

Nota van inlichtingen 1 – Busvervoer – OoZ

23-10-2026

Begin nota van inlichtingen:

Nr.	Pag.	Par.	Vraag	Antwoord
Aanbestedingsleidraad				
1.			Als geschiktheidseis wordt gesteld dat inschrijver voldoet aan de Kwaliteitsnorm Busvervoer Nederland, waarbij als bewijsstuk uitsluitend een kopie van het lidmaatschap van Busvervoer Nederland wordt genoemd. Kan opdrachtgever bevestigen dat aantoonbaar gelijkwaardige kwaliteitsborging eveneens wordt geaccepteerd? Zo nee, kan opdrachtgever motiveren waarom lidmaatschap van één specifieke brancheorganisatie noodzakelijk en proportioneel is voor de uitvoering van de opdracht?	Niet akkoord. Opdrachtgever handhaaft de gestelde geschiktheidseis. Het lidmaatschap van Busvervoer Nederland wordt beschouwd als een passende en proportionele waarborg voor de kwaliteit, professionaliteit en continuïteit van de dienstverlening binnen de scope van deze opdracht. Het lidmaatschap brengt mee dat de vervoerder opereert binnen de geldende brancheafspraken, vakinhoudelijke kwaliteitskaders en actuele ontwikkelingen binnen de sector.
2.			De overeenkomst start reeds op 1 april 2027. Uit de in opdracht van het ministerie van IenW uitgevoerde Evaluatie Afsprakenkader ZE-touringcars blijkt dat implementatie per 1 januari 2027 niet haalbaar werd geacht wegens onvoldoende divers aanbod van zero-emissietouringcars en dat meerdere aanbieders naar verwachting pas vanaf 2028 voldoende beschikbaar zijn. Kan opdrachtgever toelichten welke marktconsultatie ten grondslag ligt aan de duurzaamheidsambitie uit deze aanbesteding? Is opdrachtgever bereid een gefaseerd ingroeipad op te nemen, waarbij 30% bijvoorbeeld een doelstelling richting 31 december 2030 vormt in plaats van een verwachting vanaf aanvang van de overeenkomst? Het overheidsrapport concludeerde bovendien dat er voor 2027 nog onvoldoende leverancierskeuze was en raamde dat circa 7–14% van de totale touringcarvloot in 2027 geëlektrificeerd kon zijn.	De in het Programma van Eisen opgenomen ambitie van 30% emissieloze ritten betreft de minimale doelstelling van Opdrachtgever voor de contractperiode. Opdrachtgever streeft ernaar om gedurende de contractperiode samen met Opdrachtnemer stapsgewijs naar deze doelstelling toe te werken. Inschrijvers worden conform kwaliteitsvraag 4 gevraagd te beschrijven op welke wijze zij gedurende de contractperiode bijdragen aan de verdere verduurzaming van de dienstverlening en hoe zij invulling geven aan de minimumpercentages schone wegvoertuigen. Opdrachtgever ziet geen aanleiding de aanbestedingsstukken op dit punt aan te passen.

3.			Kan opdrachtgever nader concretiseren welke inhoudelijke verschillen leiden tot respectievelijk 100%, 75%, 50%, 25% en 0% van de 10 punten voor duurzaamheid? Wordt bijvoorbeeld gekeken naar het percentage emissieloze ritten, het moment waarop dit percentage wordt bereikt, aantoonbare CO₂-reductie, de zekerheid van beschikbaarheid of andere aspecten? Wij verzoeken opdrachtgever de beoordelingsaspecten nader te objectiveren, zodat vooraf duidelijk is waarop een inschrijving zich kan onderscheiden.” PIANOo benadrukt dat gunningscriteria vooraf duidelijk, objectief, transparant en proportioneel moeten zijn en door inschrijvers op dezelfde manier moeten kunnen worden geïnterpreteerd.	De Aanbestedende dienst is van mening dat het beoordelingskader voldoende duidelijk is omschreven in de aanbestedingsstukken. Zie onderstaand opnieuw toegelicht: - Een score van 100% wordt toegekend wanneer het antwoord volledig aansluit op de vraagstelling, een uitstekend en overtuigend beeld geeft van de dienstverlening, concreet en aantoonbaar is uitgewerkt en de verwachtingen van Opdrachtgever overtreft. - Een score van 75% wordt toegekend wanneer het antwoord goed aansluit op de vraagstelling, een positief beeld geeft van de dienstverlening en voldoet aan de verwachtingen van Opdrachtgever. - Een score van 50% wordt toegekend wanneer het antwoord voldoende aansluit op de vraagstelling en minimaal voldoet aan de verwachtingen van Opdrachtgever. - Een score van 25% wordt toegekend wanneer het antwoord slechts gedeeltelijk aansluit op de vraagstelling en één of meerdere aspecten onvoldoende zijn uitgewerkt. - Een score van 0% wordt toegekend wanneer het antwoord onvoldoende aansluit op de vraagstelling, significante onderdelen ontbreken of onvoldoende inzicht wordt gegeven in de aangeboden dienstverlening.
4.			De gevraagde maatschappelijke invulling lijkt in belangrijke mate afhankelijk van de omvang en organisatiecapaciteit van een vervoerder. Een grote vervoerder beschikt bijvoorbeeld over meer mogelijkheden om structureel stageplaatsen, werkervaringsplaatsen, gastlessen en workshops te organiseren dan een kleinschalige, regionaal opererende vervoerder. Dit betekent niet noodzakelijkerwijs dat een grote vervoerder daarmee een kwalitatief betere uitvoering van het leerlingenvervoer kan bieden. Een kleinere vervoerder kan bijvoorbeeld juist sterk zijn in lokale betrokkenheid, korte communicatielijnen, persoonlijke begeleiding, continuïteit en kennis van leerlingen en chauffeurs. Hoe borgt opdrachtgever dat inschrijvers van verschillende omvang en schaalgrootte op een gelijkwaardige wijze kunnen concurreren?	Opdrachtgever beoordeelt de inschrijvingen op basis van de inhoud en kwaliteit van de aangeboden maatschappelijke meerwaarde. Daarbij staat de concrete invulling die inschrijver gedurende de looptijd van de overeenkomst biedt aan leerlingparticipatie, ontwikkeling, inclusiviteit en duurzaamheid centraal, evenals de verwachte meetbare resultaten en de wijze waarop deze worden geborgd en inzichtelijk gemaakt. De beoordeling is niet gebaseerd op de omvang of schaalgrootte van de onderneming, maar op de mate waarin de aangeboden invulling aansluit bij de uitgevraagde aspecten en een concrete bijdrage levert aan de maatschappelijke doelstellingen van opdrachtgever. Inschrijvers kunnen daarbij voorstellen indienen die passen bij hun organisatie en mogelijkheden, mits deze voldoende concreet zijn uitgewerkt en aansluiten bij de uitvraag.

5.			Opdrachtgever verlangt aantoonbare ervaring met minimaal 95 ritten per jaar binnen Nederland, specifiek voor leerlingen in het onderwijs en voor minimaal acht locaties. Kan opdrachtgever toelichten waarom juist de aantallen 95 ritten en acht locaties noodzakelijk zijn om de betreffende kerncompetentie aan te tonen? Is opdrachtgever bereid deze eis functioneel te formuleren als ervaring met vergelijkbaar complex groeps- of leerlingenvervoer vanaf meerdere locaties, zodat ook ondernemingen met aantoonbaar vergelijkbare ervaring kunnen voldoen?	Niet akkoord. De referentie-eis is erop gericht vast te stellen dat Inschrijver aantoonbare ervaring heeft met het organiseren, plannen en uitvoeren van busvervoer voor leerlingen in het onderwijs, waarbij sprake is van een relevante omvang en spreiding over meerdere locaties. Bij het vaststellen van de vereiste aantallen is rekening gehouden met de omvang en organisatorische complexiteit van de onderhavige opdracht. Opdrachtgever acht de gevraagde referentie daarmee passend bij de aard en omvang van de opdracht en handhaaft de referentie-eis.
6.	6	2.2	In de aanbestedingsstukken wordt rolstoelvervoer als optionele dienstverlening genoemd. In Bijlage 4 (Prijzenblad) zien wij hiervoor echter geen afzonderlijke tariefpost. Kunt u bevestigen dat: inschrijvers bij een concrete aanvraag voor rolstoelvervoer hiervoor een afzonderlijke offerte mogen uitbrengen; en de tarieven voor rolstoelvervoer buiten de prijsbeoordeling blijven? Indien u dit niet kunt bevestigen, kunt u dan toelichten hoe inschrijvers de tarieven voor rolstoelvervoer in het prijzenblad moeten verwerken en hoe deze worden betrokken bij de prijsbeoordeling?	Opdrachtgever bevestigt dat rolstoelvervoer een optionele dienstverlening betreft. Indien rolstoelvervoer wordt gevraagd, mag hiervoor een offerte op maat worden uitgebracht. Rolstoelvervoer maakt geen onderdeel uit van de prijsbeoordeling op basis van het prijzenblad.
7.	13	5.5.1	Duurzaamheid is een afzonderlijk gunningscriterium van 10 punten, maar wordt ook genoemd binnen gunningsvraag 3 'Maatschappelijke meerwaarde'. Kan opdrachtgever bevestigen dat één en dezelfde duurzaamheidsmaatregel niet binnen beide gunningscriteria positief kan worden gewaardeerd? Zo nee, verzoeken wij een duidelijke afbakening tussen beide criteria op te nemen.	Akkoord. De gunningscriteria worden afzonderlijk beoordeeld aan de hand van de betreffende uitvraag. Eenzelfde maatregel wordt niet dubbel gewaardeerd. Indien een maatregel relevant is voor beide criteria, wordt deze uitsluitend beoordeeld voor zover deze aansluit bij de specifieke doelstelling en beoordelingsaspecten van het betreffende criterium. Hiermee wordt geborgd dat de beoordeling per gunningscriterium onderscheidend plaatsvindt.
8.	13	5.5.1	Is opdrachtgever bereid bij gunningsvraag 4, naast zero-emissie inzet, ook aantoonbare verduurzamingsmaatregelen substantieel mee te wegen, zoals inzet van duurzame hernieuwbare brandstoffen, reductie van lege kilometers, verhoging van de bezettingsgraad, energiezuinig rijgedrag, slimme ritcombinaties en aantoonbare CO ₂ -reductie per reizigerskilometer? Hiermee kan een technologie-neutrale transitie worden gestimuleerd zonder dat partijen die reeds over elektrische touringcars beschikken bij voorbaat een structureel voordeel hebben.	Opdrachtgever bevestigt dat Inschrijvers in hun beantwoording aandacht mogen besteden aan aanvullende verduurzamingsmaatregelen, zoals het reduceren van lege kilometers, het optimaliseren van de bezettingsgraad, duurzaam rijgedrag en andere initiatieven die bijdragen aan de verduurzaming van de dienstverlening. Inschrijvers dienen daarbij ten minste in te gaan op de drie aandachtspunten zoals opgenomen in kwaliteitsvraag 4. Eis 5 blijft daarbij gehandhaafd.

9.	13	5.5.1	Bij gunningscriterium 4 (Duurzaamheid) vraagt u inschrijvers toe te lichten 'hoe' zij de percentages uit de RBSW behalen. Kunt u bevestigen dat het behalen van deze percentages een minimumeis is waaraan de inschrijver tijdens de uitvoering moet voldoen?	Opdrachtgever bevestigt dat de in kwaliteitsvraag 4 bedoelde minimumpercentages uit de RBSW binnen de opdracht uiterlijk op 31 december 2030 dienen te worden behaald. Inschrijvers dienen in hun beantwoording toe te lichten op welke wijze zij deze percentages realiseren en hoe de voortgang wordt gemonitord en gerapporteerd. De beoordeling van kwaliteitsvraag 4 ziet daarnaast op de concrete initiatieven waarmee inschrijver gedurende de contractperiode bijdraagt aan verdere verduurzaming.
10.	13	5.5.1	Kan opdrachtgever bevestigen dat bij de beoordeling van gunningsvraag 4 niet het reeds op de inschrijvingsdatum in eigendom hebben van emissieloze touringcars wordt beloond, maar de aantoonbaar gegarandeerde beschikbaarheid gedurende de uitvoering van de overeenkomst? Verzoek is om eigen voertuigen, leasevoertuigen, aantoonbaar bestelde voertuigen en contractueel beschikbare voertuigen van combinatiepartners of onderaannemers gelijkwaardig te beoordelen, mits de aangeboden prestatie daadwerkelijk wordt geborgd.	Opdrachtgever beoordeelt kwaliteitsvraag 4 aan de hand van de in de aanbestedingsleidraad opgenomen beoordelingsaspecten. De minimumpercentages uit de RBSW dienen binnen de opdracht op 31 december 2030 te worden behaald. Inschrijvers dienen toe te lichten op welke wijze zij dit realiseren en hoe de beschikbaarheid van de benodigde voertuigen gedurende de contractperiode wordt geborgd. De beschikbaarheid van voertuigen kan daarbij worden toegelicht en onderbouwd. De beoordeling vindt plaats op basis van de inhoud en onderbouwing van de inschrijving, conform de gepubliceerde beoordelingsaspecten. Aan de wijze waarop de voertuigen beschikbaar worden gesteld, zijn geen vooraf vastgestelde gelijke beoordelingsuitkomsten verbonden.
11.	13	5.5.1	Bij criterium 4 (Duurzaamheid) vraagt u inschrijvers toe te lichten hoe zij de minimumpercentages schone wegvoertuigen binnen deze opdracht behalen. Het is ons echter niet duidelijk hoe de aangeboden inzet van schone en emissievrije voertuigen wordt vertaald naar een score. - Kunt u verduidelijken hoe deze inzet wordt beoordeeld en welke score of fictieve korting aan welke inzet wordt toegekend? Dit stelt inschrijvers in staat een onderbouwde afweging te maken tussen de meerkosten van schonere voertuigen en de daarmee te behalen fictieve korting. - Bent u bereid hiervoor een vooraf vastgelegde scoringssystematiek te hanteren, waarbij punten worden toegekend op basis van het aandrijvingstype en het aandeel van de daarmee uitgevoerde ritten? Indien niet, kunt u toelichten hoe verschillen tussen de aangeboden inzet worden gewaardeerd?	Zie antwoord vraag 3.

12.	13	5.5.1	In gunningsvraag 4 wordt expliciet verwezen naar de duurzaamheidsdoelstellingen uit de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (RBSW) en wordt gevraagd hoe de minimumpercentages schone wegvoertuigen binnen deze opdracht worden behaald. Volgens de Handreiking RBSW van PIANOo vallen touringcars buiten de reikwijdte van de RBSW. Ook artikel 3 lid 2 onder b van Richtlijn 2009/33/EG sluit voertuigen van categorie M3, anders dan klasse I en klasse A, uit. Kan opdrachtgever aangeven welke voertuigcategorieën en voertuigklassen zij binnen deze opdracht verwacht in te zetten en op welke juridische grondslag de RBSW-minimumpercentages op deze opdracht van toepassing worden verklaard? Voor zover het vervoer wordt uitgevoerd met touringcars van M3 klasse II en/of III, verzoeken wij opdrachtgever de verwijzing naar de RBSW-minimumpercentages te laten vervallen en duurzaamheid als zelfstandige, proportionele ambitie voor deze opdracht te formuleren.	Opdrachtgever maakt onderscheid tussen de wettelijke verplichtingen uit de RBSW en de eigen duurzaamheidsdoelstellingen binnen deze opdracht. De RBSW is van toepassing op voertuigen die binnen de wettelijke reikwijdte van de regeling vallen. Voor voertuigcategorieën en -klassen die hiervan zijn uitgesloten, gelden de wettelijke minimumpercentages niet. Dit laat onverlet dat Opdrachtgever waarde hecht aan het verminderen van de uitstoot die samenhangt met de uitvoering van de opdracht. De in kwaliteitsvraag 4 genoemde duurzaamheidsdoelstellingen vormen hiervoor het uitgangspunt. Inschrijvers dienen toe te lichten hoe zij gedurende de contractperiode bijdragen aan de verduurzaming van de dienstverlening, waaronder de inzet van schone en emissieloze voertuigen, de monitoring en rapportage van resultaten en de concrete maatregelen die zij hiervoor treffen.
Bijlage 1. Programma van Eisen				
13.	1	Eis 5	In eis 5 van het Programma van Eisen spreekt u de ambitie uit om duurzaam vervoer in te zetten. Gunningscriterium 4 (Duurzaamheid) kent een maximale score van 10 punten. Naar onze mening biedt deze weging onvoldoende ruimte om de hogere kosten van elektrisch vervoer te compenseren in de beoordeling, waardoor inschrijvers beperkt worden gestimuleerd om elektrische bussen aan te bieden. Bent u bereid de maximale score voor dit criterium te verhogen van 10 naar 20 punten?	Niet akkoord.
14.	1	Eis 5	In eis 5 staat dat opdrachtgever ernaar streeft dat ten minste 30% van de ritten met een enkele reisafstand tot 150 kilometer emissieloos wordt uitgevoerd. In gunningsvraag 4 wordt daarentegen gesproken over het behalen van minimumpercentages. Kan opdrachtgever ondubbelzinnig aangeven of 30% een minimeis, contractuele KPI, streefwaarde of gunningswens betreft? Indien sprake is van een streefwaarde, verzoeken wij de term 'minimumpercentages' uit gunningsvraag 4 te verwijderen en expliciet te bevestigen dat het niet behalen van 30% niet zelfstandig leidt tot tekortkoming of sancties.	Zie antwoord vraag 2.

15.	1	Eis 7	In het bestek wordt gevraagd om een rechtsbijstandverzekering waarbij rechtsbijstand aan inzittenden bij ongevallen in het buitenland is gedekt. Voor zover ons bekend wordt een dergelijke dekking niet of slechts zeer beperkt door verzekeraars aangeboden aan vervoerders. Daarnaast is de opdrachtgever degene die de buitenlandse reis organiseert en waarvoor deelnemers doorgaans via de school, onderwijsinstelling of reisorganisatie aanvullend verzekerd zijn. Kan opdrachtgever bevestigen dat wordt voldaan wanneer opdrachtnemer beschikt over een gebruikelijke aansprakelijkheids-, WAM- en inzittendenverzekering en dat eventuele aanvullende reis-, ongevallen- en rechtsbijstandverzekeringen voor deelnemers bij buitenlandse reizen door de opdrachtgever zelf worden verzorgd?	Akkoord. De eis met betrekking tot de verzekeringen wordt aangepast. Opdrachtnemer dient te beschikken over een Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering voor Bedrijven (AVB). De ingezette voertuigen, waaronder eventuele vervangende voertuigen, dienen te beschikken over een WAM-verzekering en een (schade)verzekering voor inzittenden, afgestemd op het aantal zitplaatsen van het betreffende voertuig. Daarnaast dient de meegevoerde bagage, medische hulpmiddelen en/of goederen tijdens de reis verzekerd te zijn. Uitgangspunt is dat de ingezette voertuigen een Nederlands kenteken hebben. Indien voertuigen met een buitenlands kenteken worden ingezet, dient Opdrachtnemer aan te tonen dat de verzekeringsdekking voldoet aan de voor voertuigen met een Nederlands kenteken geldende eisen.
Bijlage 4. Prijzenblad				
16.			Zijn dit ritten over het schooljaar 2025-2026?	De ritten in het prijzenblad zijn representatief voor meerdere opeenvolgende schooljaren, waarbij bestemmingen van jaar tot jaar kunnen variëren. Daarnaast zijn enkele ritten en situaties toegevoegd of aangepast op basis van verwachte toekomstige ontwikkelingen binnen de dienstverlening. De opgenomen ritten dienen uitsluitend ter ondersteuning van een objectieve en uniforme prijsvergelijking tussen inschrijvers. Aan de opgenomen ritten, aantallen en locaties kunnen geen rechten worden ontleend.
17.			Zijn de ritten in het prijzenblad representatief voor 1 schooljaar?	Zie antwoord vraag 16.
18.			Er wordt in de toelichting gesproken over dagritten en breng- of haalritten. In het calculatieblad zien wij dat onderscheid niet. Kunt u dat toevoegen?	Niet akkoord. In het prijzenblad zijn uitsluitend retourritten opgenomen, zoals blijkt uit de kolom 'Aantal km (retour)'. In de praktijk kunnen echter ook afzonderlijke breng- of haalritten voorkomen. Het prijzenblad is uitsluitend bedoeld om te komen tot een objectieve en uniforme prijsvergelijking tussen inschrijvers en maakt geen onderscheid tussen deze typen ritten. Opdrachtgever ziet geen aanleiding het prijzenblad op dit punt aan te passen.
19.			Aanbestedende dienst vraagt een afzonderlijk tarief voor categorie 4 (61-70 personen), terwijl slechts een zeer beperkt aantal ritten in deze categorie valt en dit voertuigtype beperkt beschikbaar is. Wij verzoeken u om de categorieën 4 en 5 samen te voegen en een categorie 61-92 te maken, daar voor dit aantal vrijwel altijd een dubbeldekker ingezet zal worden.	Niet akkoord. Opdrachtgever heeft bewust gekozen voor de opgenomen indeling van bustypen. De verschillende categorieën stellen Opdrachtgever in staat onderscheid te maken tussen verschillende capaciteiten en tariefstructuren. Opdrachtgever ziet geen aanleiding de categorieën samen te voegen.

20.			In Bijlage 4 (Prijzenblad) vraagt u inschrijvers per rit aan te geven welk bustype zij inzetten. De inzet van elektrische bussen brengt doorgaans hogere kosten met zich mee dan de inzet van bussen op fossiele brandstoffen. Deze meerkosten werken door in de aangeboden prijs. Bent u bereid het prijzenblad en/of de beoordelingssystematiek zo aan te passen dat de inzet van elektrische bussen wordt beloond?	E-bus type 2 wordt verhoogd naar €450.
21.			De bustypen in Bijlage 4 (Prijzenblad) sluiten naar onze ervaring onvoldoende aan bij de in de markt gangbare bustypen. Dit bemoeilijkt het aanbieden van een passend bustype met een bijbehorend tarief. Bent u bereid het prijzenblad aan te passen en de volgende categorieën te hanteren op basis van het aantal te vervoeren personen: 0 t/m 20, 21 t/m 50, 51 t/m 62 en 63 t/m 90 personen?	Niet akkoord.
22.			De in Bijlage 4 (Prijzenblad) opgenomen maximum te hanteren minimumtarieven per bustype liggen naar onze ervaring onder het tariefniveau van vergelijkbare contracten in de markt. Bent u bereid deze bovengrenzen voor elk bustype met €100,- te verhogen, zodat inschrijvers meer ruimte hebben om marktconforme tarieven aan te bieden?	Niet akkoord. Zie antwoord vraag 20.
23.			Om de kans op strategische inschrijvingen te voorkomen, verzoeken wij u in Bijlage 4 (Prijzenblad) een bovengrens voor het uurtarief van de chauffeur op te nemen. Hiermee wordt de ruimte beperkt om kosten vanuit het kilometertarief naar het uurtarief te verschuiven, wat de vergelijkbaarheid van inschrijvingen en de uitkomst van de prijsbeoordeling kan beïnvloeden. Bent u bereid een maximaal uurtarief voor de chauffeur vast te stellen?	Opdrachtgever ziet geen aanleiding om een maximum uurtarief voor de chauffeur vast te stellen. Inschrijvers zijn zelf verantwoordelijk voor een realistische en marktconforme prijsopbouw, waarbij de opgegeven tarieven passend dienen te zijn bij de uit te voeren dienstverlening. Daarbij dienen inschrijvers rekening te houden met de toepasselijke cao en de daaruit voortvloeiende verplichtingen. De prijsbeoordeling vindt plaats conform de in de aanbestedingsstukken opgenomen beoordelingssystematiek.
24.			Ritten voor het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs verschillen in onder meer ritlengte en uitvoeringsmoment. Deze verschillen hebben gevolgen voor de kostenopbouw. Eén gezamenlijke tariefstructuur kan daardoor leiden tot tarieven die onvoldoende aansluiten bij de feitelijke uitvoering. Bent u bereid in Bijlage 4 (Prijzenblad) voor het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs afzonderlijke tarieven op te nemen?	Niet akkoord.
25.			Om een realistische aanbieding te kunnen doen ten aanzien van emissieloze inzet, verzoeken wij opdrachtgever de geanonimiseerde historische ritgegevens over bijvoorbeeld de laatste twee of drie schooljaren beschikbaar te stellen, met ten minste vertrekplaats, bestemming, afstand, aantal passagiers, vertrektijd, retourtijd, aantal gelijktijdig benodigde voertuigen en voertuigcapaciteit. Tevens verzoeken wij inzichtelijk te maken welk percentage van de historische ritten binnen de categorie 'enkele reisafstand tot 150 kilometer' valt. Zonder deze informatie is het voor nieuwe inschrijvers niet mogelijk het benodigde emissieloze wagenpark en de laadbehoefte betrouwbaar te ramen.	Niet akkoord.

26.			Kan opdrachtgever exact definiëren hoe het percentage van 30% wordt berekend? Wordt met een rit bedoeld een aanvraag, één voertuigrit, één enkele reis of een heen- en terugreis? Hoe wordt omgegaan met een aanvraag waarvoor bijvoorbeeld drie touringcars noodzakelijk zijn waarvan één emissieloos rijdt? Worden aan- en afrijkilometers, tussentijdse verplaatsingen en noodzakelijke laadverplaatsingen meegenomen? Tevens verzoeken wij te verduidelijken waarom wordt uitgegaan van een enkele reisafstand van 150 kilometer, terwijl de operationele inzet van het voertuig inclusief retour, lokale verplaatsingen en eventuele laadkilometers aanzienlijk hoger kan liggen	Opdrachtgever verduidelijkt dat onder een rit een afzonderlijke enkele reis met één touringcar wordt verstaan. Indien voor één aanvraag meerdere touringcars worden ingezet, wordt iedere afzonderlijke enkele reis per touringcar als één rit aangemerkt. Het percentage wordt berekend door het aantal emissieloos uitgevoerde ritten met een enkele reisafstand van maximaal 150 kilometer af te zetten tegen het totale aantal ritten binnen deze afstandscategorie. De grens van 150 kilometer heeft betrekking op de afstand van de enkele reis en niet op de totale operationele afstand van het voertuig. Aan- en afrijkilometers, tussentijdse verplaatsingen en laadverplaatsingen worden niet als afzonderlijke ritten meegeteld bij de berekening van dit percentage.
27.			In Bijlage 4 worden afzonderlijke tarieven gevraagd voor 'E-bus type 1' en 'E-bus type 2'. Kan opdrachtgever voor beide categorieën exact aangeven welke minimale zitplaatscapaciteit, bagagecapaciteit, actieradius en overige voertuigeisen gelden? Tevens verzoeken wij te verduidelijken hoe noodzakelijke laadkosten, laadverplaatsingen en eventuele extra inzeturen worden behandeld. Zonder eenduidige functionele definitie is een objectieve prijsvergelijking tussen inschrijvers niet mogelijk.	De categorieën E-bus type 1 en E-bus type 2 zijn opgenomen teneinde inschrijvers de mogelijkheid te bieden om elektrische voertuigen in hun prijsstelling op te nemen. Opdrachtgever stelt hiervoor geen aanvullende eisen ten aanzien van minimale actieradius, laadstrategie of laadinfrastructuur. Inschrijver is verantwoordelijk voor het aanbieden van een passende oplossing die voldoet aan de eisen uit het Programma van Eisen en de capaciteit die voor de betreffende rit benodigd is. Kosten voor laden, laadverplaatsingen, energiekosten en overige operationele kosten dienen door Inschrijver te worden verwerkt in de aangeboden tarieven.
Overige bijlagen				
28.			Is het toegestaan om, aanvullend op het toegestane aantal pagina's, bijlagen met visualisaties toe te voegen, bijvoorbeeld ter illustratie van het boekingsportaal?	Niet akkoord. Het is niet toegestaan om naast de beantwoording van de open vragen aanvullende bijlagen, visualisaties, schermafbeeldingen of overige documentatie toe te voegen. Indien Inschrijver gebruik wenst te maken van visualisaties, afbeeldingen of schermafbeeldingen, dienen deze binnen het maximaal toegestane aantal pagina's voor de beantwoording van de open vragen te worden opgenomen. Opdrachtgever ziet geen aanleiding hiervan af te wijken. De bepaling blijft ongewijzigd.
29.			In de cellen B13 en B14 was per abuis een financiële notatie opgenomen, terwijl deze velden bedoeld zijn voor het invullen van het maximaal aantal personen. Dit is gecorrigeerd door de invoer op numeriek te zetten. Er is een aangepast prijzenblad toegevoegd als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen: Bijlage 4 Prijzenblad OOO NVI 1. Inschrijvers dienen bij hun inschrijving gebruik te maken van de meest recent gepubliceerde versie van het prijzenblad.	

Bijlagen: Bijlage 4 Prijzenblad OOO NVI 1

Einde nota van inlichtingen.