

Nota van Inlichtingen 2 dd 23 september 2026
Parkeeronderzoeken gemeente Arnhem
 Zaaknummer: 4931713



Vraag nummer	Documentnaam	Hoofdstuk/paragraaf	blz.	Vraag	Antwoord
1	AD	3.4.1		Wordt een bedrijfsaansprakelijkheid bedoeld? Een beroepsverzekering voor de aard van deze opdracht betreft het feitelijk verzamelen, verwerken en ontsluiten van parkeerdata. Het Programma van Eisen bevestigt dit uitdrukkelijk: rapportages en analyses dienen "feitelijk van aard te zijn en vrij te blijven van interpretaties, aannames of beleidsmatige duiding" (PvE, eis 56). De opdrachtnemer geeft dus geen advies en neemt geen beleidsbeslissingen; het risico op zuivere vermogensschade door adviesfouten is daarmee zeer beperkt. Tegen deze achtergrond komt een verplichte (beroeps)aansprakelijkheidsdekking van € 2.500.000,- per gebeurtenis ons disproportioneel voor, mede gelet op het proportionaliteitsbeginsel (art. 1.10 Aanbestedingswet 2012) en de Gids Proportionaliteit. Is het mogelijk deze te herzien? Dit is een prijzige verzekering, maar lijkt in dit geval ook niet passend bij de opdracht en het verzekerde bedrag is disproportioneel.	De herziening luidt als volgt: De ondernemer is op een passende en gebruikelijke wijze verzekerd en houdt zich zodanig verzekerd tegen bedrijfs- en beroepsaansprakelijkheidsrisico's. In dit kader is opdrachtnemer voor de door haar geleverde goederen en/of diensten verzekerd voor minimaal € 1.000.000,- per gebeurtenis en minimaal € 2.000.000,- per verzekeringsjaar.
2	Nvl 1			In de vorige NVI is aangegeven dat de bezetting op parkeervakniveau gemeten moet worden en niet op sectieniveau. Dit zorgt voor veel extra kosten in de dataverzameling en datacontrole. Daarnaast is het oude niveau op basis van secties. Dus vergelijkingen zijn op basis van secties. Parkeervakdata kan makkelijk geaggregeerd worden naar secties, maar dan vervalt het nut van dataverzameling op basis van individuele parkeervakken. Bij dataverzameling op sectieniveau wordt uiteraard wel gekeken naar op welk type parkeervak een voertuig geparkeerd staat. Wanneer het sectiebestand met zorg is opgesteld (straathoek-straathoek, per zijde van de weg, 1 regime, straatnaam/buurtnaam etc.) voorziet het meten op ons sectieniveau voor gedetailleerde data. Wat is het beoogde doel van bezetting meten op individueel parkeervakniveau, en wat is voor de opdrachtgever de meerwaarde van dit detailniveau t.o.v. secties? Is het mogelijk om op sectieniveau te meten zolang deze zeer gedetailleerd zijn?	Het meten op parkeervakniveau geeft meer input over de bezetting per vak en ook over het gebruik van de verschillende vakken. Met data op parkeervakniveau is Opdrachtgever niet alleen specifiek, maar ook flexibeler in haar analyses. Voor de oude onderzoeken geldt dat deze op sectieniveau worden geanalyseerd. Opdrachtgever houdt vast aan meten op parkeervakniveau.
3				Wanneer er toch op individueel parkeervakniveau gemeten moet worden, hoe wordt er omgegaan met foutparkeerders? Wordt er dan een netto parkeerdruk van de parkeervakken verwacht, en een bruto parkeerdruk per fiscaal/vergunnings/CBS-gebied?	Foutparkeerders worden toebedeeld aan een sectie, tenzij zij illegaal in een vak staan (geparkeerd op een GPP zonder GPK). Dan moet dit zichtbaar zijn op parkeervakniveau.
4	AD			In het aanbestedingsdocument is opgenomen dat de parkeeronderzoeken worden uitgevoerd volgens gezamenlijk vastgestelde meetprotocollen. Kunt u aangeven of hiervoor reeds bestaande meetprotocollen beschikbaar zijn die als uitgangspunt gelden? Zo ja, kunt u deze beschikbaar stellen? Indien deze gedurende de implementatiefase gezamenlijk worden opgesteld, bevestigt u dan dat inschrijver binnen de eisen uit het PvE ruimte heeft om de eigen meetmethodiek voor te stellen?	Nee, er liggen geen meetprotocollen vast. In de implementatiefase wordt de optimale meetmethodiek gezamenlijk vastgesteld met opdrachtnemer. Daarbij geldt het volgende als uitgangspunt: het meten vindt plaats door in het telgebied de kentekens van geparkeerde voertuigen vast te leggen en eventuele bijzonderheden zoals fout parkeren (binnen/buiten vak), op bijzondere plekken geparkeerd en objecten daarbij in te voeren. De volgende zaken moeten per voertuig worden vastgelegd: • goed geparkeerd (binnen vakken); • fout geparkeerd (binnen of buiten vakken); • op bijzondere plekken geparkeerd, naar soort; • opbrekingen; • objecten op parkeerplaatsen.
5	PvE			Begrijpen wij correct dat de in het PvE voorgeschreven parkeeronderzoeken fysiek op straat moeten worden uitgevoerd, maar dat opdrachtnemer daarnaast aanvullende observatie- en databronnen mag inzetten voor onder andere voorbereiding, validatie en het signaleren van wijzigingen tussen formele meetmomenten? En dat deze signalen mogen worden gebruikt als input voor volgende onderzoeksrondes en eventuele incidentele onderzoeken, mits deze aanvullende middelen niet in de plaats treden van de voorgeschreven fysieke metingen en aan de overige eisen uit het PvE wordt voldaan?	Ja, dit is correct. Zolang als de gevraagde gegevens buiten verzameld worden, zijn aanvullende bronnen in te zetten ter verbetering van het daadwerkelijk data verzamelen op straat door middel van (geautomatiseerde)observatie.

Vraag nummer	Documentnaam	Hoofdstuk/ paragraaf	blz.	Vraag	Antwoord
6				Beschikt gemeente Arnhem over bestaande scangegevens die gedurende de raamovereenkomst aan opdrachtnemer beschikbaar kunnen worden gesteld ten behoeve van de parkeeronderzoeken? Zo ja, kunt u aangeven welke gegevens beschikbaar zijn, wat de geografische dekking en frequentie daarvan is, over welke historische periode deze beschikbaar zijn en onder welke voorwaarden opdrachtnemer hiervan gebruik kan maken?	Opdrachtgever stelt initieel de volledige capaciteitskaart beschikbaar, welke opdrachtnemer dient te gebruiken voor controle van de capaciteit aan parkeervakken bij de capaciteitsonderzoeken, gedurende de looptijd van de raamovereenkomst. Voor het vullen van het dashboard is historische data vanaf 2020 beschikbaar en deze wordt door opdrachtgever bij aanvang van de opdracht aangeleverd. Deze data is zowel op parkeervakniveau als op sectienniveau als het gaat over parkeerdruk en betalingsbereidheid. Zie hiervoor de meegeleverde voorbeeld data ten behoeve van de presentatie van het dashboard. Alle historische onderzoeken worden op vergelijkbare wijze aangeleverd.
7				Kunt u bevestigen dat wanneer gedurende de looptijd als gevolg van herinrichting, gebiedsontwikkeling of uitbreiding van gereguleerd parkeren nieuwe parkeer capaciteit moet worden bepaald en ingetekend, deze werkzaamheden niet vallen onder de reguliere capaciteitsanalyse (controle op juistheid en volledigheid van aangeleverde capaciteitsdata), maar afzonderlijk door opdrachtgever worden verstrekt?	Nee. De capaciteitsbepalingen zijn juist om in beeld te krijgen of er iets veranderd is en zo ja wat er veranderd is. Dit moet bij ieder onderzoek geactualiseerd worden.
8	PvE			Welke minimale voorbereidingstermijn geldt tussen het verstrekken van een incidentele deelopdracht en het gewenste eerste meetmoment? Begrijpen wij daarnaast correct dat de in het PvE genoemde termijn van drie weken betrekking heeft op verwerking en beschikbaarstelling van de onderzoeksresultaten na afronding van de metingen?	Opdrachtgever acht een termijn van drie weken als een redelijke voorbereidingstermijn voor een incidenteel onderzoek. Opdrachtgever zal altijd in overeenstemming met opdrachtnemer een incidenteel onderzoek inplannen (uitvoering). Ja, de in het PvE genoemde termijn van drie weken heeft betrekking op de verwerking en beschikbaarstelling van de onderzoeksresultaten na afronding van een meting.
9				Kunt u aangeven welke historische parkeeronderzoeksdata bij aanvang van de opdracht beschikbaar wordt gesteld voor migratie naar het nieuwe dashboard, over welke onderzoeksjaren deze data beschikbaar is, in welke bestandsformaten deze wordt aangeleverd en op welk geografisch detailniveau de gegevens beschikbaar zijn?	Voor het vullen van het dashboard is historische data vanaf 2020 beschikbaar en deze wordt door opdrachtgever bij aanvang van de opdracht aangeleverd. Deze data is zowel op parkeervakniveau als op sectienniveau als het gaat over parkeerdruk en betalingsbereidheid. Zie hiervoor de meegeleverde voorbeeld data ten behoeve van de presentatie van het dashboard. Alle historische onderzoeken worden op vergelijkbare wijze aangeleverd.
10				De DPIA wordt gedurende de implementatieperiode januari–maart 2027 doorlopen en dient vóór aanvang van de nulmeting gereed te zijn. Kunt u aangeven hoe wordt omgegaan met de planning van de nulmeting indien de DPIA, ondanks tijdige medewerking van opdrachtnemer, niet tijdig kan worden afgerond?	De DPIA moet gereed zijn voordat gestart mag worden met metingen. Wanneer er voldoende medewerking is geleverd door opdrachtnemer, dan ligt het risico voor de planning van de nulmeting bij opdrachtgever.
11				Welke definitie en classificatieregels hanteert gemeente Arnhem voor een parkeerplaats op eigen terrein (POET)? Dient uitsluitend de fysieke aanwezigheid of potentie van een parkeerplaats op eigen terrein te worden vastgesteld, of dient tevens de feitelijke beschikbaarheid en bruikbaarheid als parkeerplaats te worden beoordeeld?	Zie eis 3 en eis 9, bullet POET-inventarisatie in het PvE. Dit betreft het in kaart brengen van alle parkeerplaatsen op eigen terrein die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg, zoals de aanwezigheid van een garage en de omvang van de oprit. De afmeting van de oprit moet voldoen aan de CROW normen. Dit betreft zowel woon- als bedrijfsadressen.
12	Prijzenblad			In het prijzenblad wordt voor Parkeeronderzoek auto en fiets uitgegaan van een onderzoeksgebied van circa 350 km weglengte, waarbij inschrijver zelf het aantal af te leggen kilometers voor de totale dataverzameling inschat en afwijkingen daarvan niet leiden tot aanpassing van de geoffreerde prijs. Kunt u bevestigen dat de geoffreerde prijs per meetmoment betrekking heeft op één volledige uitvoering van het op dat moment door opdrachtgever opgedragen onderzoeksgebied, en dat bij uitbreiding of verkleining van het onderzoeksgebied bij vervolgoopdrachten de prijs wordt bepaald aan de hand van de in het prijzenblad genoemde referentiewaarden? Zo ja, kunt u toelichten volgens welke berekeningssystematiek deze herrekening plaatsvindt?	Ja, de geoffreerde prijs per meetmoment heeft betrekking op één volledige uitvoering van het op dat moment door Opdrachtgever opgedragen onderzoeksgebied. Bij uitbreiding of verkleining van het onderzoeksgebied bij vervolgoopdrachten wordt de prijs bepaald aan de hand van de in het Prijzenblad genoemde referentiewaarden (aantal km weglengte, type onderzoek, aantal meetmomenten). De geoffreerde prijs per meetmoment wordt gedeeld door de referentiewaarde van het aantal km weglengte, waarmee een prijs per kilometer per meetmoment ontstaat. Deze prijs per kilometer wordt vermenigvuldigd met het daadwerkelijke aantal kilometers weglengte van het op dat moment opgedragen onderzoeksgebied.
13				Kunt u aangeven op welke wijze incidentele parkeeronderzoeken en afzonderlijk uitgevraagde onderzoeksonderdelen financieel worden afgerekend? Worden hiervoor de overeenkomstige X- en Y-prijscomponenten uit het prijzenblad toegepast en, indien de omvang afwijkt van de referentieomvang, op welke wijze wordt de prijs voor de betreffende deelopdracht dan bepaald?	Voor incidentele parkeeronderzoeken en afzonderlijk uitgevraagde onderzoeksonderdelen vraagt Opdrachtgever een offerte op bij Opdrachtnemer. Het gesprek over deze offerte wordt gevoerd op basis van de prijscomponenten (X- en Y-componenten) uit het Prijzenblad. Uitgangspunt is dat de offerte in lijn is met deze prijscomponenten. Indien de offerte hiervan afwijkt, onderbouwt Opdrachtnemer dit met steekhoudende argumenten.

Vraag nummer	Documentnaam	Hoofdstuk/paragraaf	blz.	Vraag	Antwoord
14	AD	4.1	22	Staan jullie open voor een hybride voertuig dat in stedelijk gebied grotendeels (ca. 80%) elektrisch rijdt als gelijkwaardig alternatief? Door verschillende meettijden, afstanden naar de onderzoekslocatie is er niet altijd voldoende tijd om te laden en kan dit eventueel het onderzoeksresultaat belemmeren. Daardoor hebben wij ervoor gekozen een hybride voertuig aan te schaffen.	Ja, een hybride voertuig wordt toegestaan. Uitgangspunt hierbij is dat elektrisch gereden wordt. En dat conform het milieu- en zero-emissie beleid (geldig in bepaalde gebieden voor vrachtwagens en bestelbussen) van de gemeente gehandeld wordt. Informatie hierover is te vinden op: https://www.arnhem.nl/alle-onderwerpen/verkeer/milieuzone-en-zero-emissiezone/