnaast bevestigt Aanbestedende Dienst dat export van gegevens in een gangbaar formaat onderdeel uitmaakt van de dienstverlening. Voor zover sprake is van incidentele of maatwerk exportwerkzaamheden die aantoonbaar buiten de overeengekomen standaardfunctionaliteiten van de ICT-oplossing vallen, kan Opdrachtnemer hiervoor een redelijke vergoeding in rekening brengen. Daarvan is in ieder geval geen sprake bij reguliere exportfunctionaliteiten die noodzakelijk zijn voor normaal gebruik, beheer, migratie of beëindiging van de dienstverlening.</p>
11	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 2.1 Vraag 39	<p>Oprachtnemer treedt niet op als vervoerder. De vervoerders (zoals Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, NS, Qbuzz, RET en Transdev), sluiten feitelijk telkens een overeenkomst met eindgebruiker voor de mobiliteitsdienst. Die vervoerders zijn dus aansprakelijk bij tekortkomingen als het gaat om uitvoering van de vervoersovereenkomst. Die partijen hebben de juiste vergunningen en verzekeringen. Kan Opdrachtgever deze zienswijze bevestigen?</p>	<p>Aanbestedende Dienst begrijpt de toelichting van Opdrachtnemer ten aanzien van de rolverdeling tussen Opdrachtnemer en de aangesloten mobiliteitsdienstverleners/vervoerders.</p> <p>Aanbestedende Dienst kan bevestigen dat de feitelijke uitvoering van de vervoersdienst plaatsvindt door de betreffende vervoerder of mobiliteitsdienstverlener en dat deze partijen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de betreffende vervoersovereenkomst, inclusief de daarbij behorende vergunningen en verzekeringen.</p> <p>Dit laat echter onverlet dat Opdrachtnemer binnen de onderhavige overeenkomst verantwoordelijk blijft voor de correcte werking en uitvoering van de overeengekomen dienstverlening, waaronder begrepen de beschikbaarheid en werking van het platform, de integratie met mobiliteitsdienstverleners, de verwerking van transacties en de ondersteuning van gebruikers, voor zover deze onderdelen binnen de invloedssfeer van Opdrachtnemer vallen.</p> <p>Zie ook het antwoord op vraag 1 in deze nota van inlichtingen.</p>
12	Bijlage 1 (Concept)Overeenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 22.1 Vraag 45	<p>Begrijpen wij het goed dat vorderingen van Fontys op de Opdrachtnemer nooit gekwalificeerd zullen worden als zijnde geldvorderingen?</p>	<p>Nee. Aanbestedende Dienst heeft niet bedoeld te stellen dat vorderingen van Fontys op Opdrachtnemer nooit als geldvorderingen kunnen kwalificeren.</p> <p>Aanbestedende Dienst heeft uitsluitend bedoeld aan te geven dat de Wet opheffing verpandingsverboden ziet op de overdraagbaarheid en verpandbaarheid van geldvorderingen op naam en niet zonder meer meebrengt dat het in de overeenkomst opgenomen overdrachts- en verpandingsverbod volledig buiten toepassing blijft.</p> <p>Voor zover sprake is van geldvorderingen waarop de Wet opheffing verpandingsverboden van toepassing is, geldt hetgeen daarover dwingendrechtelijk is bepaald. Voor het overige blijft het in de overeenkomst opgenomen overdrachts- en verpandingsverbod onverkort van toepassing.</p>

13	Bijlage 1A (Concept)Verwerkersovereenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 12.2 - 12.4 Vraag 65	<p>Herschreven naar:</p> <p>Oprachtnemer stelt vast dat dit standpunt weliswaar een beperking inhoudt naar soort schade, maar dat de aansprakelijkheid naar hoogte nog steeds ongelimiteerd blijft. Oprachtnemer wijst erop dat artikel 12.4 daarnaast een onbeperkte vrijwaringsverplichting bevat.</p> <p>Oprachtnemer stelt een aparte cap voor van € 500.000 als het gaat om schade die het gevolg is van toerekenbare tekortkomingen terzake de verwerkersovereenkomst en/of als het gaat om schade ten gevolge van het door opdrachtnemer in strijd handelen met de AVG.</p> <p>Kan opdrachtgever daarmee instemmen, en zo nee, waarom niet?</p>	<p>Aanbestedende Dienst ziet geen aanleiding om een separate aansprakelijkheidslimiet van € 500.000 op te nemen voor tekortkomingen in de nakoming van de verwerkersovereenkomst of schendingen van de AVG.</p> <p>Aanbestedende Dienst acht dit, mede gelet op de aard van de verwerking van persoonsgegevens binnen de opdracht, niet proportioneel. Tekortkomingen op het gebied van privacy en informatiebeveiliging kunnen leiden tot aanzienlijke schade voor betrokkenen en Aanbestedende Dienst, waaronder schade als gevolg van datalekken, onrechtmatige verwerking van persoonsgegevens, toezichtmaatregelen van de Autoriteit Persoonsgegevens en herstelmaatregelen.</p> <p>Daarbij is van belang dat de naleving van de AVG en de verplichtingen uit de verwerkersovereenkomst in belangrijke mate binnen de invloedssfeer en risicobeheersing van Oprachtnemer liggen. Van een professionele marktpartij mag worden verwacht dat zij passende technische en organisatorische maatregelen treft en haar verzekeringen en interne beheersmaatregelen afstemt op deze risico's.</p> <p>Oprachtgever merkt daarnaast op dat de aansprakelijkheid reeds is beperkt tot daadwerkelijk geleden directe schade, waarbij indirecte schade, waaronder gederfde omzet en bedrijfsstagnatie, is uitgesloten. Opdrachtgever acht de huidige regeling daarom passend en proportioneel.</p>
14	Bijlage 1A (Concept)Verwerkersovereenkomst en Nota van Inlichtingen 1	Artikel 12.2 - 12.4 Vraag 66	<p>Kunt u toelichten op welke gronden de onbeperkte aansprakelijkheidsbepaling in de overeenkomst naar uw mening voldoet aan het proportionaliteitsbeginsel, zoals vastgelegd in de Gids Proportionaliteit en de AVG? Bent u bereid om, conform dit principe, de aansprakelijkheid ook kwantitatief te beperken, om zo de risico's beter beheersbaar te maken?</p>	<p>Voor zover in eerdere beantwoording de indruk is ontstaan dat sprake zou zijn van een "onbeperkte aansprakelijkheid" in absolute zin, merkt Aanbestedende Dienst op dat dit niet het geval is. De aansprakelijkheid is immers reeds contractueel beperkt tot vergoeding van daadwerkelijk geleden directe schade, waarbij indirecte schade, waaronder gederfde omzet en bedrijfsstagnatie, uitdrukkelijk is uitgesloten.</p> <p>Aanbestedende Dienst acht de regeling, mede in het licht van de Gids Proportionaliteit, proportioneel. De Gids Proportionaliteit schrijft geen verplichting voor tot het hanteren van een kwantitatieve maximumbedragencap op aansprakelijkheid, maar laat ruimte voor een invulling die recht doet aan de aard, omvang en risico's van de opdracht. Daarbij geldt dat gemotiveerd kan worden afgeweken van een koppeling aan de opdrachtwaarde indien de risico's van de dienstverlening daartoe aanleiding geven.</p> <p>In dit geval betreft het een dienstverlening waarbij gegevensverwerking, informatiebeveiliging en afhankelijkheid van de continuïteit van de dienstverlening een centrale rol spelen. Eventuele tekortkomingen kunnen, ondanks hun beperkte directe contractwaarde, leiden tot significante schade bij Aanbestedende Dienst en betrokkenen. Aanbestedende Dienst acht het daarom niet passend om de aansprakelijkheid aanvullend te maximaliseren op een vast financieel plafond.</p> <p>Aanbestedende Dienst blijft derhalve bij het eerder ingenomen standpunt en is niet bereid de aansprakelijkheidsregeling te voorzien van een kwantitatieve beperking.</p>
15 Dit nummer betreft een individuele vraag.				
16	Bijlage 5 Programma van Eisen	E.51	<p>Naar aanleiding van uw antwoorden op onze vragen omtrent laad-/brandstofkosten en de publieke vloot constateren wij het volgende:</p> <p>Voor de publieke vloot bevestigt u dat de daadwerkelijke kosten worden doorbelast op basis van de op het moment van uitvoering geldende tarieven van de aanbieders (cost pass-through). Voor de exclusieve vloot geeft u aan dat laad- en/of brandstofkosten onderdeel dienen te zijn van de vaste prijsstelling en niet op basis van nacalculatie mogen worden doorbelast.</p> <p>Gezien het feit dat ook laad- en brandstofkosten voor de exclusieve vloot sterk afhankelijk zijn van externe en fluctuerende marktprijzen (zoals energieprijzen), waarop opdrachtnemer geen invloed heeft, verzoeken wij u te bevestigen:</p> <p>Op welke wijze gedurende de looptijd van de overeenkomst wordt omgegaan met significante prijsstijgingen van energie- en brandstofkosten voor de exclusieve vloot; Of en in hoeverre dergelijke kostenstijgingen alsnog één-op-één mogen worden doorbelast, dan wel via een indexatie- of herijtingsmechanisme kunnen worden gecorrigeerd; En hoe dit zich verhoudt tot het uitgangspunt van een transparante en vergelijkbare prijsstelling tussen inschrijvers, zoals door u benoemd.</p> <p>Hiermee beogen wij te waarborgen dat de prijsstelling enerzijds vergelijkbaar is bij inschrijving, maar anderzijds uitvoerbaar en realistisch blijft gedurende de contractperiode.</p>	<p>Aanbestedende Dienst onderkent dat energie- en brandstofprijzen gedurende de looptijd van de overeenkomst kunnen fluctueren.</p> <p>Het prijzenblad is aangepast. Onderdeel P5 is niet meer inclusief laden. De facturatie van de laadkosten dient achteraf per maand plaats te vinden. De bijbehorende administratie zoals benoemd in eis E.51 omvat in ieder geval per kenteken, per laadessie: hoeveelheid geladen stroom, tarief/kwh, totaalbedrag en locatie waar geladen is.</p>
17	Bijlage 5 Programma van Eisen	E.7	<p>Dient privé gebruik van deelauto's - fietsen en -scooters hard te worden afgeschermd of volstaat het 100% doorbelasten aan de gebruiker?</p>	<p>Aanbestedende Dienst begrijpt niet wat u bedoelt met 'hard afschermen'. Kosten voor privégebruik dient 100% te worden doorbelast aan medewerker.</p>

18	Bijlage 5 Programma van Eisen	NF-14 Privacy-DPA DM-14 en DM-16	<p>Oprachtnemer biedt gestandaardiseerde mobiliteitsdiensten die zij zelfstandig heeft ontwikkeld, zonder instructies van opdrachtgevers. Oprachtnemer bepaalt zelf zowel het doel (mobiliteitsdienstverlening) als de essentiële middelen (welke gegevens, bewaartermijn, toegang). Opdrachtgever heeft zeggenschap over wie wordt uitgenodigd en welke modules beschikbaar zijn, niet over de verwerking zelf. Het is van belang om dit op dit moment helder onder de aandacht te brengen.</p> <p>Kan Opdrachtgever bevestigen dat Oprachtnemer voor de kerndienst (uitgifte/beheer OV-chipkaart onder Translink-licentie, fiscale verwerking, fraudepreventie) verwerkingsverantwoordelijke is en dat dit doorwerkt in bijvoorbeeld de verwerkersovereenkomst. Opdrachtgever ziet toe op de verwerkingen waarvoor opdrachtgever instructiegevend optreedt (bv. aanleveren gebruikers, rapportage)?</p> <p>Zo nee, bent u bereid om na voorlopige gunning de beoordeling van de feitelijke inrichting, gegevensstromen en beoogde dienstverlening te heroverwegen middels een assessment?</p> <p>Deze vraag heeft tevens betrekking op eisen DM-14 en DM-16.</p>	<p>Nee, Aanbestedende Dienst bevestigt dit niet.</p> <p>Voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de onderhavige opdracht treedt Aanbestedende Dienst op als verwerkingsverantwoordelijke. Aanbestedende Dienst bepaalt immers het doel van de verwerking – het faciliteren van mobiliteitsdienstverlening voor medewerkers – evenals de wezenlijke middelen van de verwerking, waaronder welke persoonsgegevens worden verwerkt, voor welke categorieën betrokkenen en voor welke doeleinden.</p> <p>Het feit dat Oprachtnemer gebruikmaakt van een door haarzelf ontwikkeld en gestandaardiseerd platform maakt haar niet zonder meer verwerkingsverantwoordelijke. Dat Oprachtnemer bepaalde technische of operationele keuzes maakt binnen haar dienstverlening betreft naar het oordeel van Aanbestedende Dienst niet-wezenlijke middelen die ook door een verwerker kunnen worden bepaald.</p> <p>Voor zover Oprachtnemer persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van de uitvoering van deze opdracht, geldt derhalve het uitgangspunt dat Oprachtnemer optreedt als verwerker conform de verwerkersovereenkomst.</p>
19	Bijlage 5 Programma van Eisen en Bijlage 6 Scenario's Demo backoffice	E.16 en BO.9 2.3.3.	<p>Wat bedoelt opdrachtgever met de term "kostenplaats deelproject". Hoe wij dit interpreteren is dat een kostenplaats impact heeft op de financiële stromen (waarbij in facturatie een onderscheid gemaakt wordt per kostenplaats), en een projectcode gebruikt wordt in het bundelen van gemaakte ritten/declaraties. Een medewerker kan maar in één kostenplaats deelnemen, maar kan op meerdere projectcodes declaraties indienen. Is dit de opzet die de opdrachtgever bedoelt te omschrijven, en zijn daarmee de benoemde deelprojectcodes bedoelt als projectcodes om declaraties te bundelen?</p>	<p>Kostenplaats deelproject' is de terminologie die Fontys hanteert om reiskosten die gemaakt zijn te kunnen koppelen/doorbelasten aan specifieke projecten. Het gaat dus inderdaad om het gebruik van de projectcode om reiskosten/declaraties aan projecten te koppelen.</p> <p>Kostenplaatsen an sich worden inderdaad gebruikt om reiskosten aan de juiste afdelingen te koppelen. Voor de volledigheid: een medewerker kan meerdere kostenplaatsen hebben. Bijvoorbeeld in het geval medewerker meerdere aanstellingen heeft met Fontys (zie eis BO.8).</p>
20	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	A.14 Vraag 81	<p>Bij deze eis lijkt te worden verondersteld dat wij de facturatiestructuur (eenheden en weergave op de factuur) van het deelvervoer zelf kunnen bepalen. Bent u zich ervan bewust dat wij hierbij volledig afhankelijk zijn van de facturatie- en tarievenmodellen van de aangesloten deelvervoerders, en dat wij deze wijze van specificeren niet zelfstandig kunnen afdwingen of aanpassen?</p>	<p>Fontys is zich hiervan bewust, vandaar dat de eis zo open is geformuleerd ('en/of' in de formulering en 'ter afstemming met opdrachtgever'). Van belang is (en blijft) dat Fontys op basis van de factuur en bij de factuur verstrekte informatie de facturen kan controleren en de kosten kan toewijzen aan de juiste afdelingen/projecten/medewerkers (in het geval van incidentieel voorkomend privegebruik).</p>
21	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	A.5 Vraag 85	<p>"Kunt u toelichten hoe de beoogde koppeling met UNIT4 is ingericht? Beschikt UNIT4 over eigen API-endpoints waarop de integratie kan aansluiten om de benodigde data aan te leveren aan onze oplossing?</p> <p>Indien dit niet het geval is, op welke wijze voorziet u dan in een robuuste en beheersbare gegevensuitwisseling tussen UNIT4 en onze oplossing?"</p>	<p>Als Fontys verwachten wij dat u een rest-api levert waarmee Fontys informatie kan ophalen tbv informatieuitwisseling naar het financieel systeem en vice versa. Fontys levert een rest-api waarmee u als leverancier informatie kan ophalen. Fontys garandeert deze gegevensuitwisseling via ons robuuste en gestandaardiseerde integratieplatform.</p>
22	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	A15 Vraag 82	<p>Gaat opdrachtgever ermee akkoord dat we één verzamelfactuur hebben met een onderliggende factuurbijlage waarin het gevraagde onderscheid van business units, kostenplaatsen en eventuele deelprojectcodes getoond wordt.</p>	<p>Ja, daar gaat opdrachtgever mee akkoord.</p>
23	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	DM-8 Vraag 129	<p>Wij hanteren een centraal bewaarbeleid waarbij persoonsgegevens die niet langer noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de dienstverlening of voor fiscale doeleinden, uiterlijk 18 maanden na gebruik worden verwijderd. Dit beleid passen wij toe op de relevante informatieobjecten binnen het mobiliteitsplatform, zoals individuele gebruikersprofielen. Gegevens waarop een wettelijke bewaartermijn van toepassing is, bewaren wij conform de geldende wet- en regelgeving. Wij gaan ervan uit dat wij hiermee voldoen aan de eis ten aanzien van instelbare bewaartermijnen op informatieobjectniveau. Kunt u dit bevestigen?</p>	<p>Dit wordt bevestigd.</p>
24	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.16 Vraag 137	<p>Begrijpen we het goed dat een gebruiker meerdere kostenplaatsen tot zijn beschikking moet hebben? En daarnaast ook projectcodes? Moeten de projectcodes altijd onder een kostenplaats vallen?</p>	<p>Conform het gestelde in eis BO.8 kan het voorkomen dat een medewerker meerdere aanstellingen heeft binnen Fontys. Bij elke aanstelling hoort een aparte kostenplaats. Dus 'ja' een gebruiker moet meerdere kostenplaatsen tot zijn beschikking kunnen hebben. Overigens zal in het merendeel van de gevallen gelden dat een medewerker één aanstelling heeft met één bijbehorende (en daarmee default) kostenplaats.</p> <p>Voor wat betreft projectcodes (oftewel Kostenplaats Deelprojectcodes in de terminologie van Fontys) geldt dat een medewerker aan meerdere verschillende projecten gekoppeld kan zijn, elk met een eigen Kostenplaats Deelprojectcode. Zoals de naam al suggereert valt een project altijd onder een kostenplaats (afdeling). Deze is ook in de codering van de Kostenplaats Deelprojectcode opgenomen.</p>
25	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.2 Vraag 141	<p>"Wij voorzien in de praktijk problemen bij het betrouwbaar detecteren van registraties richting stations en haltes voor de first en last mile, omdat deze registraties foutgevoelig zijn en er geen kant-en-klare, volledige database met alle busstations beschikbaar is. Om onjuiste of onvolledige registratie te voorkomen, stellen wij voor de regeling aan te passen, zodat loop- en fietsregistraties worden vergoed vanaf de eerste kilometer, ongeacht de exacte koppeling aan een station of halte.</p> <p>Gaat u akkoord met deze voorgestelde aanpassing van de regeling?"</p>	<p>Het aanpassen van de huidige regeling is niet aan de orde.</p> <p>De huidige regeling stelt dat "De medewerker die een reisafstand tussen het woonadres en de OV-halte of het OV-station ("first mile") heeft van tenminste 1 km en deze te voet of per iets aflegt, heeft voor deze reisafstand recht op een vergoeding van €0,21 (met ingang van 1 januari 2024 €0,22) netto per kilometer. De kosten van vervoer vanaf de OV-halte of het OV-station naar het standplaatsadres (hierna "last mile" genoemd) worden niet vergoed."</p> <p>Indien de OV-halte een bushalte betreft zal er indien nodig gewerkt moeten kunnen worden met de straatnaam of het postcode van de straat waar de halte zich bevindt, om de te vergoeden afstand zo dicht mogelijk te benaderen.</p> <p>Last mile wordt in het huidige beleid sowieso niet vergoed.</p>

26	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.24 en IAM-3 Vraag 148 en 196	Inschrijver maakt gebruik van onderaannemers die authenticatie via Single Sign-On (SSO) ondersteunen, zodat medewerkers met één uniforme gebruikersidentiteit kunnen inloggen. Onderaannemers kunnen uitsluitend hierbij het e-mailadres als unieke gebruikersidentificer in plaats van ePPN (eduPersonPrincipalName) gebruiken. Kan opdrachtgever bevestigen dat deze werkwijze acceptabel is voor onderaannemers voor oa de exclusieve deelauto's en deelfietsen?	Akkoord, indien onderaannemer gebruik maakt van Surf SSO op basis van e-mailadres. Mits inschrijver garandeerd dat indien e-mailadres wijzigt dit doorgegeven wordt aan onderaannemers. Zodat e-mailadres correspondeert met een geldig ePPN.
27	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.31 - E.34 Vraag 160	Inschrijver gaat ervan uit dat, indien in een bepaalde stad geen publieke deelscootervloot beschikbaar is, Fontys zich ervan bewust is dat Inschrijver niet verantwoordelijk is voor de aanwezigheid of levering van deze publieke vloot. Inschrijver is in dat geval afhankelijk van het aanbod van lokale aanbieders en kan uitsluitend faciliteren waar daadwerkelijk aanbod beschikbaar is. Kunt u dit bevestigen?	In de huidige fase gaat het enkel om het aanbod van een publieke deelauto vloot. In zijn algemeenheid geldt ten aanzien van de publieke vloot dat Fontys zich ervan bewust is dat het aanbod wordt bepaald door de daadwerkelijke leverancier en niet door Inschrijver. Fontys verwacht van Inschrijver wel een bemiddelende/initierende rol in de gesprekken met dergelijke leveranciers om te onderzoeken of uitbreiding van het aanbod een optie is en zo ja op welke termijn.
28	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	INT-18 Vraag 206	Kunt u bevestigen dat voor de gebruikersintegratie wordt gekozen voor de standaard AFAS-integratie, zodat de afhandeling van retrys en foutafhandeling (inclusief verwerking van foutcodes bij fouten en andere issues) centraal door ons kan worden verzorgd en de beheerlast voor uw organisatie beperkt blijft?	Als Fontys verwachten wij dat u een rest-api levert waarmee Fontys informatie kan ophalen tbv informatieuitwisseling naar het financieel systeem en vice versa. Wij garanderen deze gegevensuitwisseling via ons gestandaardiseerde integratieplatform. Fontys kent geen AFAS-integratie aangezien we geen AFAS gebruiken.
29	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	INT-25 Vraag 210	Kunt u bevestigen dat in de beoogde oplossing een AFAS-endpoint beschikbaar wordt gesteld, zodat payrollinformatie vanuit de aanbieder naar AFAS kan worden verstuurd en gebruikersinformatie via de standaard AFAS-API's kan worden uitgewisseld? Deze werkwijze, op basis van een AFAS-endpoint en standaard AFAS-API's, resulteert in een robuuste en beter beheersbare koppeling met minder maatwerk, een lagere foutkans en eenvoudiger beheer voor uw organisatie.	Als Fontys verwachten wij dat u een rest-api levert waarmee Fontys informatie kan ophalen tbv informatieuitwisseling naar het financieel systeem en vice versa. Wij garanderen deze gegevensuitwisseling via ons gestandaardiseerde integratieplatform. Fontys kent geen AFAS-integratie aangezien we geen AFAS gebruiken.
30	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	SRD-7 Vraag 234	Met betrekking tot uw nadere duiding van SRD-7 merken wij op dat deze eis in de praktijk onwerkbaar is. Door de combinatie van tentamenperiodes, het beperkte service window en een aankondigingstermijn van 10 werkdagen ontstaat te weinig ruimte om noodzakelijke (met name security-)updates en onderhoud tijdig uit te voeren. Wij plannen onderhoud zodanig dat mobiliteit voor eindgebruikers gegarandeerd blijft, en voeren werkzaamheden bij voorkeur in daluren uit. Wij verzoeken u daarom deze eis in deze vorm te laten vervallen. Kunt u aangeven of u bereid bent SRD-7 te schrappen of substantieel aan te passen?	Eis SRD-7 komt niet te vervallen. In Nota van Inlichtingen 1 is het volgende antwoord gegeven: "Opdrachtgever verduidelijkt dat eis SRD-7 ziet op planbaar onderhoud met (mogelijke) impact op de beschikbaarheid van de dienstverlening. In dit kader geldt het volgende: 1. De beperking rondom tentamenperiodes blijft van toepassing. Onderhoud met downtime is in beginsel niet toegestaan tijdens tentamenperiodes. Afstemming hierover vindt plaats in overleg, waarbij Opdrachtgever de relevante periodes aanlevert. 2. De aankondigingstermijn van minimaal 10 werkdagen geldt voor planbaar onderhoud met (mogelijke) downtime. Deze termijn is niet van toepassing op verstoringen, spoedonderhoud of (security) updates die niet planbaar zijn. 3. Het service window (weekend tussen 16:00 en 24:00 uur) geldt als uitgangspunt voor planbaar onderhoud met downtime. Indien dit aantoonbaar niet passend is, kan in overleg worden afgeweken, mits de continuïteit van de dienstverlening wordt geborgd. Onderhoud zonder downtime (bijvoorbeeld via rolling updates) valt buiten de reikwijdte van deze bepaling." Naar aanleiding van uw vraag in deze nota vervalt bovengenoemde punt 1. Punt 2 geeft aan dat het niet van toepassing is op spoed-/security updates. De aankondigingstermijn is nodig i.v.m. het reserveren van capaciteit binnen Fontys. Het gestelde m.b.t. het servicewindow in punt 3 blijft van kracht.
31	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	AM-11 Vraag 89 en 90	Naar aanleiding van de antwoorden op vragen 89 en 90 verzoeken wij om een nadere verduidelijking ten aanzien van het moment van aanleveren van het Dossier Afspraken en Procedures (DAP). In antwoord op vraag 89 bevestigt Opdrachtgever dat het akkoord is indien het DAP enkel door de winnende Inschrijver in de verificatiefase wordt verstrekt. In antwoord op vraag 90 wordt echter aangegeven dat de (concept) DAP "samen met de RFP ingediend of uitgewerkt tijdens het aanbestedingsproces (verificatie/implementatieperiode)" wordt. Kunt u bevestigen dat Inschrijvers in de inschrijffase nog geen (concept) DAP hoeven aan te leveren en dat uitsluitend de winnende Inschrijver het DAP tijdens de verificatie-/implementatiefase hoeft uit te werken en aan te leveren? Hiermee beogen wij te voorkomen dat onnodig uitgebreide operationele documentatie moet worden opgesteld voorafgaand aan gunning.	Het is correct dat Inschrijver bij Inschrijving nog geen (concept)DAP hoeft aan te leveren. De draft DAP moet verstrekt worden in de verificatie.
32	Dit nummer betreft een individuele vraag.			
33	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	BO.20 Vraag 113	Opdrachtgever geeft aan om de totale CO2-uitstoot van reizen te berekenen op basis van emissiefactoren GHG Protocol. Opdrachtnemer maakt gebruik van de CO2 Prestatieladder voor de emissiefactoren. Kan Opdrachtgever bevestigen dat emissiefactoren op basis van de CO2 Prestatieladder ook mogen worden toegepast? Zie ook https://www.co2-prestatieladder.nl/	Het GHG Protocol emissiefactoren en de emissiefactoren van de CO2-Prestatieladder worden in de praktijk vaak gecombineerd. De CO2-Prestatieladder is gebaseerd op het GHG Protocol, waardoor ze in de basis goed op elkaar aansluiten. Fontys bevestigt hierbij dat de emissiefactoren van de CO2 Prestatieladder kunnen worden toegepast.

34	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.14 Vraag 134	We bedoelen hier eis E.14. We stellen voor om hier de volgende tekst te hanteren: "Mobiliteitskaart en/of app biedt mogelijkheid te reizen met deelauto's".	Eis E.14 luidt "De mobiliteitskaart biedt medewerkers van Opdrachtgever de mogelijkheid om ook 1e klas te kunnen reizen en op ritbasis deze klasse te wijzigen." en heeft betrekking op de klassewissel. Los van de eis waar Inschrijver op doelt blijft de strekking van het antwoord uit de vorige nota staan: voor het ontsluiten van de app is het akkoord dat dit gebeurt met een mobiliteitskaart of een app.
35	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.31 - E.34 Vraag 160 en 166	Opdrachtgever vereist dat voor elke reservering die na 25h of later start er een deelauto beschikbaar is; exclusief of publiek. Hierbij maakt Opdrachtgever uit antwoord 166 dat Opdrachtgever aanvullende maatregelen dient te nemen om hieraan te voldoen door bijvoorbeeld extra exclusieve deelauto's naar de betreffende locatie te bezorgen. Mocht Opdrachtgever niet in staat zijn om binnen 25h een deelauto te bezorgen, blijkt uit antwoord 164 dat Opdrachtgever dan de boeteclausule van toepassing acht. Opdrachtgever acht de eis Vervoersgarantie onder deze condities disproportioneel mede door het ontbreken van enige historische ritdata waaruit blijkt hoeveel deelauto's er gelijktijdig nodig waren op welke locatie (piekvragen). Voor Opdrachtgever is deze onbekende piekvraag en dus het potentiële risico niet kunnen voldoen aan de Vervoersgarantie een niet-calculerbaar risico. Gaat Opdrachtgever akkoord dat de inspanningsverplichting geïnterpreteerd mag worden dat Opdrachtgever na een aanlooperperiode van bv. 6 maanden Opdrachtgever inzicht biedt in de piek- en dalmomenten naar deelauto's en dat op basis van deze data bekeken wordt welke verhouding tussen exclusieve en publieke voertuigen het best passend is qua kosten vs. het risico op het niet voldoen aan de Vervoersgarantie? "	Aanbestedende Dienst begrijpt de zorg van Opdrachtgever ten aanzien van het ontbreken van historische rit- en piekdata voorafgaand aan de implementatie. Aanbestedende Dienst benadrukt dat de vervoersgarantie in eis E.32 is vormgegeven als een inspanningsverplichting. Van Opdrachtgever wordt verwacht dat zij de vloot actief monitort, beheert en waar nodig opschaaft om zoveel mogelijk aan de vervoersvraag te voldoen, mede op basis van feitelijke gebruiksgegevens gedurende de looptijd van de overeenkomst. Daarbij geldt dat eis E.35 reeds voorziet in periodieke evaluatiemomenten waarbij minimaal per kwartaal wordt gekeken naar de verhouding tussen vraag, locaties en de inzet van exclusieve en publieke voertuigen. Aanbestedende Dienst acht het passend dat in de eerste periode na livegang nadrukkelijk gebruik wordt gemaakt van feitelijke gebruiksdata om de inzet en verdeling van voertuigen verder te optimaliseren. Aanbestedende Dienst bevestigt daarnaast dat de boetebepalingen niet automatisch of uitsluitend op basis van een incidentele mismatch tussen vraag en aanbod worden toegepast. Daarbij zullen steeds de concrete omstandigheden, de inspanningen van Opdrachtgever en de wijze waarop Opdrachtgever invulling geeft aan de optimalisatie van de vervoersgarantie worden betrokken. Dit laat onverlet dat Opdrachtgever gedurende de gehele looptijd verantwoordelijk blijft voor het actief organiseren en beheren van voldoende vervoerscapaciteit conform de vervoersgarantie zoals opgenomen in eis E.32.
36	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.32 Vraag 160	Kan Opdrachtgever bevestigen of het acceptabel is dat, in uitzonderlijke en niet voorzienbare situaties (zoals schade of uitval van een exclusief voertuig tussen reservering en aanvang van de rit), de vervoersgarantie volledig wordt ingevuld door inzet van een voertuig uit de publieke vloot?	Ja, dat is acceptabel. Aanbestedende Dienst begrijpt dat zich uitzonderlijke en niet voorzienbare situaties kunnen voordoen, zoals schade of technische uitval van een voertuig tussen reservering en aanvang van de rit. In dergelijke gevallen mag de Vervoersgarantie volledig worden ingevuld met inzet van een voertuig uit de Publieke Vloot, mits wordt voldaan aan de overige voorwaarden uit eis E.32, waaronder de maximale loopafstand van 10 minuten vanaf de betreffende Fontyslocatie.
37	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.32 Vraag 160 en 166	In de derde alinea van antwoord 160 wordt gesteld dat Opdrachtgever beslissend is óf en hoeveel exclusieve deelauto's per locatie worden geplaatst, mede op basis van het proactieve advies van Opdrachtgever. In antwoord 166 wordt aangegeven dat het de verantwoordelijkheid van Opdrachtgever is om "de met name exclusieve vloot zodanig te dimensioneren dat te allen tijde aan de Vervoersgarantie wordt voldaan". Deze antwoorden lijken tegenstrijdig. Opdrachtgever is verantwoordelijk voor het voldoen aan de Vervoersgarantie, terwijl Opdrachtgever beslissend is of en hoeveel exclusieve deelauto's per locatie worden ingezet om aan deze Vervoersgarantie te voldoen. Kan Opdrachtgever verduidelijken: 1. welke partij verantwoordelijk is voor de uiteindelijke samenstelling en omvang van de exclusieve deelautovloot per locatie; en 2. welke partij verantwoordelijk is voor de juiste dimensionering van de vloot teneinde aan de Vervoersgarantie te voldoen? Dit mede gezien het feit dat de huidige publieke vloot niet gegarandeerd kan worden gedurende de contractperiode en tevens wordt gebruikt door andere bedrijven en omwonenden, veelal op dezelfde piekmomenten.	Aanbestedende Dienst verwacht van Opdrachtgever een proactieve houding ten aanzien van de optimale verhouding tussen de exclusieve en publieke vloot. Dit houdt onder meer in dat Opdrachtgever periodiek inzicht geeft in het gebruik, de piek- en dalmomenten, de beschikbaarheid van voertuigen en – indien relevant – advies uitbrengt over het op- of afschalen van de exclusieve vloot per locatie. De operationele verantwoordelijkheid voor het monitoren en adviseren over de benodigde vlootcapaciteit teneinde invulling te geven aan de vervoersgarantie uit eis E.32 ligt daarmee primair bij Opdrachtgever. Zoals opgenomen in eis E.35 wordt gedurende de looptijd van de overeenkomst periodiek bekeken of de verdeling tussen locaties aangepast moet worden op basis van de vraag per locatie. Aangezien wijzigingen in de omvang van de exclusieve vloot financiële en operationele consequenties kunnen hebben, ligt de uiteindelijke beslissing over het daadwerkelijk uitbreiden of verminderen van de exclusieve vloot bij Aanbestedende Dienst . Indien Aanbestedende Dienst gemotiveerd afwijkt van een door Opdrachtgever onderbouwd advies over de benodigde vlootcapaciteit, dient Opdrachtgever de mogelijke consequenties voor de vervoersgarantie inzichtelijk te maken. Deze omstandigheden zullen vervolgens worden meegewogen bij de beoordeling van de nakoming van de vervoersgarantie en eventuele toepassing van contractuele maatregelen.
38	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	E.48 Vraag 189	Opdrachtgever vraagt zich af of de oorspronkelijke tekst van eis E.48 niet de juridisch correcte situatie weergaf. Het is immers gebruikelijk dat de vervoerder/verhuurder aansprakelijk is voor het voldoen aan wet- en regelgeving, nu zij beschikken over de vereiste vergunningen en verzekeringen en een directe overeenkomst sluiten met de gebruiker. De factuurrelatie tussen Opdrachtgever en Opdrachtgever staat daar los van. Kan Opdrachtgever bevestigen dat de aansprakelijkheid voor boetes en kosten als bedoeld in eis E.48 primair rust bij de vervoerder/verhuurder, en niet bij Opdrachtgever?	Het klopt dat de vervoerder/verhuurder verantwoordelijk is voor het voldoen van de deelvoertuigen aan de relevante vigerende wet- en regelgeving. Fontys heeft echter uitsluitend een contractuele relatie met Opdrachtgever en niet met de vervoerder/verhuurder. Indien boetes of andere kosten als gevolg van het niet voldoen aan wet- en regelgeving aan Fontys worden opgelegd of door Fontys worden geleden, blijven deze daarom voor rekening en risico van Opdrachtgever conform eis E.48. Het is aan Opdrachtgever om hierover afspraken te maken met de door haar ingeschakelde vervoerder/verhuurder en eventuele kosten daar neer te leggen.

39	Bijlage 5 Programma van Eisen en Nota van Inlichtingen 1	Monitoring en Boetes Vraag 164 en 174	Er wordt aangegeven dat de naleving van inspanningsverplichtingen wordt gemonitord via contractmanagement en dat bij het niet voldoen aan de vervoersgarantie de reguliere boeteclausule geldt. Kan de Aanbestedende Dienst bevestigen dat er geen boetes worden opgelegd zolang de Opdrachtnemer aantoonbaar heeft voldaan aan de procesgang van de inspanningsverplichting (zoals tijdig opschalen of escaleren richting derden), ook als het beoogde resultaat door externe overmacht niet is behaald?	<p>Aanbestedende Dienst bevestigt dat bij inspanningsverplichtingen wordt gekeken naar de mate waarin Opdrachtnemer aantoonbaar passende maatregelen heeft genomen om aan de verplichting te voldoen. Hierbij kan worden gedacht aan monitoring, tijdig opschalen, inzet van alternatieve voertuigen en escalatie richting betrokken derden.</p> <p>Indien sprake is van externe omstandigheden of overmachtssituaties buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer, en Opdrachtnemer aantoonbaar heeft gehandeld conform de overeengekomen inspanningsverplichting, dan zal dit worden meegewogen binnen het contractmanagement en de beoordeling van eventuele sancties.</p> <p>De reguliere boeteclausule blijft echter onverkort van toepassing op resultaatsverplichtingen, waaronder de vervoersgarantie zoals opgenomen in de eisen.</p>
40	Prijzenblad	P4	In het Prijzenblad wordt onder onderdeel P4 verwezen naar "standaard tarieven". Inschrijver verzoekt Aanbestedende Dienst te bevestigen dat hiermee wordt bedoeld de door de overheid gereguleerde consumententarieven voor OV-diensten van ov bedrijven, zoals deze gelden voor consumenten reizigers in de Nederlandse markt. Of anders te specificeren welke tarieven u hier bedoelt.	Dit wordt bevestigd.