

Nota van Inlichtingen 2 – Aanbesteding Mobiliteitsoplossing

Begin Nota van Inlichtingen:

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
Aanbestedingsdocument				
1.		2.1	Opdrachtgever gaat niet akkoord om afzonderlijke applicaties toe te staan die specifieke functionaliteiten bieden en vasthoudt aan één geïntegreerde omgeving. Hoewel wij begrijpen dat voor een medewerker een alles-in-een-app ideaal lijkt, plaatsen wij vanuit onze operationele praktijkervaring hier een fundamentele kanttekening bij, in het belang van uw eigen dienstverlening. De praktijk leert dat de alles-in-één applicaties kan leiden tot compromissen in UX/UI en stabiliteit. Onze architectuur scheidt bewust de verschillende functies om zo de beste gebruikerservaring te kunnen aanbieden zonder compromissen. Voor het gebruik van voertuigen betreft dat oa. het daadwerkelijk openen&sluiten van voertuigen, direct contact met de juiste helpdesk (geen tussenstations) en borgen van de juiste dataverwerkingen. Wanneer u onverkort vasthoudt aan de harde eis van één geïntegreerde applicatie voor <i>alle</i> handelingen, dwingt u een architectuur af waarvan wij niet overtuigd zijn dat dit de kwaliteit biedt die u mag verwachten. Daarom zal het handhaven van deze eis er onherroepelijk toe leiden dat wij en onze onderaannemer ons genoodzaakt zien om af te zien van inschrijving. Dit beperkt de mededinging en ontnemt u de toegang tot een bewezen, robuuste oplossing. Bent u, gelet op bovenstaande alsnog bereid om een functionele scheiding van applicaties toe te staan?	Opdrachtgever is bereid een functionele scheiding tussen applicaties toe te staan voor specialistische onderdelen van de dienstverlening, zoals deelvervoer, parkeerbeheer en vergelijkbare functionaliteiten, mits voor de medewerker sprake blijft van één samenhangende gebruikerservaring. De hoofdapplicatie dient hierbij als centraal toegangspunt, van waaruit de medewerker eenvoudig kan worden doorgestuurd naar de applicatie voor deelvervoer. Daarbij geldt als eis dat de medewerker via Single Sign On (SSO) toegang krijgt tot de deelvervoerapplicatie, zonder opnieuw te hoeven inloggen. Opdrachtgever acht het van belang dat vanuit gebruikersperspectief sprake is van één samenhangende digitale omgeving, waarbij de overgang tussen de applicaties zo naadloos mogelijk verloopt. De geïntegreerde klantbeleving en de SSO-keten dienen daarom aantoonbaar geborgd te zijn.
2.		NvI 1 – vraag 2 2.1	Betreft Nota van Inlichtingen, vraag 2. Opdrachtgever geeft aan niet akkoord te gaan met het gebruik van meerdere afzonderlijke applicaties voor medewerkers en vast te houden aan één geïntegreerde applicatie/website. Achterliggende platformen of back-end oplossingen zijn alleen toegestaan wanneer dit voor de medewerker als één samenhangende omgeving wordt aangeboden. Inschrijver verzoekt Opdrachtgever dit uitgangspunt te heroverwegen. Voor specialistische functionaliteiten zoals het reserveren, openen en sluiten van deelvervoer, het melden van schades en parkeerbeheer is het marktconform dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van gespecialiseerde applicaties van onderaannemers of ketenpartners. Het verplicht onderbrengen van deze functionaliteiten in één geïntegreerde gebruikersomgeving leidt tot een zwaardere en minder marktconforme oplossing, beperkt de mededinging en kan inschrijvers dwingen tot maatwerk dat niet proportioneel is ten opzichte van de doelstelling van de opdracht. Is Opdrachtgever bereid te bevestigen dat voor dergelijke specialistische onderdelen het gebruik van een separate applicatie van een onderaannemer of ketenpartner is toegestaan, mits voor de medewerker duidelijk is hoe de dienstverlening samenhangt en Inschrijver verantwoordelijk blijft voor de administratieve verwerking en rapportage?	Zie het antwoord op vraag 1.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
3.		Nvl 1 – vraag 2 2.1	In uw beantwoording geeft u aan dat alle functionaliteiten voor de medewerker als één samenhangende omgeving moeten worden aangeboden en dat het gebruik van meerdere afzonderlijke applicaties niet is toegestaan. Wij willen u er graag op wijzen dat een volledige, onzichtbare integratie (een zogenaamde level 5 integratie waarbij de app van de onderaannemer volledig in de hoofd-app opgaat) op grote privacytechnische (AVG) en operationele bezwaren stuit. Voor het daadwerkelijk openen, sluiten en schademelden van specifieke voertuigen verwerkt de onderaannemer strikt noodzakelijke (soms locatiegebonden) persoonsgegevens. Het via API's continu synchroniseren en triggeren van deze hardware-aansturing binnen de hoofdapplicatie zorgt voor onnodige data-uitwisseling en complexe verwerkersovereenkomsten, wat strijdig is met het principe van dataminimalisatie. Het via een diepe integratie aansturen van fysieke hardware (zoals fietssloten en telematica van dienstauto's) via een externe app-laag verhoogt de storingsgevoeligheid aanzienlijk. Dit kan ertoe leiden dat medewerkers voor een gesloten voertuig staan door synchronisatie-vertragingen. Om de medewerker toch een centrale en samenhangende reiservaring te bieden, is de industriestandaard in MaaS het gebruik van app-to-app deeplinking. De medewerker start in de hoofdapplicatie, ziet daar het aanbod, en wordt voor de fysieke handeling (het boeken, openen/sluiten) via een directe en veilige deeplink naadloos overgezet naar de specifieke app van de onderaannemer (zonder opnieuw te hoeven inloggen). De administratieve en fiscale afhandeling blijft volledig in de hoofdapplicatie plaatsvinden. Is de aanbestedende dienst, in het kader van de AVG-wetgeving en het minimaliseren van storingsrisico's bij hardware-aansturing, akkoord met een oplossing waarbij de medewerker voor de administratieve/fiscale verwerking in de hoofdapplicatie werkt, en voor de fysieke handelingen (reserveren, openen/sluiten) via een naadloze deeplink (app-to-app) wordt gefaciliteerd?	Zie het antwoord op vraag 1.
4.		Nvl 1 – vraag 2 2.1	In antwoord op vraag 2 in de eerste Nota van Inlichtingen geeft u aan dat het voor de deelauto-oplossing niet is toegestaan om gebruik te maken van een deeplink naar een externe reserveringsomgeving. In antwoord op vraag 69 geeft u echter aan dat voor de parkeeroplossing wel gebruik mag worden gemaakt van een deeplink naar een extern systeem. Kunt u toelichten wat de reden is voor dit onderscheid? Indien voor de gebruiker sprake is van een naadloze en geïntegreerde gebruikerservaring binnen één centrale mobiliteitsomgeving, verzoeken wij u te bevestigen dat ook voor deelauto's gebruik mag worden gemaakt van een deeplink naar een externe reserveringsomgeving, mits de gebruiker vanuit het MaaS-platform rechtstreeks toegang heeft tot de betreffende functionaliteit zonder afzonderlijke zoek- of navigatiehandelingen.	Wij bevestigen dat het voor de deelauto-oplossing is toegestaan gebruik te maken van een deeplink naar een externe reserveringsomgeving, mits sprake blijft van een geïntegreerde en gebruiksvriendelijke klantreis binnen het platform. Hierbij geldt als voorwaarde dat de gebruiker vanuit het platform rechtstreeks toegang heeft tot de reserveringsfunctionaliteit, zonder aanvullende zoek- of navigatiehandelingen. Daarnaast mag de gebruikerservaring niet worden belemmerd door bijvoorbeeld een extra inlogprocedure of andere handelingen die afbreuk doen aan een naadloze integratie. Het uitgangspunt is dat de gebruiker de dienstverlening ervaart als één samenhangende mobiliteitsoplossing. Onder deze voorwaarden is het gebruik van een deeplink naar een externe reserveringsomgeving voor deelauto's toegestaan.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
5.		Nvl 1 – vraag 5 2.1	Betreft Nota van Inlichtingen, vraag 5. Naar aanleiding van het antwoord van Opdrachtgever begrijpt Inschrijver dat parkeerbeheer binnen de scope blijft, maar dat hiervoor gebruik mag worden gemaakt van een separate oplossing of onderliggende systemen. Inschrijver merkt op dat hiermee de kern van het bezwaar niet wordt weggenomen. Ook wanneer gebruik van een separate oplossing is toegestaan, blijft van inschrijvers verlangd dat zij als hoofdaannemer volledige verantwoordelijkheid dragen voor een gespecialiseerd facility- en parkeermanagementdomein dat wezenlijk afwijkt van mobiliteitsdienstverlening en reiskostenverwerking. Dit beperkt naar verwachting nog steeds de marktwerking, omdat reguliere aanbieders van mobiliteitsplatformen hierdoor afhankelijk worden van aanvullende specialistische parkeeroplossingen en bijbehorende organisatorische, technische en contractuele inrichting. Is Opdrachtgever, met het oog op een gelijk speelveld en brede markttoegang, alsnog bereid om de eisen rondom parkeerbeheer en parkeerreservering buiten de scope van deze aanbesteding te plaatsen?	Niet akkoord. Het speelveld blijft wel degelijk gelijk, omdat elke hoofdaannemer de kans heeft om samenwerking met een onderaannemer aan te gaan. Ook hier hecht ROC van Twente aan klantgemak en is dit juist de reden om een integrale uitvraag te doen.
6.		5.9	In paragraaf 5.9 stelt u de situatie "Favoriete reis" als minimaal te tonen onderdeel van de demo. Dit is naar het oordeel van inschrijver een functionele invulling van een onderliggend doel, dat ook op andere wijze ingevuld kan worden, namelijk: het efficiënt repliceren van veelgemaakte reizen. Hiervoor bestaan meerdere implementatievormen (bijvoorbeeld een favorietenlijst, automatische suggestie op basis van reishistorie, of een "kopieer vorige reis"-functie). Kunt u bevestigen dat met "Favoriete reis" wordt bedoeld: het effectief en efficiënt repliceren van veelgemaakte reizen, ongeacht de specifieke functionele vorm waarin inschrijver dit aanbiedt? Zo nee, kunt u toelichten wat ROC van Twente met "Favoriete reis" precies wenst te bereiken, zodat inschrijvers hun oplossing hierop kunnen afstemmen?	Ja. Met "Favoriete reis" bedoelt opdrachtgever het bieden van gemak bij het herhaaldelijk plannen of boeken van dezelfde of vergelijkbare reisbewegingen. Opdrachtgever schrijft hierbij niet voor op welke wijze deze functionaliteit technisch of functioneel moet worden ingericht. Het effectief en efficiënt kunnen repliceren van veelgemaakte reizen staat centraal. Functionaliteiten zoals een favorietenlijst, het kopiëren van een eerdere reis, automatische suggesties op basis van reishistorie of vergelijkbare oplossingen worden daarom als passend beschouwd, mits hiermee het beoogde gebruiksgemak voor de medewerker wordt gerealiseerd. Tijdens de demo dient inschrijver aan te tonen hoe de oplossing medewerkers ondersteunt bij het eenvoudig opnieuw gebruiken van veelvoorkomende reisbewegingen.
7.		5.9	Kunt u bevestigen dat met "Favoriete reis" wordt bedoeld: het effectief en efficiënt repliceren van veelgemaakte reizen, ongeacht de specifieke functionele vorm waarin inschrijver dit aanbiedt? Zo nee, kunt u toelichten wat ROC van Twente met "Favoriete reis" precies wenst te bereiken, zodat inschrijvers hun oplossing hierop kunnen afstemmen?	Zie het antwoord op vraag 6.
Bijlage 1. Concept Overeenkomst				

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
8.		Nvl 1 – vraag 17 Art. 7.2	Een vraag ter verduidelijking van de eerste Nota van Inlichtingen, vraag 17: Artikel 7 van de Overeenkomst beperkt directe schade, maar bevat geen expliciete beperking voor indirecte schade. Dit impliceert dat voor indirecte schade geen beperking geldt, hetgeen kan leiden tot onbeperkte aansprakelijkheid. Gelet op de Gids Proportionaliteit, waarin is opgenomen dat aansprakelijkheid in redelijke verhouding moet staan tot de aard en omvang van de opdracht, gaan wij er vanuit dat artikel 7.2 zo dient te worden geïnterpreteerd dat indirecte schade van aansprakelijkheid is uitgesloten, althans beperkt, nu uitsluitend directe schade expliciet wordt benoemd. Het is daarnaast gebruikelijk om alleen iets over directe schade te bepalen, als daarna indirecte schade wordt uitgesloten. Kan Opdrachtgever deze lezing bevestigen?	Nee, opdrachtgever kan deze interpretatie niet bevestigen. De aansprakelijkheidsregeling dient te worden gelezen zoals deze expliciet in de overeenkomst is opgenomen. Het enkele feit dat artikel 7.2 spreekt over directe schade betekent niet dat daarmee indirecte schade zonder meer is uitgesloten. Opdrachtgever ziet geen aanleiding om de aansprakelijkheidsregeling nader aan te vullen of te wijzigen. De regeling zoals opgenomen in artikel 7.2 acht opdrachtgever proportioneel en passend bij de aard van de opdracht. Daarbij is van belang dat reeds een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen voor directe schade, alsmede afzonderlijke maximumbedragen voor letselschade en zaakschade. Tevens geldt dat de opdracht ziet op een centrale mobiliteitsoplossing waarin persoonsgegevens worden verwerkt en die direct raakt aan de primaire bedrijfsvoering van opdrachtgever. Tegen die achtergrond acht opdrachtgever het gerechtvaardigd dat voor bepaalde schadecategorieën geen verdergaande beperking geldt. De aansprakelijkheidsregeling blijft daarom ongewijzigd van toepassing.
9.		Art. 7.2	Vraag ter verduidelijking van vraag 19 in de eerste Nota van Inlichtingen: Opdrachtnemer leidt uit uw antwoorden af dat u een separate aansprakelijkheidsbeperking van € 500.000 voor schendingen van de AVG en de verwerkersovereenkomst, zoals voorgesteld door opdrachtgever, niet proportioneel acht. Zou u bereid zijn een hogere, afzonderlijke aansprakelijkheidsbeperking te accepteren die beter in verhouding staat tot het risicoprofiel van de opdracht? Daarbij merkt opdrachtgever op dat, bij gebreke van een dergelijke begrenzing, sprake blijft van een potentieel onbeperkt risico dat naar oordeel van opdrachtgever, mede gelet op de Gids Proportionaliteit, niet in verhouding staat tot de aard en omvang van de opdracht.	Nee, opdrachtgever is niet bereid een afzonderlijke aansprakelijkheidsbeperking voor privacy- en gegevensbeschermingsverplichtingen overeen te komen. De bestaande aansprakelijkheidsregeling blijft ongewijzigd van toepassing. Hierbij acht opdrachtgever van belang dat de verwerking van persoonsgegevens een wezenlijk onderdeel vormt van de opdracht en dat de contractuele risicoverdeling aansluit bij de aard van deze dienstverlening en de verplichtingen die voortvloeien uit de AVG. Opdrachtgever ziet daarom geen aanleiding om voor schendingen van privacywetgeving of verplichtingen uit de verwerkersovereenkomst een afzonderlijk of hoger begrensde aansprakelijkheidsplafond overeen te komen.
Bijlage 5. Programma van Eisen				
10.		Nvl 1 – vraag 45 Eis 2	Betreft Nota van Inlichtingen, vraag 45 'In de Nota van Inlichtingen wordt bij vraag 45 gevraagd om per 1 januari 2027 diverse functionaliteiten operationeel te hebben (fase 1), waaronder mobiliteitskaarten, declaraties, parkeerrechten en ritregistratie. Voor overige functionaliteiten geldt een livegang uiterlijk per 1 maart 2027 (fase 2). Bij vraag 100 wordt aangegeven dat signalering, monitoring en rapportage in de eerste fase volstaan voor parkeerrechten en quota. Echter, deze onderdelen vereisen alsnog integratie met parkeersystemen en het mobiliteitsplatform. De benodigde technische documentatie en specificaties ontbreken (zie ook vraag 101), en er is afhankelijkheid van externe leveranciers. Gezien de omvang, complexiteit en afhankelijkheden is het niet haalbaar om binnen een periode van twee maanden (waarbij de kerstperiode een extra beperking vormt) een dergelijke complexe inrichting, inclusief integraties, adoptie en testen, zorgvuldig te realiseren. Vraag: Is ROC van Twente bereid de planning en fasering te herzien, zodat inschrijver een realistische en uitvoerbare implementatie kan garanderen, rekening houdend met de technische, organisatorische en beleidsmatige afhankelijkheden zoals benoemd in vraag 45, 100 en 101?	ROC van Twente is bereid af te wijken van de eerder gestelde fasering, mits de kernfunctionaliteiten voor het kunnen reizen en declareren van zakelijke- en woon-werkreizen per 1 januari 2027 operationeel zijn. Daarbij geldt dat de continuïteit van de bestaande toegang tot parkeerfaciliteiten via kentekenherkenning vanaf de start geborgd moet zijn. Vanuit het perspectief van de medewerker dient de toegang tot parkeerterreinen ononderbroken te blijven functioneren, ongeacht de wijze waarop dit technisch wordt ingericht of geïntegreerd. Functionaliteiten waarvan de realisatie afhankelijk is van nadere uitwerking, aanvullende integraties, externe partijen of beleidsmatige keuzes, zoals parkeerrechten, parkeerquota, signalering, monitoring en rapportage, kunnen in overleg na gunning nader worden gefaseerd en in het implementatieplan worden verwerkt. Dit geldt ook voor aanvullende functionaliteit, zoals het registreren en handhaven van het aantal parkeeracties per medewerker. Daarbij wordt van opdrachtgever verwacht dat een realistische implementatieplanning wordt voorgesteld die aansluit bij de doelstellingen van ROC van Twente.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
11.		Nvl 1 – vraag 49 Eis 19 Toegang tot vervoersdiensten: OV	N.a.v. vraag 49 1e Nota vroeg u om verduidelijking. In de eis stelt Opdrachtgever dat Inschrijver op voorhand moet instemmen om met elke toekomstige leverancier van deelvervoer te kunnen integreren. Inschrijver acht deze formulering te zwaar en stelt voor om de formulering aan te passen naar het volgende: "Opdrachtnemer zorgt ervoor dat de mobiliteitsoplossing dan niet beperkt blijft tot de vervoersaanbieders van huur- en deelvervoer waarmee opdrachtnemer zelf een contract heeft, maar biedt ook de mogelijkheid om het eigen vervoer van ROC Twente deelbaar te maken?" Is dat akkoord?	Wij hebben geen eigen deelvervoer en vragen dit juist uit aan de inschrijver. Inschrijver heeft wel de mogelijkheid met een andere vervoersaanbieder van huur- en deelvervoer te gaan samenwerken, mits de gevraagde dienstverlening en continuïteit geborgd blijven.
12.		Nvl 1 – vraag 53 Eis 26 en tarievenblad	Naar aanleiding van Nvl vraag en antwoord 53: u stelt dat reiskosten geen onderdeel zijn van deze aanbesteding. Betekent dit dat u de toegang tot OV en daarmee de OV-reiskosten bij een andere partij inkoopt? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de onderhavige aanbesteding en de daarin gevraagde dienstverlening?	Nee. De onderhavige opdracht omvat juist het faciliteren van toegang tot openbaar vervoer via de mobiliteitsoplossing. Daarbij worden de daadwerkelijke OV-kosten doorbelast aan opdrachtgever via de gekozen oplossing. Met het antwoord op vraag 53 is uitsluitend bedoeld dat de hoogte van de OV-tarieven geen onderdeel uitmaakt van de prijsbeoordeling binnen deze aanbesteding. De dienstverlening rondom toegang tot OV, administratie, verwerking, rapportage en gebruikersondersteuning maakt wel onderdeel uit van de opdracht.
13.		Nvl 1 – vraag 53 Eis 26 en tarievenblad	Naar aanleiding van Nvl vraag en antwoord 53: u geeft aan dat OV-prijzen geen onderdeel zijn van de prijsbeoordeling, terwijl deze naar verwachting het grootste deel van de factuursom zullen vormen. Dit volgt ook uit het door u meegestuurde beleidsplan/businesscase, waarin wordt uitgegaan van circa €300.000 per jaar aan OV-kosten. Bent u ervan bewust dat het grootste deel van opdrachtsom waar concurrentie op is buiten de aanbesteding laat?	Opdrachtgever is zich ervan bewust dat de kosten van openbaar vervoer naar verwachting een substantieel deel van de totale mobiliteitsuitgaven vormen. Opdrachtgever heeft er echter bewust voor gekozen de beoordeling te richten op de dienstverlening, functionaliteiten, implementatie, ondersteuning en de door opdrachtnemer gehanteerde tarieven voor de mobiliteitsoplossing zelf. Opdrachtgever handhaaft daarom de gekozen systematiek.
14.		Nvl 1 – vraag 53 Eis 26 en tarievenblad	Naar aanleiding van Nvl vraag en antwoord 53: u stelt dat inschrijvers geen invloed kunnen uitoefenen op de hoogte van OV-tarieven. Dit is niet juist: bij vergelijkbare aanbestedingen onderhandelen inschrijvers wel met vervoerders over zakelijke tarieven en kortingsstructuren, met als gevolg dat tariefniveaus tussen inschrijvers kunnen verschillen. Bent u hiervan op de hoogte, en zo nee, bent u bereid deze aanneme te herzien?	Opdrachtgever onderkent dat sommige inschrijvers via vervoerders of marktpartijen toegang kunnen hebben tot zakelijke kortingsstructuren of specifieke tariefafspraken. Dit doet echter niet af aan het uitgangspunt van eis 26. Opdrachtgever staat toe dat eventuele lagere tarieven of kortingsafspraken ten gunste komen van opdrachtgever. De eis ziet uitsluitend op het voorkomen van opslagen of transactievergoedingen bovenop de OV-kosten. Opdrachtgever ziet daarom geen aanleiding om eis 26 of de prijsbeoordeling aan te passen.
15.		Nvl 1 – vraag 53 Eis 26 en tarievenblad	Naar aanleiding van Nvl vraag en antwoord 53: u lijkt ervan uit te gaan dat tarieven in zowel de zakelijke markt als de consumentenmarkt vast zijn. Dit is niet juist; deze tarieven zijn variabel en verschillen per aanbieder en contractvorm. Bent u zich ervan bewust dat het niet uitvragen van OV-tarieven, in combinatie met het hanteren van het consumententarief als maximum waar inschrijvers niet boven mogen uitkomen, kostenverhogend kan werken voor u als opdrachtgever? Feitelijk stelt u hiermee geen enkele harde eis aan de hoogte van OV-tarieven, terwijl deze het grootste deel van de opdrachtwaarde vertegenwoordigen.	Opdrachtgever deelt deze conclusie niet. Eis 26 stelt een bovengrens door te bepalen dat geen opslag of transactiekosten op OV-tarieven mogen worden toegepast. Tegelijkertijd staat het inschrijvers vrij om eventuele zakelijke kortingsafspraken of andere prijsvoordelen toe te passen. Opdrachtgever acht de huidige systematiek daarom passend om zowel transparantie als marktwerking te waarborgen.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
16.		Nvl 1 – vraag 53 Eis 26 en tarievenblad	Naar aanleiding van Nvl vraag en antwoord 53: wij stellen u voor het toepassen van een cost-pass-through-systematiek voor OV-tarieven. Dit wordt breed gezien als een acceptabele vorm, mits u aanvullende eisen stelt die waarborgen dat inschrijvers niet worden achtergesteld ten opzichte van vervoerders die zelf ook op deze opdracht inschrijven. Mocht u dit overwegen, stellen wij voor de volgende eisen aan het toe te voegen: • Inkoopkosten van partijen worden één-op-één doorbelast aan ROC van Twente, zonder marge of opslag. • Partijen die tevens vervoerder zijn, hanteren maximaal de tarieven die zij via wholesale aan resellers aanbieden. • Partijen zijn transparant over de onderliggende kostprijsgegevens en tarieven waarop deze doorbelasting is gebaseerd, waaronder alle ritgegevens per rit, zoals plaats, tijd en locatie, en de bijbehorende prijzen. Bent u hiertoe bereid?	Opdrachtgever ziet geen aanleiding om aanvullende eisen op te nemen zoals voorgesteld. De aanbestedingsstukken schrijven reeds voor dat geen opslag of transactievergoeding op OV-tarieven mag worden toegepast. Het staat inschrijvers vrij om gebruik te maken van eigen inkoopafspraken, zakelijke contracten of kortingsstructuren, mits wordt voldaan aan de eisen van de aanbesteding. Opdrachtgever acht aanvullende voorschriften ten aanzien van wholesale-prijzen, kostprijsstructuren of tarieftransparantie daarom niet noodzakelijk.
17.		Nvl 1 – vraag 55 Eis 31	In reactie op beantwoording van vraag 55 in de eerste Nota van Inlichtingen Vraag: Kan Opdrachtgever toelichten waarom een separate goedkeuringsstap om een toelichting te geven noodzakelijk wordt geacht, terwijl dit afwijkt van gangbare marktoplossingen waarin goedkeuring integraal onderdeel uitmaakt van de gebruikersworkflow? In hoeverre acht opdrachtgever deze aanvullende processtap proportioneel en in lijn met het uitgangspunt van een gebruiksvriendelijke en efficiënte mobiliteitsoplossing? Tevens vernemen wij graag welke concrete eisen aan dit separate goedkeuringsproces worden gesteld zodat inschrijvers een gelijkwaardig uitgangspunt kunnen hanteren bij hun inschrijving.	Opdrachtgever acht het van belang dat er bijvoorbeeld voor dienstreizen een goedkeuringsproces beschikbaar is, zodat de leidinggevende de mogelijkheid heeft om te controleren of de opgevoerde reis en bijbehorende declaratie correct zijn en passen binnen de geldende afspraken en kaders. Opdrachtgever schrijft hierbij niet voor hoe deze goedkeuringsstap technisch moet zijn ingericht. Het is toegestaan dat de goedkeuring integraal onderdeel uitmaakt van de gebruikersworkflow, mits de functionaliteit voor beoordeling en goedkeuring door de leidinggevende aantoonbaar aanwezig is. Inschrijver dient tijdens de demonstratie inzichtelijk te maken hoe het proces van controle, goedkeuring en vastlegging van dienstreizen binnen de aangeboden oplossing wordt ondersteund.
18.		Nvl 1 antwoord vraag 64 – Scope integratie huidige dienstfietsen Eis 68	Naar aanleiding van het antwoord op vraag 64 verzoeken wij om een verduidelijking. Kan ROC van Twente bevestigen dat de huidige elektrische fietsen geen onderdeel hoeven uit te maken van de door opdrachtnemer te leveren MaaS-oplossing en dat de verplichting tot integratie uitsluitend ziet op de door opdrachtnemer in het kader van deze opdracht te leveren en te beheren dienstfietsen? Indien dit niet het geval is, verzoeken wij u te specificeren welke functionaliteit van de bestaande fietsen gedurende de overgangsperiode wordt verwacht.	Dit is juist. In dat geval ziet opdrachtnemer dus af van overname van de fietsen. Dit is een mogelijkheid, mits dan tenminste het reserveren van de fietsen wel in de MaaS oplossing gerealiseerd wordt en er binnen uiterlijk één jaar na aanvang contract alsnog fietsen worden geleverd waarvoor het beheer wel door de inschrijver wordt verzorgd.
19.		Nvl 1 – vraag 66 Eis 71 & 72	In de vorige vraag was abusievelijk in de derde kolom “Eis 70 en 71” opgenomen terwijl de vraag Eis 71 en 72 betrof. Hierdoor geeft het antwoord niet de duidelijkheid die met de vraag is bedoeld. Kan Opdrachtgever bevestigen dat met het voldoen aan eis 72 “het voldoen aan de eisen van de Belastingdienst” het doel van Opdrachtgever - een fiscaal correcte rittenregistratie t.b.v. van fiscale verantwoording aan de Belastingdienst- is behaald? Zo ja, gaat opdrachtgever dan akkoord om eis 71 - het rittenregistratiesysteem moet (ook) voldoen aan de eisen van het keurmerk - laten vervallen?	Nee, opdrachtgever gaat niet akkoord met het laten vervallen van eis 71. Opdrachtgever acht zowel de fiscale juistheid van de rittenregistratie als de kwaliteit, betrouwbaarheid en controleerbaarheid van het gebruikte ritregistratiesysteem van belang. Het voldoen aan de eisen van de Belastingdienst en het voldoen aan de eisen van het keurmerk ritregistratiesystemen zijn naar het oordeel van opdrachtgever niet volledig gelijkwaardig. Beide eisen blijven daarom ongewijzigd van kracht.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
20.		Nvl 1 – vraag 66 Eis 71	Indien Opdrachtgever eis 71 wil handhaven, dient het rittenregistratiesysteem dan ook de identificatie van de bestuurder geborgd te hebben en door het RRS Keurmerk te hebben gecertificeerd of volstaat uitsluitend dat uitsluitend de ritten worden geadministreerd conform het RRS Keurmerk en dus niet <u>wie</u> die ritten heeft gemaakt (wat nu juist de eis van de Belastingdienst is)?	Opdrachtgever verlangt dat wordt voldaan aan eis 71 zoals opgenomen in het Programma van Eisen. Het uitgangspunt hierbij is dat de rittenregistratie voldoende betrouwbaar, controleerbaar en herleidbaar is voor de beoogde toepassing, waaronder fiscale verantwoording en beheer van het wagenpark. Indien inschrijver gebruikmaakt van een systeem dat beschikt over een keurmerk rittenregistratiesystemen, mag opdrachtgever ervan uitgaan dat de daarbij behorende eisen worden geborgd. Opdrachtgever schrijft daarbij geen aanvullende technische implementatie voor <u>bovenop hetgeen noodzakelijk is om aan eis 71 en eis 72 te voldoen</u> .
21.		Nvl 1 – vraag 68 Eis 74	In reactie op beantwoording van vraag 68 over eis in de eerste Nota van Inlichtingen Vraag: Kunt u aangeven wat u verstaat onder 'beschikbaarheid' naast de genoemde minimale reserveringstermijn?	Beschikbaarheid betekent dat het voertuig op de gevraagde dag en tijdstip aanwezig en opgeladen is op de aangegeven locatie. De minimale reistijd is beantwoord in vraag 61 van de eerste Nota van Inlichtingen.
22.		Nvl 1 – vraag 71 Parkeer eisen	Betreft Nota van Inlichtingen, vraag 71 In de aanbestedingsdocumentatie en de antwoorden op de vragen uit Nvl ronde 1 ontbreekt een voldoende uitgewerkte doelarchitectuur en afbakening van verantwoordelijkheden. Hierdoor ontstaan voor Opdrachtnemer aanzienlijke risico's ten aanzien van scope, integraties, afhankelijkheden, planning, test/validatie en besluitvorming. Kunt u bevestigen dat risico's die voortvloeien uit ontbrekende of onvolledige architectuurskaders, afhankelijkheden bij Opdrachtgever of derden, en niet-tijdige informatievoorziening of besluitvorming, niet eenzijdig bij Opdrachtnemer worden neergelegd? Daarnaast verzoeken wij Opdrachtgever om vóór inschrijving nader te verduidelijken: welke doelarchitectuur en architectuurskaders gelden? welke verantwoordelijkheden bij Opdrachtgever, Opdrachtnemer en derden liggen?	Opdrachtgever verwijst voor de geldende architectuurskaders naar Bijlage 13 Architectuurprincipes ROC van Twente. Hierin zijn de belangrijkste uitgangspunten opgenomen ten aanzien van processen, gegevens, applicaties, integraties, eigenaarschap, beveiliging en architectuur. Van inschrijver wordt verwacht dat deze een architectuur voorstelt die logisch aansluit op de in deze aanbesteding gevraagde functionaliteit en de geldende architectuurprincipes, hiermee bevestigen wij dat deze risico's niet volledig bij opdrachtnemer worden neergelegd, partijen zijn ieder verantwoordelijk voor de onderdelen die binnen hun eigen invloedssfeer liggen. Eventuele afhankelijkheden van ROC van Twente of derden worden in de projectuitvoering gezamenlijk afgestemd. De definitieve doelarchitectuur voor de MaaS-oplossing wordt na gunning gezamenlijk verder uitgewerkt. Daarbij verwachten wij dat de opdrachtnemer zijn expertise inzet om tot een passende oplossing te komen binnen de gestelde kaders. Indien inschrijver voorziet dat voor de realisatie van de doelarchitectuur aanvullende werkzaamheden, aannames of afhankelijkheden relevant zijn, verzoeken wij deze inzichtelijk te maken in de inschrijving. Verantwoordelijkheden: - ROC van Twente: beschikbaar stellen van informatie, architectuurprincipes, besluitvorming en toegang tot relevante stakeholders/systemen. - Opdrachtnemer: uitwerken van oplossingsarchitectuur, ontwerpkeuzes en realisatie binnen de kaders. - Derden: medewerking voor koppelingen voor zover zij eigenaar/beheerder zijn van betreffende systemen.
23.		Eis 76 2.5.3 en 3.2	In Eis 76 In en Bijlage 10 (paragraaf 2.5.3 en 3.2) is de wens opgenomen om het huidige handmatige proces rondom MIVA-parkeerplekken (aanvraag via Topdesk en inzet van fysieke passen achter de voorruit) te automatiseren. Mogen wij hieruit opmaken dat het de sterke voorkeur heeft dat de volledige workflow (aanvraag, weging, toekenning én geautomatiseerde toegangscontrole op kenteken) in de nieuwe parkeerapplicatie wordt ondergebracht, en dat de huidige fysieke MIVA-passen hiermee volledig mogen komen te vervallen?	Dat is correct.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
24.		Eis 77 Paragraaf 2.5.3 en 3.1	In eis 77 en Bijlage 10 (paragraaf 2.5.3 en 3.1) wordt het verstrekken van afstandsbedieningen aan motorrijders benoemd als alternatief voor kentekenherkenning. Is het uw wens dat de fysieke afstandsbedieningen in de nieuwe situatie volledig worden uitgefaseerd, bijvoorbeeld doordat motorrijders de slagboom voortaan openen via een QR-code van de te leveren mobiliteits-app, of verwacht ROC van Twente dat de opdrachtnemer (ook) nieuwe fysieke afstandsbedieningen of hardwarematige lezers voor motorrijders levert?	Het leveren van een oplossing als een QR-code voor motorrijders is ook akkoord.
25.		Eis 78	In het Programma van Eisen (Bijlage 5) stelt Eis 78 dat bij aankomst bij een locatie/slagboom het kenteken gescand wordt en de slagboom automatisch opent, waarbij de opdrachtnemer het huidige systeem integreert of een eigen oplossing levert. Uit Bijlage 10 (Toelichting Parkeerbeheer) maken wij echter op dat diverse locaties (zoals de Wethouder Beversstraat en locatie Thorbecke) op dit moment nog niet over kentekencamera's beschikken, maar toegang verlenen via iLoq-sleutellezers en/of intercoms. Kunt u aangeven hoe u de invulling van Eis 78 voor deze specifieke locaties voor u ziet? Wordt er van de opdrachtnemer verwacht dat wij nieuwe fysieke kentekencamera's (hardware) inclusief installatie leveren voor de locaties die hier nog niet over beschikken, of draagt ROC van Twente zelf zorg voor de aanschaf en installatie van deze hardware en zijn wij enkel verantwoordelijk voor de softwarematige koppeling?	ROC van Twente zou zelf zorg kunnen dragen voor deze hardwarecomponenten, maar gaat in een later stadium graag in gesprek met opdrachtnemer als er sprake van natuurlijke vervangingsmomenten van de hardwarecomponenten.
26.		Eis 80	In het Programma van Eisen (Bijlage 5), Eis 80, stelt u de harde eis dat het parkeerbeheer moet voorzien in het vastleggen van de maximale capaciteit en het bijhouden van de bezetting door het automatisch tellen van in- en uitrijdende voertuigen. Tegelijkertijd lezen wij in Bijlage 10 (Toelichting Parkeerbeheer) dat het huidige gebouwbeheersysteem (Loxone) op locatie Gieterij is uitgerust met een telsysteem voor de aansturing van de 'vol/vrij'-verlichting en dat capaciteitsbeheer op locatie Wierdensestraat momenteel via Toogethr verloopt. Kunt u verduidelijken of de nieuw te leveren parkeeroplossing de volledig zelfstandige basis ('single source of truth') moet worden voor alle tellingen, capaciteitsberekeningen en de aansturing van de vol/vrij-verlichting, of verwacht u dat de nieuwe applicatie deze capaciteitsdata uitsluitend ophaalt uit en/of synchroniseert met externe of overkoepelende systemen zoals het Loxone gebouwbeheersysteem	Het leveren van de parkeeroplossing met 'single source of truth' is akkoord.
27.		3.2 Bijlage 10 Eis 81	In Eis 81 en Bijlage 10 (paragraaf 3.2) en wordt gesproken over het verlenen van 'voorrang' bij het reserveren van een parkeerplaats aan medewerkers die verder dan 15 km van het werk wonen. Kunt u nader definiëren hoe dit voorrangsmechanisme functioneel moet werken in de software? Betekent dit dat deze doelgroep verder vooruit in de tijd mag reserveren dan andere medewerkers, dat er een specifiek quotum aan plekken exclusief voor hen wordt geblokkeerd, of hebben zij een gegarandeerde plek ten koste van de reserveringsmogelijkheid van medewerkers die dichterbij wonen?	De in Bijlage 10 genoemde afstand van 15 km betreft een voorbeeldsituatie en geldt niet als definitief criterium. Uitgangspunt is dat medewerkers die op minder dan 7,5 km van hun werklocatie wonen een beperking krijgen in het aantal parkeerreserveringen dat zij binnen een bepaalde periode kunnen maken. Voor medewerkers die op grotere afstand wonen geldt deze beperking niet. Opdrachtgever verlangt geen specifiek voorrangsmechanisme in de vorm van gereserveerde parkeerplaatsen. Het uitgangspunt blijft dat parkeerplaatsen beschikbaar zijn op basis van reservering en dan geldt: vol = vol. Daarnaast dienen binnen de oplossing uitzonderingen op basis van door opdrachtgever vast te stellen doelgroepenbeleid ondersteund te kunnen worden. Hierbij kan opdrachtgever voor specifieke doelgroepen afwijkende reserveringsrechten of reserveringslimieten toepassen. De software dient het mogelijk te maken om op basis van door opdrachtgever vast te stellen criteria onderscheid te maken in reserveringsrechten en/of reserveringslimieten voor verschillende doelgroepen. De toekenning van deze uitzonderingen mag handmatig plaatsvinden.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
28.		Eis 81	Eis 81 vraagt om een rechtentoeckenning (strippenkaart) waarbij rekening wordt gehouden met de woon-werkafstand. Wordt de afstand berekend en als voorwaarde aangeleverd vanuit AFAS aan het parkeersysteem, of verwacht u dat de parkeeroplossing zelf deze berekening uitvoert en het quotum (bijv. 20 reserveringen per jaar) administreert?	Dit dient uitgevoerd te worden door de mobiliteitsoplossing.
29.		Eis 81	Hoe dient het systeem om te gaan met de 'strippenkaart' als een medewerker (bijvoorbeeld binnen een straal van 7.5 km) wel reserveert, maar uiteindelijk op de dag zelf niet komt opdagen? Wordt de reservering dan afgeschreven van het quotum of is de daadwerkelijke inrij-actie leidend?	In dit geval wordt het wel afgeschreven, tenzij de parkeerreservering tijdig (minimaal 1 kalenderdag van tevoren) wordt geannuleerd.
30.		Eis 93	Eis 93 vraagt om een maandelijks overzicht van onder nadere gemaakte kilometers per modaliteit, CO2 uitstoot en kosten per medewerker; waarop moet deze data gebaseerd worden? Wordt het type voertuig en woon-werk afstand per gebruiker ergens geadministreerd?	De gegevens dienen te worden gebaseerd op de door medewerkers ingediende declaraties. Daarbij gaan wij ervan uit dat medewerkers bij het indienen van een declaratie het gebruikte vervoermiddel kunnen selecteren (bijvoorbeeld benzine auto, diesel auto, elektrische auto, fiets of openbaar vervoer). Op basis van deze geregistreerde vervoerswijze dienen de kilometers, CO ₂ -uitstoot en kosten per medewerker en per modaliteit te kunnen worden gerapporteerd.
31.		Eis 98	Eis 98 stelt dat het platform moet voldoen aan de webtoegankelijkheidseisen van WCAG 2.2, maar specificeert niet of dit niveau A, AA of AAA betreft. Kunt u dit nader specificeren?	Wij volgen hierin o.a. de Wet digitale overheid waarin de marktconforme standaard niveau AA wordt geadviseerd. Het platform moet dus voldoen aan WCAG 2.2 niveau AA (of hoger).
Overige bijlagen				
32.	Bijlage 10	Paragrafen 2.4.3 en 2.5.3	In Bijlage 10 (paragrafen 2.4.3 en 2.5.3) wordt een overzicht gegeven van de diverse huidige systemen, zoals Loxone (gebouwbeheer), Openr (intercom), iLoq, Avutec (camera's) en Topdesk/Pitstop+. Kunt u specificeren met welke van deze bestaande systemen een naadloze (API-)integratie verplicht wordt gesteld voor de nieuwe parkeeroplossing, en welke systemen door de nieuwe oplossing juist volledig softwarematig vervangen mogen of moeten worden? Kunt u daarnaast toelichten welke specifieke gebruikersgroepen (bijv. beveiliging, receptie, functioneel beheerders) in de nieuwe situatie toegang moeten krijgen tot de (beheer)omgeving van de parkeeroplossing en welke autorisaties zij hierin nodig hebben?	Topdesk functionaliteit t.a.v. mobiliteit wordt overgenomen door de gevraagde MaaS oplossing. Voor de overige genoemde zaken is API-integratie vereist. Voor een duurzame en beheersbare integratie is het wenselijk dat u beschikt over volwaardige, goed gedocumenteerde REST API's (bij voorkeur JSON-gebaseerd) richting alle betrokken systemen (Loxone, Openr, iLoq, Avutec). Mogelijk dat deze bij de betrokken systemen niet in volwaardige vorm aanwezig zijn maar wij vinden het richting de toekomst wenselijk dat dit wel realiseerbaar is. U dient rekening te houden met integratie via ESB op basis van moderne standaarden. De rechten per gebruikersgroep zullen wij tijdens de implementatie nader specificeren met opdrachtnemer.
33.	Bijlage 10	Paragraaf 2.4.4 en 3.2)	Uit Bijlage 10 blijkt dat er diverse incidentele en externe gebruikersgroepen zijn, zoals bezoekers van Werkplein, STODT, de nabijgelegen moskee, een padelvereniging, evenals BBL-studenten met werkbussen. Wordt van de nieuwe parkeeroplossing verwacht dat werkelijk álle incidentele en externe parkeerders zich via de portal/app (vooraf) moeten registreren of boeken om geautomatiseerd toegang te krijgen, of blijven er voor deze specifieke doelgroepen bypasses of handmatige processen (zoals het openen van de slagboom via de intercom door de receptie) bestaan?	Voor bezoekers geldt dat we een mogelijkheid willen hebben deze toegang te verlenen op basis van reservering. Deze reservering wordt dan gedaan door een medewerker van ROC van Twente. Indien dit niet op kenteken vooraf lukt, willen wij de mogelijkheid hebben parkeerplaatsen op naam te reserveren i.c.m. handmatig openen van de slagboom.
34.	Bijlage 10		In Bijlage 10 wordt aangegeven dat slagbomen momenteel deels handmatig of op voorgeprogrammeerde tijden worden geopend via het gebouwbeheersysteem (Loxone), wat bij evenementen soms tot conflicten leidt met de kentekencamera's die de slagboom ongeacht de instelling openen. Is het de wens dat de nieuwe parkeerbeheerapplicatie deze getimed opensturingen (roosters) en de handmatige bediening volledig overneemt, zodat het parkeersysteem de 'single source of truth' is en conflicten worden voorkomen, of is het een harde eis dat het gebouwbeheersysteem (Loxone) hiervoor separaat in gebruik blijft?	Dit mag worden opgenomen in een 'single source of truth' oplossing.

Nr.	Pagina	Paragraaf	Vraag:	Antwoord:
35.	Bijlage 10		In Bijlage 10 wordt gesproken over bestaande hardware voor toegangscontrole, zoals Avutec camera's, Openr intercoms en Loxone voor de slagbomen, waarbij de huidige systemen niet optimaal gekoppeld zijn. Kunt u bevestigen of de nieuwe parkeerbeheerapplicatie de bestaande hardware (Avutec, Openr, Loxone) moet overnemen en aansturen via API's, of is het de bedoeling dat de opdrachtnemer ook nieuwe hardware levert voor de toegangscontrole?	Levering van nieuwe hardware zit niet binnen scope van de opdracht, aansturing via API's wel. De aansturing van API's valt wel binnen de scope van de opdracht. Voor hardware zie het antwoord op vraag 25.
36.			Indien de bestaande hardware behouden blijft, kan ROC van Twente garanderen dat deze systemen (Avutec, Loxone, Openr) beschikken over open, goed gedocumenteerde API's (bij voorkeur REST/JSON) ten behoeve van de aansturing door de nieuwe parkeeroplossing?	Zie het antwoord op vraag 32.
37.			U geeft aan het toegangsproces voor bezoekers te willen automatiseren via kentekenherkenning of QR-codes. Verwacht u van de opdrachtnemer dat er een volledige bezoekersregistratie-module (inclusief het versturen van uitnodigingen met QR-codes door medewerkers) wordt geleverd als onderdeel van de parkeeroplossing?	Dat is correct. Voor medewerkers heeft de voorkeur om te werken met registratie van het kenteken van en door de medewerker. Voor motorrijders en bezoekers kan een QR-code een werkbare oplossing zijn.
38.	Bijlage 10	Paragraaf 3.2	In Bijlage 10 (paragraaf 3.2) wordt de wens uitgesproken om AFAS als bronsysteem in te zetten voor de kentekenregistratie. Kunt u toelichten of de gewenste oplossing de kentekens vanuit AFAS moet inlezen (via de AFAS GetConnectoren), of moet de medewerker dit in de nieuwe portal/app invoeren waarna het systeem dit wegschrijft naar AFAS (via de UpdateConnectoren)?	Beide opties zijn mogelijk en worden in overleg met opdrachtnemer afgestemd.
39.	Bijlage 10	Paragraaf 1.4.4	In bijlage 10 (paragraaf 1.4.4) wordt gesproken over twee afzonderlijke systemen (gebouwbeheersysteem en camerasysteem) die de slagbomen afzonderlijk besturen, wat voor capaciteitsproblemen zou kunnen zorgen bij evenementen. In hoeverre blijven deze systemen verantwoordelijk voor de aansturing van de slagbomen?	Opdrachtnemer wordt met de gevraagde MaaS-oplossing verantwoordelijk voor de uiteindelijke aansturing via API's met eerdergenoemde systemen en met bestaande hardware.
40.	Bijlage 10	Paragraaf 1.4.4	In bijlage 10 (paragraaf 1.4.4) wordt daarnaast gesproken over een 'vrij-vol' systeem dat momenteel niet functioneert, wordt er verwacht dat deze functionaliteit weer in orde wordt gemaakt?	Ja, dat is correct. Wij begrijpen dat hierbij ook andere afspraken nodig zijn over handelingen die deze telling kunnen verstoren, zoals het openzetten van slagbomen. Dit wordt na gunning nader besproken met opdrachtnemer.

Einde Nota van Inlichtingen