

Algemene informatie

Aanbesteding: Wagenparkbeheer op basis van full operational lease
Aanbestedende Dienst: Gemeente Gooise Meren
Referentie: 1439452
Toelichting: Let op: gewijzigd programma van eisen en gewijzigde planning.

Vraag en antwoord

Ref.nr. 1
Onderwerp: Prijzenblad

Vraag:

In het prijzenblad hebben enkele voertuigen een hogere wegingsfactor. Kan opdrachtgever toelichten waarop deze wegingsfactoren zijn gebaseerd en bevestigen dat bij een aangeboden gelijkwaardig voertuig dezelfde wegingsfactor wordt toegepast?

Antwoord:

Dit is gebaseerd op het feit dat van dat type auto verwacht wordt dat meerdere auto's worden afgenomen. Vandaar een zwaardere weging. Bijvoorbeeld voor de deelauto's. Ook bij een aangeboden gelijkwaardig voertuig wordt dezelfde weging toegepast.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr. 2
Onderwerp: Prijzenblad

Vraag:

In Bijlage 4 Prijzenblad.xlsx is voor drie BOA-voertuigen een stelpost van € 9.500 per voertuig voor een dakset opgenomen, in totaal € 28.500. In paragraaf 2.3 van de offerteaanvraag wordt bij de berekening van de maximale waarde uitsluitend rekening gehouden met een stelpost van € 1.500 per voertuig voor betimmering. Niet duidelijk is of de kosten van de daksets in de maximale waarde van € 507.000 zijn meegenomen en hoe deze zich verhouden tot de stelpost voor betimmering. Wanneer de daksets binnen de maximale waarde moeten worden gefinancierd, resteert minder ruimte voor de daadwerkelijke lease en vervanging van voertuigen. Wij verzoeken opdrachtgever daarom de opbouw van de maximale waarde te verduidelijken en, indien de daksets daarin nog niet afzonderlijk zijn meegenomen, de maximale waarde met het daarvoor benodigde bedrag te verhogen.

Antwoord:

De maximale waarde van € 507.000 is gebaseerd op de geraamde kosten voor het volledige leasecontract gedurende de contractperiode, inclusief de in de offerteaanvraag benoemde aanvullende voorzieningen. De in het prijzenblad opgenomen stelpost voor de drie BOA-daksets (€ 9.500 per voertuig, totaal € 28.500) maakt onderdeel uit van deze maximale opdrachtwaarde en is derhalve reeds in de raming meegenomen.

De stelpost van € 1.500 per voertuig voor betimmering betreft een afzonderlijke voorziening met een ander doel dan de BOA-daksets. De daksets en de betimmering dienen daarom niet als overlappende posten te worden beschouwd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

3

Onderwerp:

PVE 35

Vraag:

In eis 35h van het Programma van Eisen staat dat alle voertuigen in businessuitvoering moeten worden geleverd. In Bijlage 4 Prijzenblad.xlsx worden echter specifieke uitvoeringen voorgeschreven, waaronder Pure, Selection, Pop, You en First Edition. Deze uitvoeringen vertegenwoordigen verschillende uitrustingsniveaus en zijn niet zonder meer aan te merken als businessuitvoering. Hierdoor is niet duidelijk of inschrijvers de specifiek genoemde uitvoeringen moeten calculeren of deze moeten uitbreiden tot het door opdrachtgever gewenste businessuitrustingsniveau. Wij verzoeken opdrachtgever aan te geven welk uitrustingsniveau leidend is en de minimale uitrusting van de verlangde businessuitvoering concreet te specificeren, zodat alle inschrijvers vanuit dezelfde uitgangspunten calculeren.

Antwoord:

Het prijzenblad is hierop aangepast. De specifieke uitvoeringen zijn verwijderd en inschrijver dient per gevraagd merk (of gelijkwaardig) een business edition/lease edition aan te bieden.

Eis 35h dient te worden gelezen in die zin dat de aangeboden voertuigen moeten beschikken over een representatief uitrustingsniveau dat passend is voor zakelijk gebruik en minimaal gelijkwaardig is aan de in het prijzenblad genoemde uitvoering. Indien de genoemde uitvoering door de fabrikant reeds voldoet aan dit niveau, zijn geen aanvullende uitbreidingen noodzakelijk.

Inschrijvers dienen derhalve uit te gaan van de specifiek in het prijzenblad genoemde uitvoeringen: de business edition/ lease edition. Het is niet de bedoeling deze standaard op te waarderen naar een hoger uitrustingsniveau, tenzij dit noodzakelijk is om te voldoen aan de overige eisen uit het Programma van Eisen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

4

Onderwerp:

Prijzenblad

Vraag:

In Bijlage 4 Prijzenblad.xlsx worden verschillende specifieke voertuigmodellen en uitvoeringen uitgevraagd. Meerdere genoemde uitvoeringen zijn inmiddels niet meer bestelbaar, waardoor inschrijvers een alternatief voertuig moeten aanbieden. De voorgeschreven criteria voor gelijkwaardigheid, namelijk hetzelfde segment en een gelijk of hoger aantal kWh en kW, garanderen echter geen functioneel en prijstechnisch vergelijkbaar voertuig. Hierdoor kunnen inschrijvers verschillende alternatieven en uitgangspunten hanteren, terwijl een alternatief dat niet als gelijkwaardig wordt beoordeeld tot uitsluiting kan leiden. Wij verzoeken opdrachtgever daarom het prijzenblad te actualiseren met voertuigen en uitvoeringen die op het moment van inschrijving bestelbaar zijn en daarbij per voertuig de actuele catalogusprijs en vereiste specificaties te vermelden.

Antwoord:

We hebben de uitvoeringen (Pure bijv. ID.3. Volkswagen) weggehaald. De uitvoeringen dienen business line (of gelijkwaardig aan business line (een lease edition)) te zijn. Daarnaast zijn sommige specificaties aangepast, zodat deze voldoen aan de op dit moment te bestellen modellen (zoals aanpassen Kw, Kwh). De Kia EV9 is vervangen voor de Kia EV2. De Skoda Enyaq is vervangen voor de Skoda Epic. Er is een nieuwe versie van het prijzenblad geüpload.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

5

Onderwerp:

AIV 3.2

Vraag:

In artikel 3.2 van de Algemene Inkoopvoorwaarden worden de algemene en branchespecifieke voorwaarden van opdrachtnemer uitgesloten. De inkoopvoorwaarden hebben een generiek karakter en regelen niet alle voor operationele autoleasing noodzakelijke onderwerpen, waaronder voertuiggebruik, onderhoud, schade, verzekering, inlevering en eindecontractafwikkeling. Wij verzoeken opdrachtgever daarom de Algemene Voorwaarden bij Operationele Autoleasing van opdrachtnemer als laatste in de contractuele rangorde op te nemen, uitsluitend voor zover deze niet strijdig zijn met de hoger gerangschikte aanbestedingsdocumenten. Gaat opdrachtgever hiermee akkoord?

Antwoord:

Niet akkoord. De door u genoemde onderwerpen zijn naar het oordeel van opdrachtgever reeds voldoende uitgewerkt in het Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de overeenkomst. Mocht u desondanks bepaalde onderwerpen missen, dan verzoeken wij u deze nader te specificeren. Opdrachtgever zal vervolgens bezien of aanvulling noodzakelijk is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

6

Onderwerp:

CRO 10.1

Vraag:

In artikel 10.1 van de concept-raamovereenkomst wordt een SROI-verplichting opgelegd van 2% van de totale gefactureerde opdrachtsom. Full operational lease is kapitaalintensief: het grootste deel van de opdrachtsom bestaat uit voertuig-, financierings-, verzekerings- en exploitatiekosten en heeft geen directe relatie met de inzet van personeel. Toepassing van 2% over de volledige opdrachtsom leidt daardoor tot een onevenredige SROI-verplichting. Wij verzoeken opdrachtgever de SROI-verplichting uitsluitend te berekenen over de personele component van de dienstverlening, met uitsluiting van de voertuig- en overige externe kosten. Kan opdrachtgever hiermee instemmen en artikel 10.1 hierop aanpassen?

Antwoord:

Nee, opdrachtgever stemt niet in met het verzoek. De SROI-verplichting bedraagt 2% van de totale gefactureerde opdrachtsom. De grondslag wordt niet beperkt tot uitsluitend de personele component.

Bij de vaststelling van het verlaagde percentage van 2% is rekening gehouden met de aard van de opdracht. Daarnaast biedt de gehanteerde SROI-systematiek verschillende mogelijkheden om aan de verplichting te voldoen. SROI-activiteiten hoeven niet uitsluitend binnen de opdracht te worden uitgevoerd, maar kunnen ook binnen de eigen bedrijfsvoering van opdrachtnemer of bij een

onderaannemer of toeleverancier plaatsvinden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

7

Onderwerp:

AIV 17.1

Vraag:

In artikel 17.1 van de Algemene Inkoopvoorwaarden wordt naast een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering ook een beroepsaansprakelijkheidsverzekering verplicht gesteld. Een beroepsaansprakelijkheidsverzekering is voor de gevraagde full operational leashedienstverlening niet beschikbaar en zal daarom niet worden afgesloten. Inschrijver beschikt wel over een passende bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering die voldoet aan de in paragraaf 4.2 van de offerteaanvraag gestelde dekkingsbedragen. Wij verzoeken opdrachtgever de verplichting tot een beroepsaansprakelijkheidsverzekering te laten vervallen en te bevestigen dat de voorgeschreven bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering volstaat.

Antwoord:

Een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering volstaat inderdaad. Een beroepsaansprakelijkheidsverzekering is niet nodig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

8

Onderwerp:

PVE 82

Vraag:

In eis 82 van het Programma van Eisen wordt voorgeschreven dat premiewijzigingen worden gebaseerd op de individuele premie-schadeverhouding van opdrachtgever. Binnen het uitgevraagde wagenpark kan één omvangrijke incidentele schade deze verhouding sterk beïnvloeden, zonder dat het structurele risicoprofiel van het wagenpark is gewijzigd. De PSV-regeling vormt daardoor geen stabiele en representatieve grondslag voor de premievaststelling en kan leiden tot onevenredige premieschommelingen of het vooraf inprijzen van dit risico. Wij verzoeken opdrachtgever daarom eis 82 te laten vervallen en gedurende de overeenkomst de reguliere premievaststelling van opdrachtnemer toe te staan. Gaat opdrachtgever hiermee akkoord?

Antwoord:

Opdrachtgever handhaaft eis 82 zoals opgenomen in het Programma van Eisen. De premie-schadeverhouding (PSV) wordt beschouwd als een passend instrument om de premieontwikkeling gedurende de contractperiode aan te laten sluiten bij het daadwerkelijke schadeverloop van het wagenpark.

Opdrachtgever onderkent dat incidentele schades invloed kunnen hebben op de PSV. Tegelijkertijd biedt deze systematiek transparantie en een directe relatie tussen schadelast en premieontwikkeling. Van opdrachtnemers mag worden verwacht dat zij bij de toepassing van de PSV-methodiek op professionele wijze omgaan met incidentele en uitzonderlijke schadesituaties.

Daarnaast staat het inschrijvers vrij om eventuele risico's die samenhangen met de gevraagde premiesystematiek in hun inschrijving te verwerken. Hiermee wordt voor alle inschrijvers een gelijk uitgangspunt gehanteerd.

Opdrachtgever ziet daarom geen aanleiding om eis 82 te laten vervallen of de reguliere premievaststellingsmethodiek van individuele inschrijvers als uitgangspunt te accepteren. De aanbestedingsstukken worden op dit punt niet gewijzigd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

9

Onderwerp:

PVE 63

Vraag:

In eis 63 van het Programma van Eisen wordt opdrachtnemer verantwoordelijk gesteld voor de tijdige uitvoering van onderhoud, reparaties, bandenwissels en keuringen. De onderhoudsbehoefte wordt door het voertuig gesignaleerd en de daadwerkelijke uitvoering is mede afhankelijk van het tijdig beschikbaar stellen van het voertuig door opdrachtgever of gebruiker. Opdrachtnemer kan daarom niet verantwoordelijk worden gehouden voor de tijdige uitvoering, maar wel voor een actieve signalerings- en opvolgingsfunctie. Wij verzoeken opdrachtgever eis 63 hierop aan te passen en te bevestigen dat opdrachtnemer actief controleert

op naderende onderhoudsintervallen, opdrachtgever of gebruiker tijdig informeert en waar nodig ondersteunt bij het inplannen van een afspraak.

Antwoord:

Naar aanleiding van uw verzoek verduidelijken wij eis 63 als volgt.

Opdrachtgever erkent dat de daadwerkelijke uitvoering van onderhoud, reparaties, bandenwissels en keuringen mede afhankelijk is van het tijdig beschikbaar stellen van het voertuig door de gebruiker. Opdrachtnemer kan daarom niet volledig verantwoordelijk worden gehouden voor de feitelijke uitvoering indien het voertuig niet tijdig wordt aangeboden.

Het doel van eis 63 is dat opdrachtnemer een actieve regierol vervult ten aanzien van het beheer van het wagenpark. Hieronder wordt verstaan dat opdrachtnemer tijdig onderhoudsintervallen, keuringen, bandenwissels en andere relevante service-activiteiten signaleert, opdrachtgever en/of gebruiker hierover informeert en waar nodig ondersteuning biedt bij het plannen van afspraken.

De verantwoordelijkheid van opdrachtnemer ziet derhalve op een adequate signalerings-, advies- en opvolgingsfunctie. Opdrachtgever en gebruiker blijven verantwoordelijk voor het daadwerkelijk beschikbaar stellen van het voertuig op het overeengekomen moment.

De aanbestedingsstukken worden op dit punt niet gewijzigd, aangezien opdrachtgever van oordeel is dat eis 63 in redelijkheid moet worden uitgelegd conform bovenstaande toelichting. Hiermee wordt geen resultaatsverplichting beoogd voor situaties die buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer liggen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

10

Onderwerp:

PVE 57

Vraag:

In eis 57 van het Programma van Eisen wordt een rentevastperiode van 60 dagen voorgeschreven en wordt de rente vervolgens op het moment van bestelling definitief vastgesteld. Opdrachtnemer kan de rente zowel gedurende deze 60 dagen als in de periode tussen bestelling en daadwerkelijke inzet niet garanderen zonder een aanzienlijk renterisico in het leasetarief op te nemen. Volgens de binnen onze dienstverlening gebruikelijke werkwijze wordt de rente daarom definitief vastgesteld op het moment van inzet, waarbij zowel rentestijgingen als rentedalingen transparant in het leasetarief worden verwerkt. Bij een uitzonderlijk grote rentewijziging treden partijen in overleg om tot een voor beide partijen werkbare oplossing te komen. Kan opdrachtgever met deze werkwijze instemmen en eis 57 hierop aanpassen?

Antwoord:

Opdrachtgever begrijpt dat het voor opdrachtnemer niet mogelijk is om renteontwikkelingen voor een langere periode volledig af te dekken zonder dat hiervoor een risico-opslag in het leasetarief wordt opgenomen. Tegelijkertijd acht opdrachtgever het van belang dat vooraf voldoende duidelijkheid bestaat over de financiële gevolgen van een bestelling.

Opdrachtgever handhaaft daarom eis 57 zoals opgenomen in het Programma van Eisen. De rente wordt gedurende de voorgeschreven rentevastperiode van 60 dagen vastgehouden en vervolgens definitief vastgesteld op het moment van bestelling. Hiermee wordt beoogd zowel opdrachtgever als opdrachtnemer vooraf duidelijkheid te bieden over de financiële uitgangspunten van de betreffende leaseovereenkomst.

Het voorstel om de rente pas definitief vast te stellen op het moment van inzet wordt niet overgenomen. Deze systematiek zou ertoe kunnen leiden dat opdrachtgever gedurende een langere periode wordt geconfronteerd met onzekerheid over de uiteindelijke leasekosten.

Opdrachtgever gaat ervan uit dat inschrijvers de gebruikelijke marktrisico's, waaronder beperkte rentefluctuaties, in hun dienstverlening kunnen verwerken. Indien zich gedurende de contractperiode uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden voordoen, staat het partijen uiteraard vrij hierover in overleg te treden binnen de kaders van de overeenkomst en de geldende aanbestedingsregelgeving.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
11

Onderwerp:

Leidraad 2.3

Vraag:

In paragraaf 2.3 van de offerteaanvraag is voor achttien voertuigen een maximale waarde van € 480.000 exclusief btw vastgesteld. Dit komt neer op gemiddeld circa € 556 per voertuig per maand, inclusief full operational lease en alle aanvullende eisen uit het Programma van Eisen. Daarmee biedt de maximale waarde onvoldoende ruimte om het huidige wagenpark conform de uitvraag te vervangen en is de opdracht binnen het vastgestelde financiële kader niet volledig uitvoerbaar. Wij verzoeken opdrachtgever daarom de maximale waarde zodanig te verhogen dat deze aansluit op het volledige verwachte afnamevolume en de gestelde eisen

Antwoord:

De maximale opdrachtwaarde zoals opgenomen in paragraaf 2.3 betreft een door opdrachtgever vastgestelde raming op basis van de verwachte afname gedurende de contractperiode, de samenstelling van het wagenpark en de beschikbare budgettaire kaders. Deze maximale waarde is zorgvuldig bepaald en vormt het financiële uitgangspunt van de aanbesteding.

Opdrachtgever ziet dan ook geen aanleiding om de maximale opdrachtwaarde aan te passen of te

verhogen. De maximale waarde zoals opgenomen in de offerteaanvraag blijft ongewijzigd.

Wel heeft opdrachtgever op basis van uw vraag de Kia EV9 naar EV2 (een goedkoper model) gewijzigd, zodat de maximale waarde aansluit bij het gemiddelde leasebedrag. Dit is ook verwerkt in het prijzenblad.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
12

Onderwerp:

PVE 65 - 70

Vraag:

In eisen 65 en 70 van het Programma van Eisen staat dat vervangend vervoer optioneel aan een individuele leaseovereenkomst wordt toegevoegd, terwijl het prijzenblad vervangend vervoer bij onderhoud en schade als standaardonderdeel van het all-in leasetarief vermeldt. Daarnaast bepaalt eis 67 dat minimaal gelijkwaardig vervangend vervoer wordt ingezet wanneer onderhoud of reparatie langer dan 24 uur duurt of dreigt te duren. Wij verzoeken opdrachtgever te bevestigen of vervangend vervoer standaard in alle geoffreerde leasetermijnen moet worden opgenomen en, zo ja, onder welke voorwaarden dit moet worden gecalculeerd: direct of na 24 uur en in een gelijkwaardige of lagere voertuigklasse.

Antwoord:

Vervangend vervoer bij onderhoud, reparaties en schade dient te worden beschouwd als onderdeel van de gevraagde dienstverlening en dient daarom te worden opgenomen in het geoffreerde leasetarief zoals opgenomen in het prijzenblad.

Eisen 65 en 70 zien op de mogelijkheid om aanvullend vervangend vervoer af te nemen in situaties waarin hiervoor een specifieke behoefte bestaat die verder gaat dan de standaard dienstverlening. Deze eisen doen geen afbreuk aan de verplichtingen rondom vervangend vervoer zoals opgenomen in eis 67.

Voor de prijsstelling dienen inschrijvers uit te gaan van de volgende uitgangspunten:

Vervangend vervoer wordt beschikbaar gesteld indien onderhoud, reparatie of schadeherstel langer dan 24 uur duurt of naar verwachting langer dan 24 uur zal duren.

Het vervangende voertuig dient minimaal gelijkwaardig te zijn aan het uitgevallen voertuig, overeenkomstig eis 67.

De kosten van deze dienstverlening dienen als onderdeel van het all-in leasetarief te worden opgenomen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
13**Onderwerp:**

PVE 7-10

Vraag:

In eisen 7 tot en met 10 van het Programma van Eisen staat dat opdrachtnemer het volledige poolautobeheer verzorgt, waaronder het reserveringssysteem, voertuigtoegang, vervoer voor onderhoud en reparatie, reiniging en periodieke controles. De stukken vermelden niet hoeveel voertuigen dit betreft en met welke frequentie de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Wij verzoeken opdrachtgever deze informatie alsnog te verstrekken, zodat inschrijvers de gevraagde dienstverlening volledig en vergelijkbaar kunnen calculeren.

Antwoord:

Opdrachtgever beschikt op dit moment over twee poolvoertuigen waarop de werkzaamheden zoals genoemd in eisen 7 tot en met 10 van toepassing zijn. Gedurende de looptijd van de overeenkomst kan de omvang van de pool, afhankelijk van organisatorische ontwikkelingen en mobiliteitsbehoeften, wijzigen. Opdrachtgever kan hierover echter geen garanties geven.

De gevraagde dienstverlening dient te worden beschouwd als regulier poolautobeheer. De frequentie van activiteiten zoals reiniging, periodieke controles, vervoer voor onderhoud en reparatie en het ondersteunen van reserveringen is afhankelijk van het daadwerkelijke gebruik van het voertuig, onderhoudsintervallen en eventuele reparatiebehoeften. Opdrachtgever heeft daarom geen vaste frequenties voorgeschreven.

Inschrijvers worden verzocht uit te gaan van een redelijke en professionele invulling van het poolautobeheer passend bij de omvang van het huidige wagenpark en de in het Programma van Eisen beschreven dienstverlening. Eventuele verschillen in uitvoeringsmethodiek maken onderdeel uit van de bedrijfsvoering van de opdrachtnemer.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
14

Onderwerp:
CRO 7.1

Vraag:

In artikel 7.1 en 7.2 van de concept-raamovereenkomst staat dat de vastgestelde prijzen gelden voor toekomstige nadere overeenkomsten en vast en onveranderlijk zijn. Opdrachtnemer heeft echter geen invloed op wijzigingen in onder meer voertuigprijzen, rente, verzekeringspremies en door de overheid opgelegde belastingen en heffingen. Wij verzoeken opdrachtgever daarom te bevestigen dat aantoonbare kostenwijzigingen buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer, zowel voorafgaand aan als gedurende de looptijd van een nadere overeenkomst, in het leasetarief mogen worden verwerkt.

Antwoord:

Opdrachtgever onderkent dat bepaalde kostencomponenten, zoals voertuigprijzen, belastingen, heffingen en verzekeringspremies, gedurende de looptijd van de raamovereenkomst en de daaruit voortvloeiende nadere overeenkomsten kunnen wijzigen. Tegelijkertijd is het voor opdrachtgever van belang dat gedurende de aanbesteding een transparant en vergelijkbaar prijsniveau wordt verkregen.

Artikel 7.1 en 7.2 dienen daarom aldus te worden gelezen dat de door inschrijver aangeboden tarieven en prijsopbouw het uitgangspunt vormen voor het sluiten van nadere overeenkomsten. Voor kostenwijzigingen die aantoonbaar voortvloeien uit omstandigheden buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer, zoals wijzigingen in wet- en regelgeving, belastingen, heffingen of door fabrikanten doorgevoerde prijswijzigingen die plaatsvinden vóór de definitieve bestelling van een voertuig, kan een gemotiveerde en aantoonbare aanpassing plaatsvinden.

Voor reeds afgesloten nadere overeenkomsten geldt dat prijsaanpassingen uitsluitend mogelijk zijn voor zover deze uitdrukkelijk voortvloeien uit de overeenkomst of uit dwingende externe ontwikkelingen waarop geen van beide partijen invloed kan uitoefenen. Reguliere ondernemers- en marktrisico's worden geacht onderdeel te zijn van de aangeboden tarieven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
15

Onderwerp:
AIV 20.1

Vraag:

In artikel 20.1 van de Algemene Inkoopvoorwaarden staat dat opdrachtgever overeenkomsten met een looptijd langer dan twaalf maanden tussentijds kan opzeggen met een opzegtermijn van twee

maanden. Het is niet duidelijk of deze bepaling ook geldt voor de individuele nadere leaseovereenkomsten. Wij verzoeken opdrachtgever te bevestigen dat artikel 20.1 uitsluitend van toepassing is op de raamovereenkomst en dat reeds gesloten nadere leaseovereenkomsten gedurende de overeengekomen looptijd worden voortgezet.

Antwoord:

Opdrachtgever kan bevestigen dat deze bepaling niet geldt voor nadere overeenkomsten (leaseovereenkomsten).

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
16

Onderwerp:

PVE 101

Vraag:

In eisen 100 en 101 van het Programma van Eisen staat dat opdrachtgever altijd een aanpassing van een leaseovereenkomst kan aanvragen en dat bij wijziging van looptijd en/of kilometrage geen aanvullende kosten, boetes of kilometerverrekenprijzen worden toegepast. Een dergelijke wijziging heeft echter rechtstreeks invloed op de calculatie en het leasetarief. Wij verzoeken opdrachtgever daarom te bevestigen dat geen afzonderlijke wijzigingskosten of boetes worden berekend, maar dat het leasetarief wel wordt herberekend op basis van de gewijzigde looptijd en/of het gewijzigde kilometrage.

Antwoord:

Opdrachtgever beoogt met deze eisen te waarborgen dat wijzigingen in looptijd en/of kilometrage gedurende de leaseperiode op een flexibele wijze kunnen worden verwerkt, zonder dat hiervoor afzonderlijke wijzigingskosten, administratiekosten of boetes in rekening worden gebracht.

Opdrachtgever erkent dat een wijziging van de looptijd en/of het kilometrage invloed kan hebben op de kostprijsberekening van de leaseovereenkomst. Het uitgangspunt is daarom dat bij een wijziging van deze contractparameters het leasetarief op een transparante en herleidbare wijze mag worden herberekend op basis van de gewijzigde looptijd en/of het gewijzigde kilometrage.

Hierbij geldt dat:

geen afzonderlijke wijzigingskosten, boetes of administratieve toeslagen in rekening mogen worden gebracht;
de herberekening dient plaats te vinden op basis van de oorspronkelijke calculatiemethodiek en marktconforme uitgangspunten;
de aangepaste leaseprijs uitsluitend betrekking mag hebben op de financiële gevolgen van de gewijzigde looptijd en/of het gewijzigde kilometrage.

Eisen 100 en 101 moeten derhalve niet zo worden gelezen dat een wijziging zonder enige financiële consequentie voor het leasetarief moet worden doorgevoerd, maar wel dat dergelijke wijzigingen niet mogen leiden tot aanvullende boetes of afzonderlijke wijzigingsvergoedingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
17

Onderwerp:

Planning

Vraag:

De planning voorziet momenteel in één vragenronde. Gezien de omvang en samenhang van de aanbestedingsdocumenten kunnen de antwoorden in de eerste Nota van Inlichtingen aanleiding geven tot aanvullende verduidelijkingsvragen. Wij verzoeken opdrachtgever daarom een tweede vragenronde in de planning op te nemen, zodat inschrijvers eventuele onduidelijkheden naar aanleiding van de eerste Nota van Inlichtingen tijdig kunnen voorleggen. Kan opdrachtgever hiermee instemmen en een tweede vragenronde inclusief aangepaste planning publiceren?

Antwoord:

Akkoord u kunt vragen stellen over de gegeven antwoorden tot 6 oktober 15:00.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
18

Onderwerp:

Bijlage 2 - art. 30

Vraag:

Artikel 30 bepaalt dat geen betalingsverplichting bestaat vóór acceptatie. Kan Opdrachtgever

bevestigen dat maandelijkse leasetermijnen verschuldigd zijn zodra het leasevoertuig ter beschikking is gesteld en in gebruik is genomen, zonder afzonderlijke acceptatieprocedure?

AIV, artikel 38. Kan Opdrachtgever bevestigen dat deel III (Koop en levering) niet van toepassing is op leasevoertuigen die op basis van Operational Lease worden ingezet en daarom eigendom blijven van Opdrachtnemer?

AIV, Deel II (Koop en levering). Kan Opdrachtgever bevestigen dit deel niet van toepassing is op de dienstverlening van Opdrachtnemer? Het gaat immers om Operational Lease en niet om koop en levering.

Antwoord:

1. Dat kunnen wij bevestigen. Zie hiervoor de eisen onder 1.7 Bestel- en afleverproces in bijlage 1 Programma van eisen.
2. Er is sprake van lease en niet van overdracht van eigendom. Zie eis 47 van bijlage 1 Programma van eisen.
3. Hoofdstuk III (koop en levering) is niet van toepassing voor zover de bepalingen uitgaan van eigendomsoverdracht aan opdrachtgever. De gestelde eisen in het programma van eisen, bijvoorbeeld 1.8 gebruik van het voertuig, gaan voor op de bepalingen in de algemene inkoopvoorwaarden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
19

Onderwerp:

Bijlage 2. art. 22.2

Vraag:

Kan Opdrachtgever bevestigen dat leveringsproblemen bij voertuigfabrikanten, importeurs, fabrieken, chiptekorten, verstoringen in internationale toeleveringsketens en vergelijkbare omstandigheden buiten de redelijke invloedssfeer van Opdrachtnemer als overmacht kunnen kwalificeren?

Antwoord:

Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om ervoor te zorgen dat de overeengekomen leverdatum behaald wordt. Indien de overeengekomen leverdatum niet kan worden gehaald, is het aan Opdrachtnemer om gemotiveerd aan te tonen dat Opdrachtnemer de vertraging redelijkerwijs niet heeft kunnen voorzien, niet heeft kunnen vermijden en de vertraging niet aan Opdrachtnemer te wijten is door bv. te late bestelling of andere oorzaken die voor rekening van Opdrachtnemer komen. Een beroep op overmacht zal bekeken worden aan de hand van de dan geldende omstandigheden, waarna het aan Opdrachtgever is om te beoordelen of de motivering voldoende

is om buiten de invloedssfeer van overmacht te vallen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
20

Onderwerp:

Bijlage 2 - art. 16.6

Vraag:

Kan Opdrachtgever bevestigen dat de vrijwaring voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties uitsluitend geldt voor sancties die rechtstreeks voortvloeien uit handelen of nalaten van Opdrachtnemer en niet voor sancties die verband houden met gedragingen van Opdrachtgever, bestuurder of gebruiker van een leasevoertuig?

Antwoord:

Het gaat hier om vrijwaring voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties, die verband houden met de Overeenkomst en die Opdrachtnemer of de Opdrachtgever krijgt opgelegd, door handelen van de Opdrachtnemer. Indien de boete of sanctie het gevolg is van een toerekenbare tekortkoming van Opdrachtgever (daaronder ook begrepen een bestuurder of gebruiker), dan geldt dit niet als handelen van Opdrachtnemer.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
21

Onderwerp:

Bijlage 2 - art. 16

Vraag:

Lees deze vraag in samenhang met de vraag over artikel 16.5. Is Opdrachtgever bereid om

Opdrachtnemer te vrijwaren voor vorderingen van berijders en derden, die het gevolg zijn of verband houden met het gebruik of bezit van het leasevoertuig door of namens Opdrachtgever? Deze vrijwaring is niet van toepassing indien en voor zover deze vorderingen worden vergoed door een (WA) verzekeraar of als de oorzaak is te wijten aan opzet of bewuste roekeloosheid van Opdrachtnemer. Opdrachtnemer kan geen ongelimiteerde aansprakelijkheid jegens derden aanvaarden voor iets waar zij geen invloed op heeft en ten aanzien waarvan haar geen verwijt treft, bijvoorbeeld in het geval van een uitsluitingsclausule (rijden onder invloed van drank/drugs) of als de maximale dekking van de WA-verzekering wordt overschreden (€ 5 miljoen zaakschade/€ 7,5 miljoen personenschade). Op grond van de Gids Proportionaliteit (Voorschriften 3.9A, 3.9C en 3.9D) is Opdrachtnemer daartoe ook niet verplicht, omdat dit disproportioneel is. In deze (beperkte) gevallen wenst Opdrachtnemer een beroep te (kunnen) doen op deze vrijwaring. Hierbij speelt ook mee dat vrijwel alle partijen die Operational Lease aanbieden een dergelijke of vergelijkbare vrijwaring in hun Algemene Voorwaarden hebben staan. Voor Opdrachtnemer is dit dan ook een essentiële bepaling.

Antwoord:

De gevraagde aanvullende vrijwaring is niet nodig, omdat artikel 16.5 alleen ziet op aan opdrachtnemer toerekenbare tekortkomingen/onrechtmatige daden en niet op het gebruik van het voertuig door opdrachtgever of diens berijders. Bovendien maakt een WA-verzekering reeds onderdeel uit van de leaseovereenkomst.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
22

Onderwerp:

Bijlage 2 - art. 16.5

Vraag:

Artikel 16.5 bevat een zeer ruime vrijwaring voor alle aanspraken van derden die verband houden met het gebruik van de geleverde goederen of diensten. Kan Opdrachtgever bevestigen dat deze vrijwaring uitsluitend geldt voor schade die rechtstreeks is veroorzaakt door een toerekenbare tekortkoming van Opdrachtnemer en niet door het gebruik van het leasevoertuig door of namens Opdrachtgever?

Antwoord:

Artikel 16.5 moet in samenhang met artikel 16.1 gelezen worden. Het moet gaan om toerekenbare tekortkoming of onrechtmatige daad van opdrachtnemer.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
23

Onderwerp:

Bijlage 2 - art. 7.1

Vraag:

Kan Opdrachtgever bevestigen dat artikel 7.1 niet inhoudt dat Opdrachtnemer een zelfstandige garantie verstrekt ten aanzien van de werking, veiligheid, kwaliteit of geschiktheid van leasevoertuigen die door derden (fabrikanten/importeurs) worden geproduceerd, maar dat uitsluitend de fabrieks- en leveranciersgaranties van toepassing zijn?

Antwoord:

Niet akkoord. Het is voor opdrachtgever niet duidelijk om welke fabrieks- en leveranciersgaranties dit gaat. Aansprakelijkheid van van de voertuigen ligt bij de fabrikant, maar Opdrachtnemer is juridisch eigenaar van de voertuigen en daarmee verantwoordelijk voor het afhandelen van garanties. Opdrachtnemer is tevens verantwoordelijk voor tijdig en degelijk onderhoud.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
24

Onderwerp:

Bijlage 3 - art. 11

Vraag:

Kan Opdrachtgever bevestigen dat de genoemde verzekeringsvereisten uitsluitend betrekking hebben op de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering van Opdrachtnemer en niet op afzonderlijke voertuigverzekeringen die onderdeel uitmaken van de operational lease?

Antwoord:

Artikel 11 gaat om de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering van de Opdrachtnemer zelf.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

25

Onderwerp:

Bijlage 3 - art. 5.1

Vraag:

Gezien het grote aantal leveranciers dat kan worden ingezet voor reparatie, onderhoud en overige operationele dienstverlening, is het niet werkbaar om alle onderaannemers vooraf te benoemen. Kan worden bevestigd dat alleen kernonderaannemers hoeven te worden opgegeven en dat reguliere operationele leveranciers gedurende de looptijd mogen worden ingezet zonder afzonderlijke melding of goedkeuring?

Antwoord:

Dat kunnen wij bevestigen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

26

Onderwerp:

Bijlage 3 - art. 3.3

Vraag:

Kan Opdrachtgever verduidelijken wanneer sprake is van een inschrijving die "kwalitatief beter" is dan documenten met een hogere rangorde en op welke wijze dit objectief wordt vastgesteld?

Antwoord:

Het kan voorkomen dat een inschrijver in diens offerte (in de uitwerking van de kwalitatieve gunningscriteria) een aanbod doet dat gunstiger is dan bijvoorbeeld een eis zoals opgenomen in het programma van eisen. Dit wordt objectief bepaald op basis van de inhoud van de inschrijving

van opdrachtnemer, versus de documenten die hoger in rangorde staan. De gunningscriteria bieden bijvoorbeeld de mogelijkheid om op basis van het programma van eisen een lager eigen risico aan te bieden, een snellere schadeafhandeling te bieden of een uitgebreidere haal- en brengservice.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
27

Onderwerp:

PVE 125 - 126

Vraag:

In eisen 125 en 126 van het Programma van Eisen staat dat een verkoopopbrengst boven de gecalculeerde restwaarde volledig aan opdrachtgever toekomt, terwijl een lagere verkoopopbrengst volledig voor rekening van opdrachtnemer blijft. Deze eenzijdige restwaardeverrekening is ongebruikelijk binnen full operational lease en legt het volledige restwaarderisico bij opdrachtnemer, zonder dat een eventuele positieve opbrengst daartegenover staat. Dit kan ertoe leiden dat marktpartijen afzien van inschrijving of het aanvullende risico vooraf verwerken in hun leasetarief. In beide gevallen beperkt dit de concurrentie en financiert opdrachtgever feitelijk zelf het beoogde voordeel. Wij verzoeken opdrachtgever daarom de restwaarbepaling uit eisen 125 en 126 te laten vervallen, zodat inschrijvers een scherp en marktconform leasetarief kunnen aanbieden. Gaat opdrachtgever hiermee akkoord?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag delen wij u mee dat opdrachtgever niet akkoord gaat met het laten vervallen van eisen 125 en 126.

De betreffende bepalingen zijn bewust opgenomen omdat opdrachtgever gedurende de looptijd van de overeenkomst de volledige leasekosten financiert en daarom wenst te delen in eventuele positieve resultaten die voortkomen uit een hogere verkoopopbrengst van de voertuigen. Tegelijkertijd blijft het bepalen van de restwaarde en het beheersen van het restwaarderisico onderdeel van de expertise en verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer als professionele leasemaatschappij.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

28

Onderwerp:

PVE 103

Vraag:

n eis 103 van het Programma van Eisen staat dat opdrachtgever gedurende de looptijd van de raamovereenkomst drie leaseauto's na minimaal één jaar kosteloos kan beëindigen. Bij een dergelijke voortijdige beëindiging is de investering in het voertuig nog niet volledig terugverdiend en kan een aanzienlijk verschil ontstaan tussen de boekwaarde en de verkoopopbrengst. Deze voorwaarde is ongebruikelijk binnen full operational lease en kan ertoe leiden dat marktpartijen afzien van inschrijving of het risico vooraf verwerken in alle aangeboden leasetermijnen. Opdrachtgever betaalt daarmee feitelijk zelf voor de mogelijkheid om drie voertuigen kosteloos te beëindigen, ook wanneer hiervan uiteindelijk geen gebruik wordt gemaakt. Wij verzoeken opdrachtgever daarom eis 103 te laten vervallen, zodat inschrijvers scherpe en marktconforme leasetermijnen kunnen aanbieden. Gaat opdrachtgever hiermee akkoord?

Antwoord:

Opdrachtgever is zich ervan bewust dat een tussentijdse beëindiging van een leaseovereenkomst financiële gevolgen kan hebben voor opdrachtnemer. Tegelijkertijd acht opdrachtgever flexibiliteit binnen het wagenpark noodzakelijk om in te kunnen spelen op organisatorische ontwikkelingen, gewijzigde mobiliteitsbehoeften en veranderingen in de bedrijfsvoering gedurende de looptijd van de raamovereenkomst.

Met eis 103 beoogt opdrachtgever daarom een beperkte flexibiliteitsregeling te creëren. De mogelijkheid tot kosteloze beëindiging wordt beperkt tot maximaal 1 voertuig gedurende de looptijd van de raamovereenkomst en kan pas worden toegepast nadat het betreffende voertuig minimaal één jaar in gebruik is geweest.

Opdrachtgever ziet daarom geen aanleiding om eis 103 te laten vervallen. Opdrachtgever zal dit wel aanpassen naar de mogelijkheid om maximaal 1 leaseovereenkomst onder de genoemde voorwaarden kosteloos te beëindigen in plaats van 3.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

30 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.**Onderwerp:**

29

Eis 15

Vraag:

15 Verstaat opdrachtgever onder het digitale autodossier ook een digitale verzameling van documenten die gedurende het bestel- en orderproces beschikbaar zijn gesteld, in plaats van één integraal dossier per e-mail na aflevering?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag verduidelijken wij eis 15 als volgt.

Opdrachtgever verstaat onder een digitaal autodossier een digitaal beschikbaar en compleet overzicht van de relevante voertuig- en contractdocumentatie. Het is daarbij niet noodzakelijk dat deze informatie wordt aangeleverd in de vorm van één integraal dossier per e-mail na aflevering van het voertuig.

Een digitale verzameling van documenten die gedurende het bestel-, leverings- en beheerproces via een digitaal portaal of vergelijkbare omgeving beschikbaar wordt gesteld, voldoet eveneens aan de bedoeling van deze eis, mits de relevante informatie gedurende de looptijd van de overeenkomst eenvoudig toegankelijk, actueel en compleet beschikbaar is voor opdrachtgever.

Opdrachtgever stelt derhalve geen specifieke eisen aan de wijze van aanlevering, maar wel aan de beschikbaarheid, toegankelijkheid en volledigheid van de informatie.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

30

Onderwerp:

Eis 19a

Vraag:

19a Is opdrachtgever ermee akkoord dat aan deze eis wordt voldaan indien deze gegevens op verzoek of middels een rapportage beschikbaar worden gesteld, in plaats van rechtstreeks via de online tool?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag verduidelijken wij eis 19a als volgt.

Opdrachtgever acht het van belang dat de gevraagde gegevens op een efficiënte en toegankelijke wijze beschikbaar zijn gedurende de looptijd van de overeenkomst. Het uitgangspunt van de eis is dat opdrachtgever kan beschikken over de benodigde management- en voertuiginformatie wanneer daar behoefte aan bestaat.

Opdrachtgever kan ermee instemmen dat aan deze eis wordt voldaan wanneer de betreffende gegevens op verzoek en/of via periodieke rapportages beschikbaar worden gesteld, mits deze informatie tijdig, volledig en in een bruikbaar digitaal formaat wordt aangeleverd.

Rechtstreekse beschikbaarheid via een online tool heeft de voorkeur vanwege het gebruiksgemak en de actualiteit van de informatie, maar is geen absolute vereiste zolang opdrachtnemer op een adequate wijze in de informatiebehoefte van opdrachtgever voorziet.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

31

Onderwerp:

Eis 19c

Vraag:

19c Kan opdrachtgever verduidelijken welke informatie onder "ROB-elementen" wordt verstaan en welke gegevens hiervan beschikbaar dienen te zijn in de online tool?

Antwoord:

Met ROB-elementen worden de relevante componenten bedoeld die betrekking hebben op Reparatie, Onderhoud en Banden binnen het leasecontract. Hieronder verstaat opdrachtgever onder andere informatie over:

uitgevoerde onderhoudsbeurten;
geplande onderhoudsactiviteiten;
reparaties en herstelwerkzaamheden;
bandenwissels, bandentypes en bandengebruik;
APK-keuringen;
kosten en verbruik gerelateerd aan reparatie, onderhoud en banden;
eventuele meldingen van openstaande onderhoudsacties.

Het doel van deze eis is dat opdrachtgever inzicht heeft in de uitvoering en status van de ROB-dienstverlening per voertuig. Opdrachtgever schrijft daarbij niet voor op welk detailniveau deze informatie moet worden weergegeven, zolang de gegevens voldoende zijn om de onderhoudshistorie, actuele status en relevante kosten van het voertuig te kunnen monitoren.

De online tool hoeft daarom geen volledige technische werkplaatsadministratie te bevatten, maar dient wel de voor wagenparkbeheer relevante ROB-informatie inzichtelijk te maken.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

32

Onderwerp:

Eis 19e

Vraag:

19e Kan opdrachtgever aangeven welke concrete informatiebehoefte met eis 19e wordt beoogd en welke van de genoemde gegevens als essentieel worden beschouwd voor de gewenste managementinformatie?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag lichten wij eis 19e graag nader toe.

Met eis 19e beoogt opdrachtgever inzicht te verkrijgen in het gebruik, de prestaties, de kosten en het beheer van het wagenpark gedurende de looptijd van de overeenkomst. De managementinformatie dient opdrachtgever te ondersteunen bij de sturing van het contract, de budgetbewaking en de evaluatie van het wagenparkbeleid.

Opdrachtgever hecht daarbij met name waarde aan informatie over:

de samenstelling en actuele status van het wagenpark;
lease- en gebruikskosten per voertuig en voor het totale wagenpark;
onderhouds-, schade- en reparatiegegevens;
brandstof- en/of energieverbruik;
kilometrages en afwijkingen ten opzichte van de gecontracteerde kilometrages;
inzetbaarheid, vervangingen en uitval van voertuigen;
relevante duurzaamheids- en CO₂-informatie, voor zover beschikbaar.

De in eis 19e genoemde gegevens dienen te worden beschouwd als de gewenste managementinformatie. Niet ieder gegeven zal in alle gevallen even zwaar wegen, maar de hiervoor genoemde onderwerpen worden door opdrachtgever als essentieel beschouwd voor een adequaat beheer van de overeenkomst.

Opdrachtgever verlangt geen aanvullende rapportages buiten de in eis 19e gevraagde managementinformatie. Inschrijvers mogen hiervoor gebruikmaken van hun standaard managementrapportages, mits deze ten minste inzicht bieden in bovengenoemde onderwerpen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

33

Onderwerp:

Eis 40

Vraag:

40 Kan opdrachtgever een nadere definitie geven van het begrip "tussentijds transport" zoals opgenomen in eis 40, zodat voor inschrijvers duidelijk is op welke transportstromen deze eis betrekking heeft?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag verduidelijken wij eis 40 als volgt.

Met tussentijds transport bedoelt opdrachtgever alle transportbewegingen van een voertuig die gedurende de looptijd van de leaseovereenkomst noodzakelijk zijn en niet zien op de initiële aflevering of de reguliere inlevering aan het einde van de leaseperiode.

Hieronder vallen onder andere:

transport van een voertuig van en naar een onderhouds-, reparatie- of schadeherstelbedrijf;
transport in verband met bandenwissels of specialistische werkzaamheden;
transport van een vervangend voertuig en het ophalen van het uitgevallen voertuig;
overige logistieke voertuigverplaatsingen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de overeengekomen dienstverlening.

Het doel van deze eis is dat opdrachtgever gedurende de leaseperiode zo veel mogelijk wordt ontzorgd ten aanzien van logistieke voertuigbewegingen die voortvloeien uit de dienstverlening van opdrachtnemer.

Onder tussentijds transport worden nadrukkelijk niet verstaan:

de aflevering van een nieuw voertuig bij aanvang van de leaseovereenkomst;
de reguliere inname van een voertuig aan het einde van de leaseperiode.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
34

Onderwerp:

Eis 60

Vraag:

60 Is opdrachtgever bereid akkoord te gaan met een ROB-verrekening waarbij 35% van een positieve afwijking ten opzichte van de gecalculeerde onderhouds-, reparatie- en bandenkosten wordt verrekend met opdrachtgever in plaats van een volledige verrekening?

Antwoord:

Opdrachtgever hecht waarde aan een transparante en evenwichtige verrekeningssystematiek voor Reparatie, Onderhoud en Banden (ROB). Tegelijkertijd is het uitgangspunt van de uitvraag dat afwijkingen tussen de gecalculeerde en de werkelijke ROB-kosten volledig en inzichtelijk worden verwerkt.

Opdrachtgever gaat daarom niet akkoord met een systematiek waarbij slechts 35% van een positieve afwijking ten opzichte van de gecalculeerde ROB-kosten met opdrachtgever wordt verrekend. Een dergelijke regeling zou ertoe leiden dat een belangrijk deel van het voordeel niet bij opdrachtgever terecht komt, terwijl de ROB-component onderdeel uitmaakt van het geoffreerde leasetarief.

Uitgangspunt blijft dat verrekeningen van ROB-kosten plaatsvinden conform de in de aanbestedingsstukken opgenomen systematiek, waarbij daadwerkelijk gerealiseerde kosten op transparante wijze worden vergeleken met de gecalculeerde kosten en overeenkomstig worden afgerekend.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
35

Onderwerp:

Eis 68

Vraag:

68 Opdrachtnemer begrijpt en onderschrijft de wens om vervangend vervoer zo goed mogelijk aan te laten sluiten op het reguliere BOA-voertuig. De beschikbaarheid van vervangend vervoer is echter mede afhankelijk van de actuele beschikbaarheid bij verhuur- en mobiliteitspartners. Kan opdrachtgever bevestigen dat van opdrachtnemer wordt verwacht zich maximaal in te spannen om een vervangend voertuig conform deze specificaties beschikbaar te stellen, en dat in uitzonderlijke gevallen een gelijkwaardig alternatief is toegestaan indien een voertuig dat volledig aan de specificaties voldoet niet beschikbaar is?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag verduidelijken wij eis 68 als volgt.

Opdrachtgever begrijpt dat de beschikbaarheid van vervangend vervoer mede afhankelijk is van de actuele beschikbaarheid binnen de mobiliteits- en verhuurmarkt. Het uitgangspunt van eis 68 is dat opdrachtnemer zich maximaal inspent om vervangend vervoer beschikbaar te stellen dat qua functionaliteit, inzetbaarheid en uitvoering zo goed mogelijk aansluit bij het reguliere BOA-voertuig.

Opdrachtgever kan bevestigen dat in uitzonderlijke situaties, waarin een voertuig dat volledig aan de gevraagde specificaties voldoet aantoonbaar niet beschikbaar is, een gelijkwaardig alternatief is toegestaan. Daarbij geldt dat het vervangende voertuig de werkzaamheden van de BOA-gebruiker zonder noemenswaardige beperkingen moet kunnen ondersteunen.

Van opdrachtnemer wordt verwacht dat:

primair wordt gestreefd naar een vervangend voertuig dat voldoet aan de specificaties van het reguliere BOA-voertuig;
bij beperkte beschikbaarheid een functioneel gelijkwaardig alternatief wordt ingezet;
opdrachtgever tijdig wordt geïnformeerd indien niet volledig aan de gevraagde specificaties kan worden voldaan;
eventuele afwijkingen zo beperkt mogelijk blijven en van tijdelijke aard zijn.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
36

Onderwerp:

Eis 69

Vraag:

69 Kan opdrachtgever bevestigen dat eis 69 als inspanningsverplichting wordt beschouwd, waarbij opdrachtnemer zich maximaal inspent om vervangend vervoer met de voorgeschreven bandenconfiguratie beschikbaar te stellen, maar niet gehouden is aan een onvoorwaardelijke beschikbaarheidsgarantie?

Antwoord:

Opdrachtgever begrijpt dat de beschikbaarheid van vervangend vervoer met een specifieke bandenconfiguratie mede afhankelijk is van marktomstandigheden en de actuele beschikbaarheid binnen het wagenpark van verhuur- en mobiliteitspartners.

Het uitgangspunt van eis 69 is dat opdrachtnemer zich maximaal inspent om vervangend vervoer beschikbaar te stellen dat voldoet aan de voorgeschreven bandenconfiguratie en daarmee zo goed mogelijk aansluit bij het uitgevallen voertuig en de gebruiksomstandigheden.

Opdrachtgever kan bevestigen dat deze eis wordt beschouwd als een inspanningsverplichting en

niet als een onvoorwaardelijke beschikbaarheidsgarantie. Indien een voertuig met de voorgeschreven bandenconfiguratie aantoonbaar niet beschikbaar is, mag opdrachtnemer een passend en functioneel gelijkwaardig alternatief inzetten, mits de veiligheid, inzetbaarheid en continuïteit van de werkzaamheden gewaarborgd blijven.

Van opdrachtnemer wordt verwacht dat:

primair wordt gestreefd naar een vervangend voertuig met de voorgeschreven bandenconfiguratie; eventuele afwijkingen uitsluitend plaatsvinden wanneer de gevraagde configuratie redelijkerwijs niet beschikbaar is; opdrachtnemer hierover zo spoedig mogelijk wordt geïnformeerd; de afwijking van tijdelijke aard is en de functionaliteit van het vervangende voertuig zoveel mogelijk aansluit bij het oorspronkelijke voertuig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
37

Onderwerp:

Eis 81

Vraag:

81 Kan opdrachtgever de actuele premietabel(len), schadehistorie en eventuele PSV-systematiek die als uitgangspunt dienen voor de premieberekening beschikbaar stellen, zodat inschrijvers hun aanbieding op een uniforme en vergelijkbare basis kunnen opstellen?

Antwoord:

Opdrachtgever zal geen premietabellen, schadehistorie of overige verzekeringsgegevens beschikbaar stellen. Inschrijvers dienen hun aanbieding op te stellen op basis van de informatie zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken en hun eigen expertise, verzekeringsproducten en risicobeoordeling.

Opdrachtgever acht de beschikbare informatie voldoende om een passende inschrijving op te stellen

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Ref.nr.
38

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Onderwerp:

Eis 111

Vraag:

111 Kan opdrachtgever verduidelijken of eis 111 ook van toepassing is op locaties waarvoor bijzonder transport noodzakelijk is, zoals de Waddeneilanden, of dat deze eis beperkt is tot regulier bereikbare locaties op het Nederlandse vasteland?

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag verduidelijken wij eis 111 als volgt.

Eis 111 heeft betrekking op locaties die via de reguliere infrastructuur in Nederland bereikbaar zijn. Opdrachtgever beoogt met deze eis niet dat opdrachtnemer zonder meer verantwoordelijk is voor situaties waarin bijzonder transport of afwijkende logistieke voorzieningen noodzakelijk zijn, zoals bij leveringen op de Waddeneilanden.

Indien levering of dienstverlening op een locatie bijzonder transport vereist, zullen opdrachtgever en opdrachtnemer hierover in redelijkheid nader overleg voeren. Eventuele aanvullende kosten of afwijkende levertijden die rechtstreeks voortvloeien uit dergelijke bijzondere omstandigheden maken geen onderdeel uit van de reguliere verplichtingen zoals bedoeld in eis 111.

Voor de inschrijving mogen inschrijvers daarom uitgaan van regulier bereikbare locaties op het Nederlandse vasteland. De eis wordt in die zin uitgelegd en blijft verder ongewijzigd van kracht.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Onderwerp:

Eis 138

Vraag:

138 Kan opdrachtgever nader specificeren wat onder "continue monitoring" wordt verstaan en welke trackingfunctionaliteiten wel en niet zijn toegestaan binnen de scope van deze eis?

Ref.nr.
39

Antwoord:

Naar aanleiding van uw vraag kunnen wij bevestigen dat uw interpretatie aansluit bij de bedoeling van deze eis.

Onder continue monitoring verstaat opdrachtgever niet het op ieder moment real-time kunnen volgen van de bestuurder of het voortdurend inzicht hebben in de actuele locatie van een voertuig tijdens een rit.

Het doel van de eis is dat voertuiggegevens beschikbaar zijn voor wagenparkbeheer en rapportagedoeleinden. Voor opdrachtgever is het voldoende dat inzicht bestaat in de locaties waar een voertuig een rit start en beëindigt, inclusief de daarbij behorende ritgegevens. Het tussentijds registreren of volgen van de exacte route of actuele positie van het voertuig gedurende de rit is geen vereiste.

Daarbij geldt dat:

de start- en stoplocatie van ritten inzichtelijk mogen zijn;
rit- en voertuiggegevens beschikbaar zijn voor beheer- en rapportagedoeleinden;
real-time tracking van bestuurders gedurende een rit geen vereiste is;
de gekozen oplossing dient te voldoen aan de geldende privacywetgeving.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
40

Onderwerp:

Eis 142

Vraag:

142 In eis 142 wordt vermeld dat bewaartermijnen per datatype instelbaar moeten zijn. Het is voor ons niet geheel duidelijk wat opdrachtgever onder "datatype" verstaat. Kan opdrachtgever verduidelijken of hiermee bedoeld wordt op verschillende categorieën gegevens (bijvoorbeeld leasegegevens, reserveringsgegevens, locatiegegevens en persoonsgegevens), of op technische datatypen binnen de applicatie?

Antwoord:

Met 'datatype' bedoelt opdrachtgever inhoudelijke categorieën gegevens binnen de applicatie, zoals leasegegevens, reserveringsgegevens, locatiegegevens en gebruikersgegevens. Hiermee worden geen technische datatypen bedoeld, zoals tekstvelden, getallen of datums.

Per categorie moet een afzonderlijke bewaartermijn kunnen worden ingesteld, passend bij het verwerkingsdoel en de toepasselijke wettelijke bewaarplichten. Persoonsgegevens kunnen in meerdere categorieën voorkomen en vormen daarom niet één afzonderlijke categorie met één

uniforme bewaartermijn.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
41

Onderwerp:

Eis 185

Vraag:

185 In eis 185 wordt aangegeven dat datalekken binnen 24 uur gemeld dienen te worden. Op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) geldt voor meldingsplichtige datalekken richting de toezichthouder een termijn van uiterlijk 72 uur na ontdekking van het datalek. Bijlage 1 Programma van eisen.pdf Kan opdrachtgever toelichten waarom een termijn van 24 uur wordt gehanteerd en of hiermee wordt bedoeld dat opdrachtnemer binnen 24 uur een eerste melding doet aan opdrachtgever, waarna nadere informatie volgt zodra deze beschikbaar is?

Antwoord:

De termijn van 24 uur betreft de melding door opdrachtnemer aan opdrachtgever. Deze moet onverwijld plaatsvinden, maar uiterlijk binnen 24 uur nadat opdrachtnemer kennis heeft genomen van het datalek. De termijn van 24 uur is een maximum en biedt geen ruimte om een melding onnodig uit te stellen.

Artikel 33, tweede lid, AVG verplicht een verwerker om de verwerkingsverantwoordelijke onverwijld te informeren. De contractuele termijn concretiseert deze verplichting en stelt opdrachtgever in staat tijdig de gevolgen te beoordelen, maatregelen te treffen en zo nodig de Autoriteit Persoonsgegevens en betrokkenen te informeren. De in de vraag genoemde termijn van 72 uur ziet op de melding door de verwerkingsverantwoordelijke aan de toezichthouder.

Opdrachtnemer kan binnen de gestelde termijn een eerste melding doen met de op dat moment beschikbare informatie. Ontbrekende informatie wordt vervolgens zonder onnodige vertraging aangevuld. Een nog onvolledig onderzoek is geen reden om de eerste melding uit te stellen. De melding aan opdrachtgever is niet beperkt tot datalekken die bij de toezichthouder moeten worden gemeld.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

42

Onderwerp:

NVI #6 - Social Return

Vraag:

In de aanbestedingsstukken is opgenomen dat uitsluitend "nieuwe, aanvullende activiteiten die alleen voor deze opdracht worden opgegeven" meetellen voor de Social Return-verplichting en dat bestaande of eerder uitgevoerde activiteiten niet meetellen.

Het is niet geheel duidelijk hoe deze eis moet worden geïntepreteerd. Veel opdrachtnemers werken reeds samen met vaste Social Return-partners en geven daar jaarlijks op verschillende wijze invulling aan. Kan opdrachtgever verduidelijken wanneer sprake is van een "nieuwe, aanvullende activiteit"?

Geldt bijvoorbeeld een nieuwe opdracht of inkoopactiviteit die specifiek voor deze overeenkomst wordt uitgevoerd via een bestaande Social Return-partner ook als een nieuwe, aanvullende activiteit, of wordt vereist dat zowel de activiteit als de samenwerking met de betreffende partner nieuw zijn?

Antwoord:

Het betreft een activiteit die is ontstaan in het licht van de onderhavige opdracht, en na ingangsdatum. Het kan dus prima zo zijn dat er al eerder met de social return partner is samengewerkt, maar dat de activiteit die u opvoert ook op zichzelf zou kunnen staan.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

43

Onderwerp:

Reactie op Nota van Inlichtingen 1 – Disbalans in risicoverdeling en belemmering van marktwerking

Vraag:

Naar aanleiding van de eerste Nota van Inlichtingen constateren wij dat de Gemeente vasthoudt aan een contractuele systematiek die leidt tot een eenzijdige risicoverdeling. De beantwoording bevestigt dat de economische voordelen volledig aan de opdrachtgever toevallen, terwijl de operationele en financiële risico's bij de opdrachtnemer worden neergelegd.

De bedrijfseconomische grondslag van operationele lease is dat de opdrachtgever budgetzekerheid verkrijgt tegen een vast maandtarief. De leasemaatschappij draagt de operationele risico's en compenseert dit risico met de kans op het realiseren van een positief exploitatieresultaat op deze componenten. De huidige uitvraag trekt dit model fundamenteel scheef. Alle contractuele meevallers (zoals lagere ROB-kosten en verkoopopbrengsten boven de boekwaarde) worden door de Gemeente opgeëist. Tegelijkertijd komen alle tegenvallers (zoals prijsstijgingen en renterisico's) volledig voor rekening van de leasemaatschappij.

Daarnaast is de kosteloze inleverregeling op een wagenpark van 18 voertuigen en een korte looptijd van 24 maanden bedrijfseconomisch onrealistisch. Bij een dergelijk volume ontbreekt de benodigde schaalgrootte om het risico van tussentijdse contractbeëindigingen te dempen. Aangezien een eventueel tekort tussen de marktwaarde en de boekwaarde volledig voor rekening van de opdrachtnemer blijft, is dit risico op deze schaal niet calculeerbaar.

Met deze stapeling van voorwaarden wordt het fundamentele doel van een aanbestedingsprocedure gemist. Een aanbesteding hoort marktpartijen in staat te stellen een marktconform aanbod te doen, zodat de Gemeente door gezonde concurrentie tussen een zo breed mogelijk veld van inschrijvers de beste prijs-kwaliteitverhouding behaalt. De huidige opzet heeft exact het omgekeerde effect: het sluit marktwerking uit.

Dat dit bedrijfseconomisch onhaalbaar is voor de markt, blijkt concreet uit het aantal deelnemers dat vragen heeft ingediend in deze eerste NvI-ronde. Indien deze disproportionele eisen in stand blijven, ontstaat het reële risico dat er geen of geen competitieve inschrijvingen volgen. Dit staat haaks op het principe van een doelmatige besteding van publieke middelen.

Vraag aan de Gemeente:

Is de Gemeente, mede in het kader van de Gids Proportionaliteit en het waarborgen van voldoende concurrentie, bereid om deze voorwaarden te heroverwegen en de risicoverdeling aan te passen naar standaarden die binnen de professionele leasemarkt gebruikelijk en bedrijfseconomisch haalbaar zijn?

Antwoord:

Naar aanleiding van de gestelde vragen worden eis 57, 60, 82, 103, 125 en 126 aangepast. Er is een versie 2 programma van eisen toegevoegd onder documenten.

Eis 57

Aanvullend op eis 57 zal gelden: "Tussen het moment van calculatie en het daadwerkelijk bestellen van de auto geldt: Rentewijzigingen tot en met 0,25%-punt zijn voor rekening en risico van opdrachtnemer. Bij rentewijzigingen groter dan 0,25%-punt, wordt het meerdere (het deel boven de 0,25%-punt) gelijkelijk verdeeld (50/50) tussen opdrachtnemer en opdrachtgever".

Eis 60

De laatste zin van eis 60 wordt als volgt aangevuld: "Minder kosten worden aan het eind van de leaseovereenkomst verrekend op de eindafrekening, waarbij geldt dat 35% van een positieve afwijking ten opzichte van de gecalculeerde onderhouds-, reparatie- en bandenkosten wordt verrekend met opdrachtgever en dus geen volledige verrekening."

Eis 82

Eis 82 wordt gewijzigd. Om een zo transparant mogelijke systematiek te hanteren, wordt de eis als volgt aangepast:

"Opdrachtnemer dient gedurende de looptijd van de overeenkomst te werken conform de

systematiek voor premievaststelling, op basis van de PSV-staffel (Premie-Schadeverhoudingstaffel). Eventuele wijzigingen in de premie dienen door opdrachtnemer objectief te worden onderbouwd en vooraf met opdrachtgever te worden besproken."

Eis 103

Eis 103 vervalt.

Eis 125

Eis 125 wordt als volgt aangepast: "Per leasecontract wordt na beëindiging van de leaseovereenkomst en verkoop van het voertuig vastgesteld of de werkelijke verkoopopbrengst hoger is dan de in het leasecontract opgenomen restwaarde.

Indien de werkelijke verkoopopbrengst maximaal 125% van de contractueel vastgestelde restwaarde bedraagt (dus 25% boven de contractueel vastgestelde restwaarde), komt het volledige positieve resultaat toe aan opdrachtnemer.

Indien de werkelijke verkoopopbrengst meer bedraagt dan 125% van de contractueel vastgestelde restwaarde (25% boven de contractueel vastgestelde restwaarde), wordt het positieve resultaat boven deze grens gelijkelijk (50/50) verdeeld tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Negatieve verschillen tussen de contractueel vastgestelde restwaarde en de werkelijke verkoopopbrengst blijven voor rekening en risico van opdrachtnemer. Een lagere verkoopprijs /lagere restwaarde is risico voor de opdrachtnemer."

Eis 126

Eis 126 vervalt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.

44

Onderwerp:

NVI 1 - vraag 21 & 22

Vraag:

Naar aanleiding van de beantwoording van vragen 21 en 22 begrijpt opdrachtnemer dat artikel 16.5 uitsluitend ziet op schade die het gevolg is van een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatige daad van opdrachtnemer en niet op schade die ontstaat door het gebruik van het leasevoertuig door opdrachtgever of diens gebruikers.

Opdrachtnemer merkt op dat zij als juridisch eigenaar van het leasevoertuig in uitzonderlijke gevallen toch door een derde of diens verzekeraar kan worden aangesproken, zonder dat sprake is van een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatige daad van opdrachtnemer. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan situaties waarin:

- de schade de dekking van de WA-verzekering overschrijdt;
- een verzekeraar dekking weigert op grond van een uitsluitingsclausule die verband houdt met een gedraging van de bestuurder of gebruiker (bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of drugs);
- of andere situaties waarin een derde zich richt tot de juridisch eigenaar van het voertuig.

Kan opdrachtgever bevestigen dat, indien opdrachtnemer in dergelijke situaties als juridisch eigenaar van het voertuig wordt aangesproken voor aanspraken die uitsluitend voortvloeien uit het gebruik van het voertuig door of namens opdrachtgever, opdrachtgever de daaruit voortvloeiende schade, kosten en aanspraken voor haar rekening neemt, voor zover geen sprake is van een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatige daad van opdrachtnemer?

Indien opdrachtgever niet bereid is dit te bevestigen, kan opdrachtgever dan toelichten hoe opdrachtnemer zich volgens opdrachtgever dient te beschermen tegen dergelijke aanspraken van derden, terwijl opdrachtgever tegelijkertijd bevestigt dat artikel 16.5 niet op deze situaties van toepassing is?

Antwoord:

Dat kunnen wij bevestigen, tenzij inderdaad sprake is van een toerekenbare tekortkoming of onrechtmatige daad van opdrachtnemer.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
45

Onderwerp:

NVI 1 - Vraag 23 & vraag 9

Vraag:

Kan opdrachtgever bevestigen dat de verantwoordelijkheid van opdrachtnemer voor tijdig en degelijk onderhoud niet zover strekt dat opdrachtnemer aansprakelijk is voor vertragingen of achterstallig onderhoud die het gevolg zijn van het niet tijdig beschikbaar stellen van het voertuig door opdrachtgever of gebruiker, het niet opvolgen van onderhoudsoproepen of het niet melden van relevante voertuigsignalen of gebreken?

Begrijpt opdrachtnemer correct dat deze verantwoordelijkheid ("Opdrachtnemer is tevens verantwoordelijk voor tijdig en degelijk onderhoud" - antwoord vraag 23) op dezelfde wijze moet worden uitgelegd als de door opdrachtgever gegeven toelichting op eis 63 (vraag 9), waarin opdrachtgever heeft bevestigd dat de verantwoordelijkheid van opdrachtnemer ziet op signalering, advisering, opvolging en coördinatie, terwijl opdrachtgever/gebruiker verantwoordelijk blijft voor het daadwerkelijk beschikbaar stellen van het voertuig?

Antwoord:

Ja dat kunnen wij bevestigen. En dat is correct.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
46

Onderwerp:

NVI 1 - vraag 27 & vraag 34

Vraag:

Opdrachtgever heeft bevestigd dat:

- positieve resultaten op de ROB-component volledig aan opdrachtgever worden verrekend;
- positieve resultaten op de restwaarde volledig aan opdrachtgever toekomen;
- negatieve resultaten op ROB, restwaarde en overige exploitatiecomponenten voor rekening van opdrachtnemer blijven.

Opdrachtnemer begrijpt dat hiermee de financiële voordelen van een gunstige ontwikkeling van deze componenten volledig aan opdrachtgever toevallen, terwijl de financiële nadelen van een ongunstige ontwikkeling volledig voor rekening van opdrachtnemer blijven.

Binnen een gebruikelijke full operational leaseconstructie draagt de leasemaatschappij de operationele en financiële risico's, maar staat daar tegenover dat zij ook de mogelijkheid heeft om positieve resultaten te realiseren op dezelfde componenten. Deze balans vormt juist de economische grondslag van het product full operational lease.

De huidige systematiek lijkt ertoe te leiden dat:

- opdrachtgever geen restwaaderisico draagt, maar wel profiteert van hogere verkoopopbrengsten;
- opdrachtgever geen ROB-risico draagt, maar wel profiteert van lagere ROB-kosten;
- opdrachtnemer daarentegen alle tegenvallers op deze componenten dient te dragen.

Hierdoor ontstaat een situatie waarin de voordelen die normaliter tegenover deze risico's staan aan opdrachtgever toekomen, terwijl de risico's zelf bij opdrachtnemer blijven.

Opdrachtnemer vraagt zich af hoe opdrachtgever deze systematiek verenigbaar acht met het proportionaliteitsbeginsel en de uitgangspunten uit de Gids Proportionaliteit dat risico's worden belegd bij de partij die deze risico's het beste kan beheersen en dat een evenwichtige verdeling van rechten, verplichtingen, risico's en voordelen dient te bestaan.

Kan opdrachtgever toelichten waarom deze eenzijdige toedeling van voordelen en risico's naar haar oordeel proportioneel en marktconform is voor een full operational leaseovereenkomst?

Is opdrachtgever bereid deze systematiek te heroverwegen zodat de verdeling van risico's en

voordelen beter aansluit bij gebruikelijke marktmodellen voor full operational lease?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 43.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
47

Onderwerp:

NVI 1 - vraag 8

Vraag:

In de beantwoording van de eerdere vraag over eis 82 handhaaft opdrachtgever de voorgeschreven individuele premie-schadeverhouding (PSV). Opdrachtgever erkent daarbij dat incidentele schades invloed kunnen hebben op de PSV, maar geeft vervolgens aan dat van opdrachtnemers mag worden verwacht dat zij bij toepassing van de PSV-methodiek "op professionele wijze omgaan met incidentele en uitzonderlijke schadesituaties".

Opdrachtnemer begrijpt deze toelichting niet. Een PSV-regeling is naar haar aard een rekenkundige systematiek waarbij de daadwerkelijke schadelast wordt afgezet tegen de ontvangen premie. In de voorgeschreven regeling is niet bepaald dat incidentele of uitzonderlijk hoge schades buiten beschouwing blijven, worden gemaximeerd of op een andere wijze worden gedempt. Evenmin zijn objectieve criteria opgenomen aan de hand waarvan kan worden vastgesteld wanneer sprake is van een incidentele of uitzonderlijke schade en welke gevolgen dit heeft voor de premieaanpassing.

De passage dat opdrachtnemers hiermee "op professionele wijze" moeten omgaan, introduceert daardoor geen objectieve berekeningsregel, maar laat ruimte voor uiteenlopende interpretaties. De ene inschrijver kan alle schades volledig meenemen, terwijl een andere inschrijver een uitzonderlijke schade geheel of gedeeltelijk buiten beschouwing laat. Daarmee is niet verzekerd dat alle inschrijvers de PSV-regeling op dezelfde wijze toepassen en hun inschrijving op dezelfde uitgangspunten baseren.

Dit klemmt temeer omdat het uitgevraagde wagenpark slechts circa 17 voertuigen omvat. Bij een wagenpark van deze beperkte omvang kan één omvangrijke schade de PSV en daarmee de premieontwikkeling voor het gehele wagenpark disproportioneel beïnvloeden. De uitkomst wordt dan in belangrijke mate bepaald door een incidentele gebeurtenis en vormt daardoor geen stabiele of representatieve afspiegeling van het structurele risicoprofiel van het wagenpark.

Het enkele uitgangspunt dat inschrijvers dit risico in hun aanbieding mogen verwerken, neemt dit bezwaar niet weg. Dit leidt naar verwachting juist tot risico-opslagen, terwijl inschrijvers door het ontbreken van een eenduidige methodiek verschillende aannames kunnen hanteren. Hierdoor kunnen zowel de onderlinge vergelijkbaarheid van de inschrijvingen als een scherpe en

marktconforme prijsvorming worden beperkt.

Naar het oordeel van opdrachtnemer staat de voorgeschreven PSV-regeling daarom op gespannen voet met:

- het transparantiebeginsel, omdat vooraf niet objectief is bepaald hoe incidentele en uitzonderlijke schades binnen de PSV moeten worden behandeld;
- het gelijkheidsbeginsel, omdat inschrijvers hierdoor verschillende uitgangspunten en correcties kunnen hanteren;
- het proportionaliteitsbeginsel, omdat de gevoeligheid van de regeling voor individuele schades niet in redelijke verhouding staat tot de beperkte omvang van het wagenpark.

De Gids Proportionaliteit verlangt dat eisen en contractvoorwaarden in redelijke verhouding staan tot de aard en omvang van de opdracht. De huidige PSV-regeling bevat echter geen objectieve begrenzing, damping of correctie die rekening houdt met de omvang van het wagenpark.

Is opdrachtgever daarom alsnog bereid eis 82 te laten vervallen en inschrijvers toe te staan hun gebruikelijke, marktconforme premiesystematiek toe te passen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 43.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease

Ref.nr.
48

Onderwerp:

NVI 1 - vraag 10

Vraag:

Opdrachtgever handhaaft eis 57 en verlangt dat de rente, na een rentevastperiode van 60 dagen, definitief wordt vastgesteld op het moment van bestelling. Hiermee wordt het volledige renterisico tussen bestelling en daadwerkelijke inzet van het voertuig bij opdrachtnemer neergelegd, terwijl opdrachtnemer geen invloed heeft op de ontwikkeling van de kapitaalmarktrente.

Opdrachtnemer begrijpt de wens van opdrachtgever om prijszekerheid te verkrijgen, maar vraagt zich af of het proportioneel is om dit marktrisico volledig bij één partij neer te leggen.

Is opdrachtgever bereid een bandbreedte op te nemen waarbij rentewijzigingen binnen bijvoorbeeld $\pm 0,25\%$ -punt voor rekening en risico van opdrachtnemer blijven, maar grotere rentewijzigingen ten opzichte van het moment van calculatie leiden tot een overeenkomstige neerwaartse of opwaartse aanpassing van het leasetarief?

Een dergelijke regeling behoudt voor opdrachtgever een hoge mate van prijszekerheid, terwijl

wordt voorkomen dat uitzonderlijke renteontwikkelingen volledig voor rekening van één partij komen. Dit sluit beter aan bij een evenwichtige risicoverdeling zoals beoogd in de Gids Proportionaliteit.

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 43.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

13 okt 2026

Percelen:

P1 Wagenparkbeheer o.v.b. operational lease