

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
1.	08-07-2026	ARVODI 2025, artikel 19.2	In antwoord op vraag 10 geeft Opdrachtgever aan dat bij de bepaling van de opdrachtwaarde in artikel 19.2 ARVODI tevens de door Opdrachtnemer voorgeschoten en één-op-één doorbelaste vervoerskosten worden meegenomen. Deze vervoerskosten vormen geen vergoeding voor de dienstverlening van Opdrachtnemer. Hierdoor kan de omvang van de aansprakelijkheidslimiet grotendeels worden beïnvloed door kosten die buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer liggen. Gelet op het proportionaliteitsbeginsel en het uitgangspunt dat aansprakelijkheidslimieten in redelijke verhouding dienen te staan tot de aard, omvang en beïnvloedbaarheid van de risico's van Opdrachtnemer, kan Opdrachtgever bevestigen dat voor de bepaling van de opdrachtwaarde in artikel 19.2 ARVODI uitsluitend de aan Opdrachtnemer verschuldigde vergoeding voor de dienstverlening wordt meegenomen en niet de één-op-één doorbelaste vervoerskosten van derden?	De AFM is niet bereid artikel 19.2 ARVODI 2025 aan te passen of anderszins uit te leggen. Voor de bepaling van de opdrachtwaarde als bedoeld in artikel 19.2 wordt uitgegaan van de totale contractwaarde van de Overeenkomst. Hieronder vallen zowel de aan Opdrachtnemer verschuldigde vergoedingen voor de dienstverlening als de mobiliteitskosten die in het kader van de uitvoering van de Overeenkomst door Opdrachtnemer worden voorgeschoten en aan de Opdrachtgever worden doorbelast. Opdrachtgever acht dit passend gelet op de aard en omvang van de dienstverlening en ziet geen aanleiding hiervan af te wijken. Wellicht ten overvloede verwijzen wij hierbij ook naar paragraaf 3.10 van de Aanbestedingsleidraad waarin geraamde opdrachtwaarde nader is toegelicht.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
2.	08-07-2026	ARVODI 2025, artikel 19.3D	Kan Opdrachtgever bevestigen dat aanspraken die voortvloeien uit de verwerking van persoonsgegevens, waaronder eventuele aanspraken van betrokkenen of toezichthouders op grond van de AVG, onder de in artikel 19.2 ARVODI opgenomen aansprakelijkheidsbeperking vallen, tenzij sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid van Opdrachtnemer? Opdrachtnemer merkt op dat de opdracht ziet op een grootschalige verwerking van mobiliteits- en persoonsgegevens. Een onbeperkte aansprakelijkheid voor dergelijke verwerkingen staat niet in verhouding tot de contractwaarde en wijkt af van hetgeen in de markt gebruikelijk en verzekeraar is.	De AFM bevestigt dit niet. Artikel 19.3 sub d ARVODI bepaalt expliciet dat de in artikel 19.2 opgenomen aansprakelijkheidsbeperking niet van toepassing is in geval van aanspraken op schadevergoeding als gevolg van schending van wet- en regelgeving op het terrein van de bescherming van persoonsgegevens of handelen in strijd met de rechtmatige instructies van de verwerkingsverantwoordelijke. Onder schade wordt mede begrepen een door de toezichthoudende autoriteit opgelegde boete. Opdrachtgever ziet geen aanleiding om af te wijken van deze bepaling.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
3.	08-07-2026	Concept-overeenkomst, artikel 4	De AFM heeft in antwoord op vraag 4 van NVI 1 bevestigd dat opdrachtnemer de mobiliteitskosten voorschiet en maandelijks doorbelast. Gelet op deze voorfinancieringsstructuur en het vereiste van evenwichtige risicoverdeling: is de AFM bereid te bevestigen dat opdrachtnemer gerechtigd is bij aanvang van de dienstverlening een eenmalig voorschot te bedingen ter grootte van de verwachte mobiliteitskosten van één kalendermaand, gebaseerd op het indicatieve maandvolume uit de aanbestedingsstukken, te verrekenen bij het einde van de overeenkomst?	AFM blijft bij het standpunt om niet te gaan werken met een voorschotregeling. Ter beperking van de liquiditeitsbelasting voor Opdrachtnemer zal AFM de betaaltermijn voor correct ingediende facturen verkorten naar veertien (14) kalenderdagen na ontvangst van de factuur. De facturatie blijft maandelijks achteraf plaatsvinden op basis van daadwerkelijk gemaakte mobiliteitskosten en geleverde dienstverlening. De concept Overeenkomst ver def 1.2 NvI2 wordt hierop aangepast als volgt: <i>" 5.3. In afwijking van de betalingsregeling opgenomen in de ARVODI-2025 betaalt Opdrachtgever correct en volledig ingediende facturen binnen veertien (14) kalenderdagen na ontvangst."</i>

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM

Kenmerk: 2026-170-04

Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
4.	08-07-2026	Concept-overeenkomst, artikel 5.2	Opdrachtnemer wijst erop dat zij uitsluitend een contractuele relatie heeft met opdrachtgever als werkgever, en geen enkele contractuele relatie met individuele medewerkers. Opdrachtnemer kan medewerkers derhalve niet rechtstreeks aanspreken voor boetes, CJIB-beschikkingen of naheffingen parkeerbelasting die aan opdrachtnemer worden doorberekend in verband met het gebruik van mobiliteitsdiensten door die medewerkers. De enige contractuele route voor doorbelasting van dergelijke kosten loopt via opdrachtgever als werkgever, die die kosten vervolgens desgewenst via de payroll kan verrekenen met de betrokken medewerker. Kan de AFM bevestigen dat artikel 4.10 van de Concept Overeenkomst aldus wordt gelezen dat opdrachtnemer gerechtigd is boetes, CJIB-beschikkingen, naheffingen parkeerbelasting en vergelijkbare kosten die samenhangen met gebruik van mobiliteitsdiensten door medewerkers van opdrachtgever, integraal aan opdrachtgever door te belasten? Zo niet, kan AFM dit toelichten?	AFM bevestigt dat artikel 4.10 aldus dient te worden gelezen dat kosten die door derden aan Opdrachtnemer in rekening worden gebracht en samenhangen met het gebruik van mobiliteitsdiensten door medewerkers van de AFM, zoals boetes, CJIB-beschikkingen, naheffingen parkeerbelasting en vergelijkbare kosten, door Opdrachtnemer aan Opdrachtgever kunnen worden doorbelast, mits deze kosten één-op-één en zonder opslag, marge of aanvullende vergoeding worden doorbelast. Deze kosten kwalificeren als doorbelaste derdenkosten en vallen niet onder de in artikel 4.10 bedoelde indexatie. Opdrachtgever merkt daarbij op dat eventuele verrekening van dergelijke kosten met individuele medewerkers een aangelegenheid is tussen Opdrachtgever en de betreffende medewerker. Opdrachtnemer heeft uitsluitend een contractuele relatie met Opdrachtgever. Opdrachtgever verwacht wel dat dergelijke kosten voldoende gespecificeerd en herleidbaar worden onderbouwd bij facturatie. Ter verduidelijking hebben wij artikel 5.4 toegevoegd aan concept Overeenkomst ver. def 1.2 NvI2: <i>"5.4. Onder doorbelaste mobiliteitskosten worden tevens verstaan boetes, CJIB-beschikkingen, naheffingen parkeerbelasting en vergelijkbare kosten die door bevoegde instanties of derden aan Opdrachtnemer in rekening worden gebracht in verband met het gebruik van mobiliteitsdiensten door medewerkers van Opdrachtgever. Deze kosten worden één-op-één en zonder opslag of marge aan Opdrachtgever doorbelast."</i>

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
5.	08-07-2026	Aanbestedingsleidraad OEA, artikel 3.1	Kan de AFM, los van de vraag welke vervoersmodaliteiten binnen de scope van de opdracht vallen, bevestigen dat opdrachtnemer niet kwalificeert als vervoerder in de zin van art. 8:1140 BW en niet aansprakelijk is voor tekortkomingen in de uitvoering van vervoers- of gebruiksovereenkomsten door individuele vervoerders en mobiliteitsaanbieders? En dat opdrachtnemer uitsluitend optreedt als facturatie- en platformpartij, waarbij de contractuele relatie voor het gebruik van mobiliteitsdiensten tot stand komt tussen de medewerker en de betreffende vervoerder of aanbieder? Zo niet, kan de AFM dit toelichten?	De AFM geeft geen generieke kwalificatie van de rol van Opdrachtnemer onder artikel 8:1140 BW en bevestigt evenmin dat Opdrachtnemer uitsluitend optreedt als facturatie- of platformpartij. De aanbestedingsstukken beschrijven de verantwoordelijkheden die Opdrachtnemer jegens Opdrachtgever heeft in het kader van de uitvoering van de Overeenkomst. Opdrachtnemer blijft verantwoordelijk voor de nakoming van de contractuele verplichtingen die op grond van de Overeenkomst en het Programma van Eisen op hem rusten, ongeacht de eventuele betrokkenheid van vervoerders, mobiliteitsaanbieders of andere derden bij de uitvoering daarvan. Voor zover Opdrachtnemer voor de uitvoering gebruikmaakt van derden, doet dit aan de contractuele verantwoordelijkheden van Opdrachtnemer jegens Opdrachtgever niets af.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM

Kenmerk: 2026-170-04

Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
6.	08-07-2026	Programma van Eisen, nummer 77	Inschrijver begrijpt dat de AFM wenst te borgen dat voor weekendreizen een onderbouwing beschikbaar is. Wij verzoeken de AFM te heroverwegen of een verplichte toelichting voor iedere weekendreis noodzakelijk is. Een dergelijke inrichting leidt tot extra administratieve handelingen voor alle medewerkers die incidenteel in het weekend reizen, terwijl slechts een beperkt deel van deze reizen aanleiding zal geven tot nadere beoordeling. Naar de mening van Inschrijver kan hetzelfde controledoel worden bereikt door weekendreizen automatisch inzichtelijk te maken voor de AFM, zodat deze indien gewenst nader kunnen worden beoordeeld of bevraagd. Is de AFM bereid de eis zodanig aan te passen dat het verplicht vastleggen van een toelichting per weekendreis niet langer vereist is, mits het systeem weekendreizen herkenbaar maakt en de AFM in staat stelt deze te controleren en indien nodig aanvullende informatie op te vragen? Indien de AFM niet bereid is deze eis te laten vervallen, is de AFM dan bereid een functionaliteit te accepteren waarbij medewerkers bij iedere reisregistratie de mogelijkheid hebben een opmerking of toelichting vast te leggen, zonder dat dit specifiek en verplicht wordt afgedwongen voor weekendreizen? Hiermee blijft de mogelijkheid bestaan om relevante context vast te leggen, terwijl wordt voorkomen dat voor puur een specifieke categorie reizen aanvullende logica en administratieve verplichtingen worden geïntroduceerd.	De AFM handhaaft deze eis. Voor de AFM vormen reizen in het weekend een uitzondering op het reguliere reispatroon. De zakelijke context van dergelijke reizen kan niet worden afgeleid uit de transactiegegevens en wordt ook niet ondersteund door aanvullende gegevensbronnen zoals roosterinformatie of vooraf goedgekeurde dienstreizen. Opdrachtgever acht het daarom wenselijk dat deze context direct bij de registratie wordt vastgelegd. Het alternatief is dat wij achteraf de reiziger moeten benaderen om nadere onderbouwing van de reis te vragen en dat is zowel voor ons als voor de medewerker een hoge administratieve last. Het uitsluitend signaleren van weekendreizen of het gebruik van een algemeen, niet-verplicht opmerkingenveld leidt naar het oordeel van Opdrachtgever niet tot vermindering van de controle- en beheerlast, aangezien aanvullende navraag en beoordeling dan alsnog noodzakelijk zijn. De eis wordt daarom niet aangepast.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
7.	08-07-2026	Programma van Eisen, nummer 136	Naar aanleiding van de verduidelijking van eis 136 begrijpen wij dat voor telefonische meldingen een maximale reactietijd geldt van 1 uur voor een eerste inhoudelijke reactie met oplossingsrichting. Deze termijn is voor inschrijver in redelijkheid niet haalbaar, mede omdat de aard, urgentie en complexiteit van meldingen sterk kan verschillen en een inhoudelijke oplossingsrichting niet in alle gevallen binnen één uur zorgvuldig kan worden vastgesteld. Door de verruiming naar 3 werkdagen worden partijen met langere reactietijden bevoordeeld, terwijl de oorspronkelijke eis van 1 werkdag juist een passend minimumniveau van dienstverlening borgde. Kan Opdrachtgever toelichten waarom voor deze verlaging van het serviceniveau is gekozen? Is de Aanbestedende Dienst bereid om de genoemde reactietijden uit eis 136 te heroverwegen, te laten vervallen, dan wel deze aan te merken als indicatieve streeftermijnen in plaats van harde contractuele verplichtingen? Hiermee wordt voorkomen dat inschrijvers worden uitgesloten op basis van een reactietermijn die in de praktijk niet voor alle typen meldingen realistisch uitvoerbaar is, en wordt tevens een gelijk en proportioneel speelveld voor alle inschrijvers geborgd.	Als reactie op de vraag begrijpen wij dat de gestelde termijnen beperkend kunnen zijn. Wij vertrouwen op de professionaliteit van de partij om urgente zaken met spoed op te pakken. Melder zal in het kader van de hulpvraag een keuze maken in hoeverre er urgentie is en hierdoor wordt al gestuurd op een haalbare reactie termijn van de Opdrachtnemer. De termijnen beschreven in de eis kunnen worden geïnterpreteerd als indicatieve streeftermijnen. Wanneer dit in de praktijk niet naar teverredenheid verloopt en voor strubbeling in het proces zorgt zullen partijen in overleg KPI's opstellen.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
8.	08-07-2026	Programma van Eisen, nummer 22	Kan de AFM verduidelijken welk functioneel doel wordt beoogd met de gevraagde SIEM/SOC-integratie? Aangezien authenticatie van AFM-medewerkers via door AFM beheerde SSO/identity providers plaatsvindt en beveiligingsincidenten reeds via het incidentmanagementproces worden gemeld, verzoekt Inschrijver de AFM te bevestigen dat periodieke beveiligingsrapportages en incidentmeldingen als alternatief volstaan voor een continue API-export van security logs. Indien dit niet volstaat, kan de AFM dan concreet aangeven welke specifieke use cases hiermee niet worden afgedekt?	Integratie met SOC/SIEM heeft een niet functioneel doel. Vooralsnog heeft AFM geen usecases bepaald voor de integratie van de SaaS applicatie met de AFM SOC/SIEM. Aansluiten op AFM beheerde SSO/Identity provider, periodieke beveiligingsrapportages en incident meldingen worden voor nu voldoende geacht. Overige aspecten uit deze eis blijven valide: <i>Op verzoek van Opdrachtgever:</i> -Worden relevante loggegevens beschikbaar gesteld binnen een afgesproken termijn; -Ondersteunt de leverancier bij onderzoek naar beveiligingsincidenten;
9.	08-07-2026	Aanbestedingsleidraad, scope	Kan de AFM bevestigen dat opdrachtgever verantwoordelijk is voor de tijdigheid, juistheid en volledigheid van alle (via de AFAS-koppeling aangeleverde mutatie)gegevens?	De AFM bevestigt dat zij verantwoordelijk is voor de tijdigheid, juistheid en volledigheid van de gegevens die via de HR-koppeling worden aangeleverd. Opdrachtnemer blijft verantwoordelijk voor de correcte werking van de koppeling, de verwerking van de aangeleverde gegevens en het signaleren van uitval, fouten of onvolledige verwerking binnen de eigen oplossing.

Nota van Inlichtingen

NvI 2

Europese openbare aanbesteding Mobiliteitsvoorziening voor AFM
Kenmerk: 2026-170-04
Datum gepubliceerd: 01.06.2026

Nummer	Datum vraag	Referentie - document / hoofdstuk / paragraaf / bladzijde:	Vraag	Antwoord
10.	08-07-2026	Programma van Eisen, nummer 41	Naar aanleiding van uw antwoord begrijpen wij dat de mobiliteitskaart direct na melding van verlies of diefstal geblokkeerd moet kunnen worden en dat kosten die na blokkering worden gemaakt voor rekening van Inschrijver komen. Inschrijver onderschrijft het belang van een zo spoedig mogelijke blokkering na melding. Tegelijkertijd merken wij op dat in de praktijk niet bij alle transacties eenduidig kan worden vastgesteld op welk exact tijdstip de kosten zijn gemaakt. Daardoor kan niet in alle gevallen objectief worden bepaald of kosten vóór of ná het exacte meldmoment zijn ontstaan. Is Opdrachtgever daarom bereid te bevestigen dat kosten die op de kalenderdag van de melding van verlies of diefstal worden gemaakt, voor rekening van Opdrachtgever blijven, en dat uitsluitend kosten die worden gemaakt ná deze kalenderdag voor rekening van Inschrijver komen? Hiermee ontstaat een uitvoerbare, controleerbare en voor beide partijen objectief toepasbare risicoverdeling, zonder afbreuk te doen aan de verplichting van Inschrijver om de kaart na melding zo spoedig mogelijk te blokkeren.	Ja, de Opdrachtgever is bereid dit te bevestigen. Naar aanleiding van uw vraag is eis 41 als volgt aangepast: <i>"Bij verlies of diefstal van de Mobiliteitsvoorziening ligt het risico van mogelijk misbruik door derden bij de Opdrachtgever tot en met de kalenderdag waarop de Opdrachtnemer een melding van verlies of diefstal heeft ontvangen. Kosten als gevolg van mogelijk misbruik door derden vanaf de eerstvolgende kalenderdag komen voor rekening van de Opdrachtnemer. De Opdrachtnemer is verplicht de Mobiliteitsvoorziening na ontvangst van de melding zo spoedig mogelijk te blokkeren."</i> De aangepaste eis is opgenomen in het Programma van Eisen ver. def 1.1 NvI2.