Vraag-nummer	Ref. nummer Tender-Ned	onderwerp	vraag	antwoord
45	39	Spoedlevering vervangend vervoer	U geeft aan dat voor de korte inhuur voornamelijk personenbussen en bestelbussen worden aangevraagd en deze binnen 1 uur geleverd dienen te worden. Kunt u aangeven hoe vaak er een spoedreservering wordt aangevraagd? Als landelijke speler kunnen deze voertuigen bij andere vestigingen staan waar wij deze moeten ophalen en het onmogelijk is om binnen 1 uur de auto af te leveren. Graag zien wij deze termijn verruimd worden.	De gemeente beschikt niet over historische gegevens waaruit blijkt hoe vaak in de afgelopen jaren sprake is geweest van spoedreserveringen. De eis van levering binnen één uur is opgenomen om de continuïteit van de gemeentelijke bedrijfsvoering te waarborgen. Er kunnen zich situaties voordoen waarin op zeer korte termijn een voertuig noodzakelijk is, bijvoorbeeld voor onverwachte bestuurlijke verplichtingen, spoedeisende werkzaamheden of het vervoeren van materialen naar een externe locatie. In dergelijke situaties is het niet wenselijk dat de gemeente meerdere uren op een voertuig moet wachten. De gemeente begrijpt dat de beschikbaarheid van specifieke voertuigcategorieën, zoals personen- en bestelbussen, voor landelijk opererende verhuurders een uitdaging kan vormen. Dit neemt echter niet weg dat een snelle levering bij spoedaanvragen voor de gemeente van essentieel belang is. De gemeente handhaaft daarom de gestelde leveringstermijn van één uur bij spoedaanvragen. Het is aan de opdrachtnemer om de dienstverlening zodanig te organiseren dat aan deze eis kan worden voldaan.
46	40	Mededeling 1 NvI1 data security en privacy	Een rittenregistratiesysteem verwerkt hoogfrequente en privacygevoelige persoonsgegevens, waaronder unieke berijdersidentiteit, verplaatsingspatronen en voertuiglocaties. Met het oog op het borgen van maximale informatiebeveiliging en het minimaliseren van AVG-risico's voor de gemeente: kan de gemeente bevestigen dat zij als minimale geschiktheidseis stelt dat de inschrijver aantoonbaar ISO 27001-gecertificeerd moet zijn en dat alle data gegarandeerd uitsluitend binnen de EER wordt opgeslagen en verwerkt?	De gemeente heeft naar aanleiding van de vragen in de tweede Nota van Inlichtingen besloten de eerdere wijziging van eis 3E te heroverwegen. Eis 3E wordt teruggebracht naar de oorspronkelijke formulering, waarbij gebruik wordt gemaakt van het eigen rittenregistratiesysteem van de opdrachtgever. Hierdoor hoeft de opdrachtnemer geen eigen rittenregistratiesysteem beschikbaar te stellen. De gemeente ziet daarom geen aanleiding om specifiek voor de rittenregistratie aanvullende geschiktheidseisen te stellen ten aanzien van ISO 27001-certificering en gegevensopslag en -verwerking binnen de EER. Eis 3E wordt overeenkomstig aangepast.
47	41	Mededeling 1 NvI1 Full-service model	Een uitvraag die zich uitsluitend richt op een lage-kosten ritregistratie dwingt de gemeente om aanvullende softwarelicenties (zoals voor reserverings- of fleetmanagementsoftware) los aan te schaffen en handmatig te koppelen. Onderkent de gemeente de meerwaarde van een geïntegreerd platform dat ritregistratie, geautomatiseerde voertuigreservering en een centraal beheerportal (inclusief inzicht in bezettingsgraad en CO2-uitstoot) binnen één SaaS-oplossing combineert? Is de gemeente bereid om deze integrale functionaliteiten en het daaraan gekoppelde overzicht voor de organisatie op te nemen als kwalitatief gunningscriterium?	De gemeente onderkent de mogelijke meerwaarde van een geïntegreerd platform. Naar aanleiding van de vragen in de tweede Nota van Inlichtingen heeft de gemeente echter besloten de eerdere wijziging van eis 3E te heroverwegen en terug te keren naar de oorspronkelijke formulering, waarbij gebruik wordt gemaakt van het eigen rittenregistratiesysteem van de opdrachtgever. De gemeente beschikt reeds over eigen voorzieningen voor voertuigreservering en rittenregistratie. Het aanbieden van een geïntegreerd platform maakt daarom geen onderdeel uit van de opdracht. De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om deze aanvullende functionaliteiten op te nemen als kwalitatief gunningscriterium. Eis 3E wordt overeenkomstig aangepast.
48	42	Mededeling 1 NvI1 Beheersbelasting	De gemeente vraagt om een automatisch functionerend digitaal systeem dat ritgegevens beschikbaar stelt. Uit ervaring blijkt dat rittenregistratiesystemen op basis van pure GPS-metingen afwijkingen vertonen met de daadwerkelijke tellerstand, wat tot handmatige correcties en administratieve lasten leidt. Is de gemeente bereid om het volgende als eis toe te voegen: Een rittenregistratiesysteem die direct de ODO-meterstand (kilometerteller op de CAN-bus) uitleest, gecombineerd met een geautomatiseerd beheerplatform waarin ritgegevens, voertuigbezetting en rapportages direct digitaal inzichtelijk zijn voor de wagenparkbeheerder?	De gemeente neemt deze aanvullende eis niet over. Naar aanleiding van de vragen in de tweede Nota van Inlichtingen heeft de gemeente besloten de eerdere wijziging van eis 3E te heroverwegen en terug te keren naar de oorspronkelijke formulering, waarbij gebruik wordt gemaakt van het eigen rittenregistratiesysteem van de opdrachtgever. Het leveren van een rittenregistratiesysteem of aanvullend beheerplatform maakt daarmee geen onderdeel uit van de opdracht. De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om aanvullende technische of functionele eisen aan een dergelijk systeem te stellen. Eis 3E wordt overeenkomstig aangepast.
49	43	Mededeling 1 NvI1 Berijders identificatie	De gemeente stelt dat de volledige verantwoordelijkheid voor een digitale, sluitende rittenregistratie bij de opdrachtnemer ligt. Bij een wagenpark van langlopende huurvoertuigen met wisselende bestuurders accepteert de Belastingdienst een rittenregistratie alleen als de berijdersidentificatie 100% onweerlegbaar is. Fysieke sleuteloverdrachten, druppels of pasjes zijn in de praktijk fraude- en foutgevoelig (uitlenen van passen, diefstal, vergeten, kwijtraken). Erkent de gemeente dat unieke berijdersidentificatie via een beveiligde mobiele applicatie (gekoppeld aan SSO en sleutelloze voertuigtoegang) de fiscusbestendigheid borgt en risico's op naheffingen minimaliseert? Is de gemeente bereid om systemen die berijdersidentificatie en reservering via een mobiele applicatie borgen toe te voegen aan het Plan van Eisen en/of Is de gemeente bereid om systemen die berijdersidentificatie en reservering via een mobiele applicatie borgen positief te waarderen binnen de kwalitatieve criteria?	De gemeente onderkent het belang van een betrouwbare en sluitende rittenregistratie. Naar aanleiding van de vragen in de tweede Nota van Inlichtingen heeft de gemeente echter besloten de eerdere wijziging van eis 3E te heroverwegen en terug te keren naar de oorspronkelijke formulering, waarbij gebruik wordt gemaakt van het eigen rittenregistratiesysteem van de opdrachtgever. De verantwoordelijkheid voor het beschikbaar stellen van een digitaal rittenregistratiesysteem ligt daarmee niet langer bij de opdrachtnemer. De gemeente ziet dan ook geen aanleiding om aanvullende eisen te stellen aan berijdersidentificatie via een mobiele applicatie, SSO of sleutelloze voertuigtoegang, dan wel deze functionaliteiten positief te waarderen binnen de kwalitatieve gunningscriteria. Eis 3E wordt overeenkomstig aangepast.

50	44	Borging ISO en Milieumanagement Ref. Nvl 1: Vraag 32	In uw antwoord op vraag 32 geeft u aan dat het bezit van onafhankelijke, extern geauditeerde certificeringen zoals ISO 9001 en ISO 14001 niet leidt tot een automatische hogere waardering of extra fictieve korting, en dat u primair toetst op de door de inschrijver beschreven werkwijze binnen de sub-gunningscriteria 1.1 en 1.2. Het beoordelen van louter beschreven werkwijzen (plannen op papier) zonder onafhankelijke borging te belonen, brengt het risico met zich mee dat theoretische beloftes van inschrijvers even hoog – of zelfs hoger – scoren dan de daadwerkelijk bewezen en geborgde processen van gecertificeerde partijen. Als internationaal erkende kwaliteits- en milieunormen geen directe meerwaarde opleveren in uw weging, ontbreekt het aan een gelijk speelveld gebaseerd op objectieve zekerheid. Daarom stellen wij u de volgende vragen: 1. Aan welke objectieve en controleerbare maatstaven of (branche)kaders dient een leverancier volgens u dan wél te voldoen om maximale zekerheid te bieden over kwaliteitsborging en milieumanagement, indien ISO-certificering hier niet de norm voor is? 2. Kunt u concreet en gedetailleerd aangeven hoe de gemeente tijdens de looptijd van de overeenkomst zelf gaat meten, toetsen en controleren of de in het plan van aanpak beloofde kwaliteitswaarborgen en duurzaamheidsprestaties daadwerkelijk worden nageleefd, nu u geen gebruik maakt van de zekerheid van periodieke, onafhankelijke externe audits?	1. Objectieve en controleerbare maatstaven voor kwaliteitsborging en milieumanagement De gemeente erkent de waarde van onafhankelijke certificeringen zoals ISO 9001 en ISO 14001. Deze certificeringen kunnen bijdragen aan het aantoonbaar borgen van kwaliteits- en milieumanagementprocessen. Het bezit van dergelijke certificeringen is echter geen voorwaarde voor het leveren van kwalitatief hoogwaardige en duurzame dienstverlening voor de gemeente Apeldoorn. De gemeente beoordeelt inschrijvingen op basis van de vooraf vastgestelde subgunningscriteria 1.1 en 1.2 en de daarbij behorende beoordelingssystematiek. Hierbij wordt gekeken naar de mate waarin de inschrijver concreet, realistisch en aantoonbaar invulling geeft aan de gevraagde dienstverlening en duurzaamheidsambities. Van inschrijvers wordt verwacht dat zij hun werkwijze onderbouwen met concrete maatregelen, processen en waarborgen. Een ISO-certificering kan hierbij als onderbouwing dienen, maar leidt op zichzelf niet tot een hogere waardering. Hiermee wordt geborgd dat alle inschrijvers op basis van dezelfde inhoudelijke criteria worden beoordeeld, ongeacht of zij over specifieke certificeringen beschikken. 2. Toetsing en controle tijdens de contractperiode De gemeente ziet toe op de naleving van de contractuele afspraken via regulier contractmanagement. Hierbij worden onder andere de overeengekomen prestatieafspraken en KPI's gemonitord, vindt periodiek overleg met de opdrachtnemer plaats en worden eventuele afwijkingen besproken en waar nodig voorzien van verbetermaatregelen. Ook de toezeggingen uit het plan van aanpak worden, voor zover deze onderdeel uitmaken van de overeenkomst, betrokken bij de beoordeling van de geleverde dienstverlening. De opdrachtnemer dient desgevraagd inzicht te geven in de uitvoering van de gemaakte afspraken en de behaalde resultaten. De gemeente acht deze wijze van contractmanagement passend bij de aard en omvang van de opdracht. Het verplicht stellen van periodieke onafhankelijke externe audits wordt hiervoor niet noodzakelijk geacht.
51	45	Disbalans Prijzenblad (80% EV weging) en Kwaliteitsborging Ref. Nvl 1: Vraag 34 t.o.v. 35/36	Wij denken graag constructief met u mee over het behalen van uw duurzaamheidsdoelstellingen en vragen daarom uw aandacht voor de verhouding tussen uw antwoorden op de vragen 34, 35 en 36 uit de eerste Nota van Inlichtingen. In antwoord 35 en 36 kiest u ervoor de weging van elektrische voertuigen in het prijzenblad te verhogen naar 80%, om zo scherpe EV-tarieven te stimuleren. Tegelijkertijd geeft u in antwoord 34 aan dat de open kwalitatieve beoordeling ongewijzigd blijft en er geen specifieke (fictieve) korting wordt toegekend aan partijen die deze EV-inzet ook daadwerkelijk garanderen. Vanuit onze marktkennis voorzien wij hier een risico voor de gemeente: omdat de inkoop- en exploitatiekosten van EV's momenteel nog hoger liggen dan die van fossiele voertuigen, leidt een zware weging van 80% ertoe dat reële, marktconforme aanbiedingen wiskundig minder goed scoren. Dit werkt onbedoeld inschrijvingen in de hand met extreem scherpe – en in de praktijk wellicht onhaalbare – EV-tarieven. Omdat een harde kwalitatieve borging van de leveringszekerheid ontbreekt, loopt u het risico dat u de gunning verleent op basis van een papieren werkelijkheid, waarna de gewenste verduurzaming in de dagelijkse praktijk achterblijft. Wij verzoeken u daarom vriendelijk om nader te onderbouwen: 1. Hoe u voorkomt dat de sterke prijsfocus in het prijzenblad (80% EV) leidt tot strategische, niet-marktconforme inschrijvingen, nu daar in de kwaliteitsbeoordeling geen harde leveringsgaranties tegenover staan? 2. Op welke meetbare en objectieve wijze u in de gunningsfase gaat toetsen of de aangeboden scherpe EV-tarieven realistisch en haalbaar zijn? 3. Hoe de gemeente in de uitvoeringsfase zekerstelt en afdwingt dat de winnende inschrijver de beloofde hoge mate van EV-inzet daadwerkelijk waarmaakt, indien dit in de beoordeling niet vooraf als harde, gewaardeerde eis is meegewogen?	1. Voorkomen van strategische en niet-marktconforme inschrijvingen De gemeente deelt niet de aanname dat de gekozen prijsweging leidt tot niet-marktconforme inschrijvingen. Daarnaast biedt gunningscriterium 1.1 voldoende ruimte om de uitvoerbaarheid en beschikbaarheid van het aangeboden wagenpark kwalitatief te beoordelen. Hierbij worden onder andere de samenstelling en diversiteit van het beschikbare wagenpark beoordeeld, evenals de wijze waarop de inschrijver de beschikbaarheid van de gevraagde voertuigen borgt en handelt wanneer een voertuig uit de aangevraagde categorie niet beschikbaar is. De gemeente acht deze beoordelingspunten voldoende om de aangeboden dienstverlening kwalitatief te beoordelen en ziet geen aanleiding om aanvullende gunningscriteria of fictieve kortingen op te nemen. 2. Beoordeling van de realiteitswaarde van aangeboden tarieven De gemeente beoordeelt de aangeboden tarieven conform de vastgestelde beoordelingssystematiek. Indien een inschrijving aanleiding geeft tot twijfel over de realiteitswaarde of uitvoerbaarheid van de aangeboden tarieven, kan de gemeente de inschrijver om een nadere toelichting en onderbouwing verzoeken. Daarbij wordt, indien van toepassing, de procedure voor abnormaal lage inschrijvingen gevolgd zoals opgenomen in de Aanbestedingswet 2012. De gemeente acht het niet noodzakelijk om hiervoor aanvullende beoordelingscriteria vast te stellen. 3. Borging van de daadwerkelijke inzet van elektrische voertuigen De opdrachtnemer is gedurende de contractperiode gehouden aan de eisen uit het Programma van Eisen en de overeengekomen tarieven en voorwaarden. Om de inzet van het gevraagde type aandrijving te waarborgen, is eis 4F aangescherpt. Hierin is

				vastgelegd dat wanneer de aangevraagde voertuigcategorie niet beschikbaar is, de opdrachtnemer uitsluitend na akkoord van de opdrachtgever een voertuig uit een hogere categorie mag leveren met hetzelfde type aandrijving (EV, hybride of fossiele brandstof). Hiervoor mag maximaal het tarief van de oorspronkelijk aangevraagde voertuigcategorie in rekening worden gebracht. Hiermee wordt voorkomen dat bij het ontbreken van een voertuig uit de aangevraagde categorie zonder toestemming wordt uitgeweken naar een ander type aandrijving. Daarnaast wordt binnen gunningscriterium 1.1 beoordeeld hoe de inschrijver de beschikbaarheid van de gevraagde voertuigen borgt. De gemeente ziet via regulier contractmanagement toe op de naleving van de contractuele afspraken.
52	46	Administratiekosten verkeersboetes Ref. NvI 1: Vraag 26	Is de gemeente bereid, om ter voorkoming van een algemene opslag op de vaste huurtarieven, in te stemmen met een verlaagde vergoeding van € 12,50 per verwerkte bekeuring die uitsluitend aan de veroorzaker wordt doorbelast, of kunt u verduidelijken hoe u voorkomt dat de gemeente via verhoogde basistarieven opdraait voor de verwerkingskosten van individuele overtredingen?	De gemeente ziet geen aanleiding om de eerder vastgestelde administratievergoeding van maximaal € 15 per verwerkte bekeuring te wijzigen naar € 12,50. De gemeente begrijpt dat aan de administratieve verwerking van verkeersboetes kosten verbonden kunnen zijn. Het is echter aan de inschrijver om bij het bepalen van de aangeboden huurtarieven rekening te houden met de voorwaarden en verplichtingen uit de aanbestedingsstukken. De gemeente schrijft niet voor hoe inschrijvers hun tarieven intern opbouwen en kan daarmee niet uitsluiten dat bepaalde kosten in de aangeboden huurtarieven worden verwerkt. De bestaande bepalingen ten aanzien van de verwerking van verkeersboetes en de bijbehorende administratievergoeding blijven ongewijzigd.
53	47	Gelijkheidsbeginsel & Algemene Voorwaarden Ref. NvI 1: Vraag 10	In antwoord op vraag 10 in de eerste Nota van Inlichtingen wijst u het gebruik van voorwaarden van een individuele inschrijver af met een beroep op het gelijkheidsbeginsel. Wel nodigt u inschrijvers expliciet uit om bepalingen waarin de Algemene Inkoopvoorwaarden (AIV) voor deze opdracht niet passend zijn of leemten vertonen, in de tweede Nota van Inlichtingen concreet aan de orde te stellen. In navolging van deze uitnodiging stellen wij vast dat de generieke AIV op een aantal cruciale, branchespecifieke onderwerpen leemten vertonen voor de huur van voertuigen. Het gaat hierbij met name om: • Aansprakelijkheid bij schade; • Onbehoorlijk gebruik door berijders; • WAM-dekking en meldplichten. • eventueel nog meer zaken toevoegen? Om deze leemten voor alle inschrijvers op een uniforme, gelijke en werkbare wijze in te vullen, verzoeken wij u om de branche brede 'BOVAG Algemene Voorwaarden Zakelijk (autoverhuur)' aanvullend van toepassing te verklaren op de raamovereenkomst. Is de gemeente bereid om, ter invulling van deze branche specifieke leemten én met behoud van een gelijk speelveld voor alle partijen, de 'BOVAG Algemene Voorwaarden Zakelijk (autoverhuur)' op te nemen in de rangorde van artikel 1.2 van de Raamovereenkomst?	Wij zijn akkoord met uw voorstel. Artikel 1.2. wordt als volgt gewijzigd: Op deze Raamovereenkomst zijn van toepassing de Algemene Inkoopvoorwaarden voor Leveringen en Diensten gemeenten regio Stedendriehoek. Daarnaast, en met in achtneming van de rangorde zoals bepaald in artikel 1.3 van de Raamovereenkomst, zijn de Algemene huurvoorwaarden Verhuur- en deelautobedrijven zakelijk van BOVAG van toepassing. Opdrachtnemer verklaart van beide voorwaarden een exemplaar te hebben ontvangen en hiermee bekend te zijn. Eventuele inkoopvoorwaarden van de Opdrachtnemer zijn uitdrukkelijk niet van toepassing. Aan artikel 1.3 van de Raamovereenkomst wordt een nieuwe bijlage toegevoegd, te weten VI. Algemene huurvoorwaarden Verhuur- en deelautobedrijven zakelijk (VW2023-huurauto zakelijkNL_UK.indd, versie mei 2023). Er wordt een nieuw artikellid toegevoegd, die als volgt komt te luiden: Artikel 1.4 Raamovereenkomst: Van de Algemene huurvoorwaarden Verhuur- en deelautobedrijven zakelijk van BOVAG (bijlage VI) worden de volgende artikelen buiten toepassing verklaard: -Artikel 6 – Annulering -Artikel 7 – Betaling -Artikel 8 lid 1 – (Bijkomende)kosten -Artikel 9 lid 3, artikel 9 lid 5 en artikel 9 lid 6 – (Bijkomende) kosten -Artikel 10 lid 5, artikel 10 lid 6, artikel 10 lid 7 en artikel 10 lid 8 – Aansprakelijkheid van de huurder voor schade -Artikel 12 – Gebreken aan het voertuig en aansprakelijkheid verhuurder -Artikel 16 – Ontbinding

Mededeling nummer	*Ref. nummer Tender-Ned*	***onderwerp***	***mededeling***
3	M3	Mededelingnummer 1 uit de NvI 1 en Programma van Eisen eis 3.E.	De gemeente heeft naar aanleiding van de vragen in de tweede Nota van Inlichtingen besloten de eerdere wijziging van eis 3E te heroverwegen. Eis 3E wordt teruggebracht naar de oorspronkelijke formulering, waarbij gebruik wordt gemaakt van het eigen rittenregistratiesysteem van de opdrachtgever.