

Nota van inlichtingen 2 – Busvervoer – Pantarijn

12-10-2026

Begin nota van inlichtingen:

Nr.	Pag.	Par.	Vraag	Antwoord
Aanbestedingsleidraad				
1.	2	Nvl 1 Vraag 5	Vraag en antwoord 5: U schrijft hier: "Inhoud die het maximum van acht A4-pagina's overschrijdt, wordt niet beoordeeld." Bedoelt u hier 6 A4? Zo nee, kunt u uw antwoord toelichten?	De Aanbestedende dienst bevestigt dat sprake is van een verschrijving. Voor de vier open vragen gezamenlijk geldt een maximum van 6 A4-pagina's. Inhoud boven dit maximum wordt niet beoordeeld.
2.	13	5.5.1 – Open vraag 4: Maatschappelijke meerwaarde	In Nvl-1 wordt toegelicht dat met de verwijzing naar de Rbsw de Regeling bevordering schone wegvoertuigen wordt bedoeld. Kunt u concreet aangeven welke minimale percentages voor schone en/of emissievrije voertuigen gedurende de looptijd van de overeenkomst van toepassing zijn en op welke wijze deze percentages moeten worden berekend en aangetoond?	De Aanbestedende dienst vraagt inschrijvers om in hun beantwoording aan te sluiten bij de voor deze opdracht relevante uitgangspunten en vereisten uit de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw). Het is aan inschrijver om inzichtelijk te maken op welke wijze hieraan gedurende de contractperiode wordt voldaan. De Aanbestedende dienst stelt hiervoor geen aanvullende percentages vast bovenop de toepasselijke wet- en regelgeving.
3.	13	5.5.1 – Open vraag 4: Maatschappelijke meerwaarde	Uit Nvl-1 begrijpen wij dat een door inschrijver in de beantwoording van open vraag 4 genoemd concreet percentage of concrete inzet als bindende toezegging onderdeel kan worden van de overeenkomst. Kunt u bevestigen dat uitsluitend expliciet en concreet geformuleerde, meetbare toezeggingen als contractuele verplichting worden beschouwd en dat een algemene toelichting of beschrijving van de werkwijze niet als aanvullende resultaatsverplichting geldt?	Ja. Uitsluitend expliciet en concreet geformuleerde, meetbare toezeggingen die door inschrijver worden aangeboden, worden aangemerkt als bindende toezeggingen. Een algemene beschrijving van werkwijzen, ambities of processen wordt niet zonder meer als aanvullende resultaatsverplichting beschouwd.
4.	13	5.5.1 – Beoordeling open vragen	In Nvl-1 wordt enerzijds aangegeven dat voor de vier open vragen gezamenlijk een maximum van 6 A4-pagina's geldt. In de toelichting wordt daarnaast verwezen naar het niet beoordelen van inhoud boven 8 A4-pagina's. Kunt u bevestigen dat voor de inschrijving een maximum van 6 A4-pagina's gezamenlijk voor de vier open vragen geldt en dat inhoud boven dit maximum niet wordt meegenomen in de beoordeling?	Zie het antwoord op vraag 1.

Bijlage 1. Programma van Eisen				
5.	1/2	Eisen 11 t/m 13	De eisen gaan uit van een indicatieve jaarplanning van de te verwachten ritten. Kunt u bevestigen dat deze jaarplanning uitsluitend indicatief is en geen minimumafname, gegarandeerd aantal ritten, gegarandeerd aantal kilometers of gegarandeerde omzet voor opdrachtnemer inhoudt? Indien het daadwerkelijke aantal ritten lager uitvalt dan de indicatieve planning, bestaat dan geen recht op enige compensatie?	Ja. De jaarplanning is uitsluitend indicatief en geeft geen recht op een minimumafname, minimumomzet, minimumaantal ritten of minimumaantal kilometers. Indien de daadwerkelijke afname lager uitvalt, bestaat geen recht op compensatie.
6.	3	Eisen 14 en 15	Indien een in de planning of aanvraag voorgeschreven voertuigcombinatie door een onvoorziene omstandigheid buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer tijdelijk niet beschikbaar is, mag opdrachtnemer dan een gelijkwaardig of passend alternatief inzetten, mits daarmee aan de capaciteit, wettelijke eisen en overige eisen van het Programma van Eisen wordt voldaan?	Ja, mits vooraf afgestemd met opdrachtgever en voldaan blijft worden aan de overeengekomen capaciteit, wettelijke eisen en overige eisen uit de overeenkomst en het Programma van Eisen. Een dergelijke wijziging leidt niet tot een aanpassing van de overeengekomen prijs.
7.	3	Eis 16	Bij uitzonderlijke omstandigheden kan een rit worden geannuleerd. Kunt u verduidelijken welke reeds door opdrachtnemer aantoonbaar gemaakte en niet-terugvorderbare kosten in een dergelijke situatie voor vergoeding door opdrachtgever in aanmerking komen, bijvoorbeeld kosten voor niet-restitueerbare reserveringen, tickets, accommodatie of ingehuurde capaciteit?	In uitzonderlijke gevallen als bedoeld in eis 16 geldt geen aanvullende vergoeding van reeds gemaakte kosten. Eis 16 blijft ongewijzigd gehandhaafd.
8.	3	Eisen 16 en 17	In het Programma van Eisen wordt verwezen naar de algemene reis- en vervoersvoorwaarden van KNV Busvervoer. Kunt u aangeven welke exacte versie/datum van deze voorwaarden onderdeel uitmaakt van de overeenkomst en welke versie bij eventuele tegenstrijdigheid met andere contractdocumenten prevaleert?	Met de Algemene vervoer- en reisvoorwaarden van Busvervoer Nederland wordt bedoeld de versie gedeponeerd op 8 april 2025 onder nummer 6/2025. Bij tegenstrijdigheid prevaleren de contractdocumenten in de volgorde zoals opgenomen in artikel 1.2 van de overeenkomst.
9.	3	Eisen 16 en 17	Indien een rit kort voor vertrek wordt geannuleerd en de op grond van de KNV-voorwaarden verschuldigde annuleringsvergoeding lager is dan de reeds aantoonbaar gemaakte en niet-terugvorderbare kosten van opdrachtnemer, blijven deze meerkosten dan voor rekening van opdrachtnemer of kunnen deze aanvullend bij opdrachtgever in rekening worden gebracht?	Eventuele meerkosten boven de op grond van de KNV-voorwaarden verschuldigde annuleringsvergoeding komen niet aanvullend voor vergoeding door opdrachtgever in aanmerking.
10.	6	Eisen 37 t/m 39	In het Programma van Eisen is opgenomen dat bij het niet behalen van een KPI een inhouding kan plaatsvinden van maximaal 10% van de eerstvolgende factuur, met een minimum van € 500 en een maximum van € 10.000. Kunt u verduidelijken of deze inhouding wordt toegepast per afzonderlijk niet-behaalde KPI, per meetperiode, per incident of eenmaal per factuur, en of meerdere inhoudingen binnen dezelfde periode kunnen cumuleren?	De inhouding wordt beoordeeld per meetperiode op basis van de totale KPI-prestaties. De hoogte van een eventuele inhouding wordt door opdrachtgever bepaald binnen de kaders van eis 39.

11.	6	Eisen 37 t/m 39	Kunt u per KPI aangeven: • welke gegevens/bron worden gebruikt; • hoe en wanneer wordt gemeten; • over welke periode wordt beoordeeld; • wie de meting en beoordeling uitvoert; en • op basis van welke criteria wordt vastgesteld of de KPI is behaald?	De KPI's worden beoordeeld op basis van de door opdrachtnemer aangeleverde managementinformatie, rapportages en evaluaties zoals opgenomen in het Programma van Eisen. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor monitoring en het aantoonbaar maken van de prestaties. De beoordeling vindt plaats tijdens de periodieke evaluaties.
Bijlage 2A. Overeenkomst				
12.	2	Artikel 2.3 en 2.4 – Duur en einde overeenkomst	Artikel 2.3 bepaalt dat opdrachtgever de overeenkomst tussentijds kan opzeggen met een opzegtermijn van 6 maanden. Artikel 2.4 bepaalt vervolgens dat partijen gedurende de in artikel 2.1 genoemde periode niet de mogelijkheid hebben de overeenkomst tussentijds te beëindigen, behoudens de daar genoemde uitzonderingen. Kunt u aangeven welke bepaling prevaleert en expliciet bevestigen of opdrachtgever gedurende de initiële looptijd van 48 maanden de overeenkomst tussentijds kan opzeggen met inachtneming van een opzegtermijn van 6 maanden?	Artikel 2.3 prevaleert. Opdrachtgever kan de overeenkomst gedurende de looptijd tussentijds opzeggen met inachtneming van de in artikel 2.3 genoemde opzegtermijn van zes maanden. Artikel 2.4 dient in samenhang met artikel 2.3 te worden gelezen en laat het in artikel 2.3 opgenomen opzeggingsrecht van Opdrachtgever onverlet. De in artikel 2.4 genoemde uitzonderingen zien op de daarin specifiek genoemde gronden voor tussentijdse beëindiging.
13.	3	Artikel 3.2 en 3.3 – Indexatie	Artikel 3.2 en 3.3 verwijzen voor prijswijzigingen naar de loon- en prijsontwikkelingen volgens de Stichting NEA Transportonderzoek en -opleiding. Kunt u aangeven welke concrete NEA-index/reeks en welke publicatie als bron moet worden gehanteerd en op welke wijze de procentuele prijswijziging vervolgens wordt berekend?	Met de NEA-index wordt bedoeld de door de Stichting NEA Transportonderzoek en -opleiding gepubliceerde index voor het Besloten Busvervoer. De procentuele prijswijziging wordt vastgesteld op basis van de meest recente door NEA gepubliceerde ontwikkeling ten opzichte van het voorafgaande indexatiemoment.
14.	3	Artikel 3.4 – Prijzen per kilometer	Artikel 3.4 bepaalt dat alleen het gedeelte van de prijs per kilometer dat betrekking heeft op brandstof- en energiekosten in aanmerking komt voor een brandstof- of energietoeslag of korting. Kunt u aangeven op welke wijze bij aanvang van de overeenkomst wordt vastgesteld welk deel van de aangeboden kilometerprijs aan brandstof en welk deel aan energie kan worden toegerekend?	Het is aan opdrachtnemer om bij een verzoek tot toepassing van een brandstof- of energietoeslag inzichtelijk te maken welk deel van de aangeboden kilometerprijs betrekking heeft op brandstof- en/of energiekosten.

15.	3	Artikel 3.4 – Energieprijs	Voor diesel wordt in artikel 3.4 de TLN Brandstofmonitor als bron genoemd. Voor energie wordt uitsluitend gesproken over “energieprijzen” en objectieve, openbaar beschikbare prijsgegevens. Kunt u aangeven welke concrete bron/referentieprijs voor elektriciteit moet worden gehanteerd en welke berekeningsmethodiek geldt voor de ontwikkeling van de elektriciteitsprijs?	Voor de ontwikkeling van de elektriciteitsprijs wordt aangesloten bij de door het CBS gepubliceerde prijsindex voor elektriciteit. Als referentiepunt geldt de CBS-prijsindex voor elektriciteit over september 2026. De ontwikkeling van de elektriciteitsprijs wordt vervolgens bepaald aan de hand van de verhouding tussen de CBS-prijsindex over de betreffende maand en de vastgestelde referentieprijs. De in artikel 3.4 opgenomen drempel van 5% blijft hierbij van toepassing. Alleen het bij inschrijving vastgestelde aandeel van de kilometerprijs dat betrekking heeft op elektriciteitskosten komt in aanmerking voor een eventuele energie-toeslag dan wel -korting. De gehanteerde CBS-index en de berekening van de ontwikkeling dienen bij toepassing van artikel 3.4 inzichtelijk en controleerbaar te worden onderbouwd.
16.	3	Artikel 3.4 – Brandstof- en energietoeslag	Artikel 3.4 bepaalt dat een toeslag of korting uitsluitend wordt toegepast na schriftelijke instemming van opdrachtgever. Kunt u aangeven binnen welke termijn opdrachtgever een volledig onderbouwd voorstel dient te beoordelen en daarop schriftelijk dient te reageren? Tevens verzoeken wij u te verduidelijken welke regeling geldt indien de objectief vastgestelde prijsontwikkeling de drempel van 5% overschrijdt, maar opdrachtgever niet of niet tijdig instemt met het voorstel.	Opdrachtgever streeft ernaar een volledig en onderbouwd verzoek binnen een redelijke termijn te beoordelen en daarop schriftelijk te reageren. Er geldt geen vaste termijn voor beoordeling en reactie. Het overschrijden van de in artikel 3.4 genoemde drempel van 5% leidt niet automatisch tot toepassing van een toeslag of korting. Een toeslag of korting kan uitsluitend worden toegepast na schriftelijke instemming van Opdrachtgever. Indien deze instemming niet wordt verleend, kan geen toeslag of korting worden toegepast.
17.	1/3	Artikel 10.3 Raamovereenkomst – Eis 3	In het Programma van Eisen wordt een WAM-verzekering genoemd van minimaal € 1.000.000 per passagier en € 15.000.000 per gebeurtenis. Artikel 10.3 van de Raamovereenkomst beperkt de aansprakelijkheid van opdrachtnemer tot € 1.250.000 per gebeurtenis en € 2.500.000 per jaar. Kunt u de verhouding tussen beide bepalingen verduidelijken en bevestigen of de contractuele aansprakelijkheidslimiet uit artikel 10.3 ook geldt voor schade waarvoor de WAM-verzekering dekking biedt?	De verzekeringsvereisten uit het Programma van Eisen zien op de minimaal vereiste verzekeringsdekking. Artikel 10.3 van de Raamovereenkomst ziet op de contractuele aansprakelijkheid van Opdrachtnemer onder de overeenkomst. De in het Programma van Eisen opgenomen minimale WAM-verzekeringsdekking van € 1.000.000 per passagier en € 15.000.000 per gebeurtenis wordt niet beperkt door de aansprakelijkheidslimieten uit artikel 10.3. Voor zover schade onder de WAM-verzekering valt, geldt de vereiste WAM-dekking overeenkomstig het Programma van Eisen.
Bijlage 4. Prijzenblad				
18.			Aangepast prijzenblad: In cel AE18 staat een verkeerde formule (verwijzing naar P18 i.p.v. J18). Kunt u dit verbeteren?	Correct. De genoemde formule- en verwijzingsfouten worden hersteld. Er zal een aangepaste versie van het prijzenblad worden gepubliceerd.

19.			Aangepast prijzenblad: En Cel AE81 verwijst naar P81 in plaats van naar J81. Kunt u dit verbeteren?	Correct. De genoemde formule- en verwijzingsfouten worden hersteld. Er zal een aangepaste versie van het prijzenblad worden gepubliceerd.
20.			Aangepast prijzenblad: In BE81, het minimumtarief voor E-bus type 2, staat: =AA81*\$F\$13. Dit is een dubbele verkeerde verwijzing. AA81 is de kilometerprijs van E-bus type 1 en F13 is het minimumtarief van E-bus type 1. De formule moet zijn: =AC81*\$F\$14. Kunt u dit verbeteren?	Correct. De genoemde formule- en verwijzingsfouten worden hersteld. Er zal een aangepaste versie van het prijzenblad worden gepubliceerd.
21.			Aangepast prijzenblad: In het tabblad Toelichting Calculatieblad staat dat de inschrijver voor de capaciteitscontrole naar kolom AO kan kijken. De conclusie met het positieve of negatieve verschil staat echter in kolom AW. Kolom AO bevat de berekende capaciteit van bustype 2. Kunt u dit verbeteren?	Correct. De genoemde formule- en verwijzingsfouten worden hersteld. Er zal een aangepaste versie van het prijzenblad worden gepubliceerd.
22.			Aangepast prijzenblad: In het prijzenblad worden de totaalprijs meerdaagse ritten en de totaalprijs eendaagse ritten niet bij elkaar opgeteld. Kunt u een totaalprijs in het prijzenblad opnemen? Zo nee, kunt u toelichten welke prijs wordt gebruikt voor de bepaling van de score op het subgunningscriterium prijs?	De score op het subgunningscriterium prijs wordt gebaseerd op de som van de totaalprijs van de eendaagse ritten en de totaalprijs van de meerdaagse ritten.
23.			Bij de berekening van het bedrag in kolom AE constateren wij bij AE18 en AE81 een formule die afwijkt van de omliggende regels. In AE18 respectievelijk AE81 wordt verwezen naar P18 respectievelijk P81, terwijl bij vergelijkbare regels wordt gerekend met de reisen uit kolom J. Kunt u bevestigen welke formule voor AE18 en AE81 moet worden gehanteerd en, indien sprake is van een fout in het Prijzenblad Nvl-1, een gecorrigeerde definitieve versie van het Prijzenblad beschikbaar stellen?	Zie het antwoord op vraag 18.
24.			Kunt u bevestigen dat het als bijlage bij Nvl-1 verstrekte Prijzenblad de definitieve versie is die bij inschrijving moet worden gebruikt en dat eventuele nog aanwezige formule- of verwijzingsfouten vóór de uiterste inschrijfdatum worden gecorrigeerd en via TenderNed als nieuwe definitieve versie worden gepubliceerd?	Indien nog onjuistheden of formulefouten worden geconstateerd, zal een aangepaste versie van het prijzenblad via TenderNed worden gepubliceerd. Inschrijvers dienen bij inschrijving gebruik te maken van de meest recent gepubliceerde versie.

25.	10	Nvl 1 Vraag 31	Vraag en antwoord 31: Het is ons niet duidelijk waarom u het getal 92 niet wilt aanpassen in de formules van (in het prijzenblad na NVI1) de kolommen AS en AT. U geeft in uw antwoord aan dat u inschrijvingen op uniforme wijze met elkaar wilt vergelijken, maar niet elke inschrijving geeft per rit (dezelfde aantallen) E-bussen op, dus een uniform vergelijk lijkt ons daarom niet van toepassing op specifiek dit onderdeel. Als wij in het huidige prijzenblad invullen dat wij voor een rit 1 E-bus type 1 (met capaciteit 48 personen) en 1 E-bus type 2 (met capaciteit 58 personen) inzetten, dan zouden wij daar in de realiteit 106 personen mee kunnen vervoeren, maar in het prijzenblad wordt gerekend met $2 \times 92 = 184$ personen. Zou u in de kolommen AS en AT alsnog kunnen verwijzen naar het getal dat is ingevuld in respectievelijk de cellen B13 en B14 (de capaciteit van de E-bus)? Dit geldt zowel voor de eendaagse als de meerdaagse ritten.	Niet akkoord. De Aanbestedende dienst handhaaft de huidige systematiek van het prijzenblad. De systematiek is ingericht om de inschrijvingen op een uniforme wijze met elkaar te kunnen vergelijken, onafhankelijk van de door inschrijvers aangeboden capaciteit van de verschillende typen E-bussen. Het hanteren van een vaste factor in de betreffende formules voorkomt dat verschillen in de aangeboden buscapaciteit rechtstreeks van invloed zijn op de fictieve vergelijkingsprijs.
26.	10	Nvl 1 Vraag 31	Vraag en antwoord 31: U heeft in cellen B13 en B14 de mogelijkheid opgenomen om de capaciteit van de aangeboden E-bus (maximaal aantal personen) in te vullen. Als wij hier een getal invullen (bijvoorbeeld 48) wordt dit een financieel getal (€48,00). Kunt u dit aanpassen?	Correct. Dit wordt aangepast in een nieuwe versie van het prijzenblad.

27.	10	Nvl 1 Vraag 33 en 34	Wij stelden vragen 33 en 34 in NV11, omdat er door de huidige wijze van uitvragen door inschrijvers fictief elektrisch touringcarvervoer kan worden aangeboden in het prijzenblad, wat in de praktijk nooit kan worden aangeboden, omdat een inschrijver bijvoorbeeld geen elektrische touringcars heeft. Daarom denken wij dat een koppeling tussen het antwoord op het gunningscriterium van vraag 4 en dat wat ingevuld wordt in het prijzenblad zinvol is. U antwoordt dat u tijdens de uitvoering bewijs gaat opvragen. Zou u dit al na voorlopige gunning willen doen om te verifiëren of het in het prijzenblad aangeboden elektrisch touringcarvervoer ook in de praktijk waargemaakt kan worden? Kunt u wellicht uw antwoorden op vragen 33 en 34 heroverwegen?	De Aanbestedende dienst ziet geen aanleiding de antwoorden op vragen 33 en 34 te heroverwegen. Het prijzenblad is ingericht als een fictieve en uniforme uitgangssituatie ten behoeve van de onderlinge prijsvergelijking. Het daarin opgenomen aanbod van een E-bus vormt op zichzelf geen toezegging dat gedurende de uitvoering een bepaald percentage of een bepaalde hoeveelheid elektrisch vervoer wordt ingezet. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 32, geldt dit anders voor een door Inschrijver bij open vraag 4 aangeboden bindend percentage of een concrete toezegging ten aanzien van elektrisch vervoer. Een dergelijke toezegging maakt onderdeel uit van de overeenkomst en dient gedurende de uitvoering te worden gerealiseerd. De Aanbestedende dienst acht het daarom niet noodzakelijk en niet proportioneel om reeds na voorlopige gunning afzonderlijk te verifiëren of de in het prijzenblad opgenomen E-bussen op dat moment daadwerkelijk beschikbaar zijn. Dit laat onverlet dat de Aanbestedende dienst gedurende de uitvoering kan controleren of contractuele toezeggingen en de daadwerkelijk ingezette voertuigen overeenkomen met hetgeen is aangeboden. Zoals reeds aangegeven, kan daartoe bewijs worden opgevraagd, waaronder voertuiggegevens en registraties. De gerealiseerde inzet wordt tevens meegenomen in de managementrapportage en evaluaties.
-----	----	-------------------------	---	--

28.	10	Nvl 1 Vraag 33 en 34	NVI vraag en antwoord 33 en 34: De huidige manier van uitvragen van prijzen werkt strategisch inschrijven in de hand. Bij zowel de eendaagse als meerdaagse ritten die u heeft uitgevraagd kunnen inschrijvers (ook niet-bestaande) E-bussen offreren tegen een laag (niet marktconform) tarief en in de praktijk hiervoor een of meer standaard touringcars inzetten, die tegen een hoger tarief worden aangeboden. Bent u zich dit bewust en hoe gaat u om met strategische/irreële inschrijvingen?	De Aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat inschrijvers binnen de kaders van de aanbestedingsstukken zelf de tarieven per bustype bepalen. De aangeboden tarieven zijn daarbij gekoppeld aan het betreffende bustype en de daaraan verbonden eisen. De Aanbestedende dienst beoordeelt de inschrijvingen overeenkomstig de in de aanbestedingsstukken beschreven beoordelingssystematiek. Indien een aangeboden prijs daartoe aanleiding geeft, kan de Aanbestedende dienst, binnen de grenzen van de toepasselijke regelgeving, nadere toelichting of onderbouwing van de inschrijver verlangen. Voor de uitvoering geldt dat het daadwerkelijk ingezette voertuig dient te voldoen aan het aangeboden bustype en de daaraan gestelde eisen. Het prijzenblad biedt derhalve geen grondslag om een ander bustype in te zetten dan waarvoor het betreffende tarief is aangeboden. De Aanbestedende dienst ziet geen aanleiding om de gehanteerde systematiek van het prijzenblad aan te passen.
29.	10	Nvl 1 Vraag 35 en 36	NVI vraag 35 en 36: U kiest er in NVI1 voor om wel het wachttarief chauffeur per bustype en niet het uurtarief chauffeur per bustype aan te passen. Kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen? Naar onze mening ligt differentiatie van het uurtarief chauffeur per bustype meer voor de hand dan differentiatie van het wachttarief, omdat het wachttarief primair samenhangt met de duur van het wachten en niet met het ingezette bustype. Zie aanvullend ook vraag en antwoord NVI41. Kunt u daarom uw antwoord op vraag 35 heroverwegen en het prijzenblad aanpassen, zodat (ook) het uurtarief van de chauffeur per bustype variabel ingevuld kan worden?	De Aanbestedende dienst heeft ervoor gekozen het uurtarief van de chauffeur niet per bustype te differentiëren en het wachttarief wel. Dat voor het wachttarief een differentiatie per bustype wordt gehanteerd, betekent niet dat een dergelijke differentiatie ook voor het uurtarief noodzakelijk of aangewezen is. De Aanbestedende dienst acht de gekozen wijze van uitvragen passend voor een transparante en uniforme beoordeling van de inschrijvingen. Het in vraag 41 gegeven antwoord doet hieraan niet af. Dit antwoord ziet op de wijze waarop Inschrijvers bepaalde kosten binnen de chauffeurskostencomponent kunnen verwerken en staat los van de keuze om het uurtarief al dan niet per bustype te laten differentiëren. De Aanbestedende dienst ziet gelet op het voorgaande geen aanleiding om het antwoord op vraag 35 te heroverwegen. Het prijzenblad wordt op dit punt niet aangepast.

Bijlage:

Bijlage 4 Prijzenblad Nvl 2

Einde nota van inlichtingen.