Algemene informatie

Aanbesteding: vraagafhankelijk doelgroepenvervoer 2028 e.v.
Aanbestedende Dienst: Omnibuzz
Referentie: FV2026-01
Toelichting:
-

Vraag en antwoord

Ref.nr.
150

Onderwerp:
Vraag 21: Beschrijvend Document 1.3.1, staffels volumecompensatie

Vraag:
In antwoord 21 geeft u aan dat de staffels zijn gebaseerd op de huidige ervaringen met volumeschommelingen en de compensatie van vervoerders. In de huidige contractperiode is het vervoersvolume door corona en door budgettering vanuit de gemeenten gedaald en in veel percelen nog niet terug op het niveau van 2019. De vaste kosten van de vervoerder (voertuigen, personeel, huisvesting en laadinfrastructuur) dalen bij zo'n structurele daling niet in dezelfde mate mee. Omdat de compensatie wordt bepaald ten opzichte van het direct voorafgaande halfjaar, wordt een geleidelijke daling over meerdere jaren bovendien niet of nauwelijks gecompenseerd.
a) Kunt u de ervaringsgegevens delen waarop de staffels zijn gebaseerd (de opgetreden volumeschommelingen per perceel en de daarbij toegekende compensatie)?
b) Kunt u toelichten hoe uit deze ervaringen blijkt dat de staffels kostendekkend zijn voor de vervoerder, ook bij een structurele daling zoals in de huidige contractperiode?

Antwoord:
Opdrachtgever begrenst de staffel bij volumestijging na beraad tot 130%. Indien er sprake is van een volumestijging van meer dan 130% treden Opdrachtgever en Opdrachtnemer in overleg over een eventuele aanpassing van de vergoeding aan Opdrachtnemer. Opdrachtgever heeft daarbij altijd de beslissende rol. Opdrachtnemer mag in dergelijk geval redelijkheid en billijkheid van Opdrachtgever verwachten. A). Omnibuzz publiceert geen gegevens per perceel over eerdere volumeschommelingen en de daarbij toegekende compensatie. De staffels zijn gebaseerd op de ervaringen van Omnibuzz met volumeschommelingen en de compensatie van vervoerders in de huidige contractperiode. Inschrijvers kunnen het vervoersvolume per perceel afleiden uit de beschikbaar gestelde rittenbak (Bijlage 13).
b) De staffel is zo opgebouwd dat zowel de gemeenten als de vervoerder deels tegemoet worden gekomen:
Bescherming van het gemeentelijk budget: bij een volumestijging komt niet elke extra rit volledig voor rekening van de gemeenten. De staffel beperkt de extra omzet, zodat het gemeentelijk budget beschermd blijft.
Additionele omzet voor de vervoerder: de vervoerder houdt bij meer volume wel extra omzet.
Tariefstelling: Omnibuzz verwacht dat de inschrijver bij het bepalen van zijn kilometertarief en starttarief rekening houdt met deze staffels. Het risico op schommelingen buiten de staffel behoort tot het ondernemersrisico.
Kostendekkend: de staffel is geen garantie dat elk volume voor elke vervoerder kostendekkend is. Dat hangt af van het aangeboden tarief en de eigen kostenstructuur.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Rijksoverheid

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
151

Onderwerp:
Vraag 50: PvE eis 32, keuze voertuigtype

Vraag:
In antwoord 50 geeft u aan dat de opdrachtgever "momenteel" niet voornemens is beperkingen op te leggen aan het voertuigtype. Kunt u bevestigen dat de opdrachtgever tijdens de looptijd geen aanvullende eisen aan voertuigtypen of -modellen stelt boven op de eisen in het Programma van Eisen en de indicaties uit paragraaf 1.3.5? Indien de opdrachtgever tijdens de looptijd toch aanvullende voertuigeisen wil stellen: geldt dit dan als een wijziging van de overeenkomst waarover partijen vooraf in overleg treden, inclusief de financiële gevolgen?

Antwoord:
Bevestigd. Eis 32 blijft ongewijzigd: de vervoerder is vrij in de keuze van het voertuigtype, mits het voertuig toegankelijk is en aansluit op de (medische) vervoersbehoefte en de gemeentelijke indicaties (§1.3.5). Omnibuzz is niet voornemens aanvullende eisen aan voertuigtypen of -modellen op te leggen. Wijziging van de overeenkomst tijdens de looptijd is alleen mogelijk binnen de kaders van de raamovereenkomst en het aanbestedingsrecht.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

Rijksoverheid

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
152

Onderwerp:
Vraag 54: Bijlage 13, ritten vanaf ziekenhuizen

Vraag:
Volgens antwoord 54 is een rit alleen een Taxipoint-rit als deze daadwerkelijk via een Taxipoint is geboekt. In Bijlage 13 komen aanzienlijk veel ritten vanaf ziekenhuizen voor met 15 minuten tussen boeking en gepland vertrek die niet als Taxipoint-rit zijn aangemerkt, maar als Callcenter. Volgens PvE eis 7 geldt voor gewone ritten een vooraanmeldtijd van minimaal 60 minuten. Voor Taxipoint-ritten geldt een vooraanmeldtijd van 15 minuten. Hoe zit dit met retourritten die vanaf een ziekenhuis via het callcenter worden geboekt? Geldt voor deze ritten een vooraanmeldtijd van 15 of van 60 minuten?

Antwoord:
Zoals in antwoord 54 vermeld, is een rit een Taxipoint-rit als deze via een Taxipoint is geboekt; het tijdsverschil tussen boeking en vertrek is daarvoor niet bepalend. Voor retourritten vanaf een ziekenhuis zijn volgens PvE eis 7 Taxipoints beschikbaar. Is een Taxipoint tijdelijk buiten functie en boekt de reiziger de retourrit daarom via het callcenter, dan wordt deze rit behandeld als Taxipoint-rit en geldt dezelfde vooraanmeldtijd van 15 minuten. Dit geldt ook voor telefonische reserveringen vanuit het ziekenhuis in Heerlen (PvE eis 7). Dezelfde ophaaltijd geldt voor retourritten naar het huisadres vanaf alle hoofdingangen van de ziekenhuizen in Limburg, ook wanneer daar geen Taxipoint staat: de reiziger wordt binnen 30 minuten opgehaald en de rit wordt op 15 minuten ingeboekt. Vanaf andere ingangen en voor andere bestemmingen dan het huisadres gelden de reguliere vooraanmeldtijden.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
153

Onderwerp:
Vraag 35: Beschrijvend Document 1.3.1 en 4.1.1, kilometerbudget

Vraag:
In antwoord 35 geeft u aan dat geen betrouwbare inschatting van het volume-effect mogelijk is. De omzetting van zones naar kilometers kan per gemeente leiden tot een hoger of lager reisbudget voor de reiziger, en daarmee tot een wijziging van het vervoersvolume.
a) Kunt u per gemeente aangeven wat het huidige reisbudget in zones is en wat het nieuwe reisbudget in kilometers wordt?
b) Kunt u bevestigen dat een volumedaling als gevolg van deze beleidswijziging onder de compensatieregeling van paragraaf 1.3.1 valt?

Antwoord:
a) Omnibuzz beschikt niet over een gedetailleerd overzicht per gemeente van de huidige en toekomstige reisbudgetten; gemeenten bepalen zelf hun Wmo-beleid en de hoogte van het budget. De huidige zonebudgetten zijn openbaar en bij de gemeenten beschikbaar. In het algemeen hanteren gemeenten nu meestal een budget van 590 tot 750 zones; dit wordt naar verwachting 1.500 tot 2.000 kilometer per jaar. De kilometerbudgetten liggen bij een deel van de gemeenten nog ter besluitvorming voor, waardoor Omnibuzz nog geen definitief overzicht per gemeente kan geven. Gemeenten hebben het recht om af te wijken van deze budgetten. Indien van toepassing communiceert Omnibuzz dit met de opdrachtnemer.

b) Ja. Veranderingen in het gemeentelijk Wmo-beleid, zoals de omzetting van zones naar kilometers, zijn in §1.3.1 expliciet benoemd als maatregelen die van invloed kunnen zijn op het vervoersvolume. Omnibuzz stelt de opdrachtnemer uiterlijk drie (3) maanden voor invoering van een dergelijke maatregel op de hoogte; bij een verwacht volume-effect van meer dan 10% per perceel per jaar geldt een termijn van ten minste zes (6) maanden. Het effect op het vervoersvolume valt vervolgens onder de compensatieregeling van §1.3.1: bij een afwijking van 11% of meer ten opzichte van het voorgaande semester vindt compensatie plaats in de vorm van een toeslag of korting volgens de tabellen.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
154

Onderwerp:
Bijlage 13

Vraag:
Bij perceel 3 zien wij ritten met 0 personen staan, terwijl de rit wel als gereden staat genoteerd. Kunt u dat uitleggen?
Bij perceel 3, ritnummer 107767809 zien wij bij gratis begeleiding het aantal 930 staan. Hoe moeten wij dat lezen?
Bij perceel 3 zien wij bij ritnummer 108792405 dat er een begeleider is, maar toch het aantal personen op 1 staat. Kan de begeleider alleen reizen?

Antwoord:
Vraag 1: ritten 0 personen, Deze ritten zijn voornamelijk repeterende ritten, waarbij per ongeluk bij het aantal_personen 0 is ingevoerd.
vraag 2. Dit is een invoerfout van het callcenter, waarbij in het veld Gratis begeleiding de Plan_vertrek tijd is gevuld.
vraag 3. Nee, De begeleider mag niet alleen reizen. Ook dit is een invoerfout van het callcenter.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P3 P3

Ref.nr.
155

Onderwerp:
Vraag 85

Vraag:
Kunt u bijlage 2, bijlage 9 ook als Word format aanleveren?

Antwoord:
Nee. Bijlage 2 en bijlage 9 worden niet in Word aangeleverd. Het is niet noodzakelijk om deze in Word aan te leveren: de bijlagen bieden voldoende ruimte om de gegevens in te schrijven.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:

Rijksoverheid

3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
156

Onderwerp:
Vraag 20

Vraag:
Alleen bij een jaarlijkse volumewijziging van meer dan 20% kunnen partijen in overleg treden. Dus wanneer het ene jaar er een 18% volumewijziging is en in het volgende jaar 15%, kan er geen overleg zijn. Dat lijkt ons voor de continuïteit van het vervoer niet verstandig. Kunt u dit heroverwegen?

Antwoord:
De overlegmogelijkheid bij een jaarlijkse volumewijziging van meer dan 20% staat naast de volumecompensatie van §1.3.1. Die compensatie wordt per semester vastgesteld en geldt bij een afwijking van 11% of meer ten opzichte van het voorgaande semester; bij een jaarlijkse wijziging van meer dan 20% kunnen partijen daarnaast in overleg treden (antwoord 20). Het verzoek om dit te heroverwegen wordt afgewezen.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
157

Onderwerp:
Vragen 17, 18, 19, 20, 21, 34, 139

Vraag:
Wij constateren dat er heel wat vragen over de staffels zijn. Inschrijvers menen dat bij mutaties in het vervoersvolume de opbrengsten de kosten niet meer dekken. Wij verzoeken u om cijfermatig aan te tonen waarom u van mening bent dat vervoerders met een volume daling of volume stijging wel kostendekkend kunnen blijven rijden. Hierbij alleen aangeven dat ze gebaseerd zijn op huidige ervaringen met volumestijgingen is daarbij niet voldoende. Daarnaast verzoeken wij u aan te geven hoe Omnibuzz omgaat wanneer gedurende het contract in de praktijk blijkt dat de staffel toch niet realistisch blijkt te zijn en de vervoerder dreigt om te vallen of omvalt. Wij verzoeken u om de risico's voor vervoerders én Omnibuzz op voorhand weg te nemen door realistische staffels te hanteren.

Antwoord:
wij verwijzen u naar het antwoord op vraag 150. De staffels blijven ongewijzigd, met uitzondering van de begrenzing tot 130% (antwoord 150 en 173). Het risico op schommelingen buiten de staffel behoort tot het ondernemersrisico (antwoord 150).

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
158

Onderwerp:
Vraag 135

Vraag:
Naar onze mening wordt er geen antwoord gegeven op de gestelde vraag. De vraag gaat over de vergoeding van ritten > 26 kilometer en het antwoord gaat over de vergoeding van medereizigers. Kunt u het juiste antwoord op de vraag geven?

Antwoord:
Het kostendekkende tarief betreft uitsluitend de bijdrage van de reiziger. De vervoerder ontvangt voor alle declarabele kilometers, ook boven 26 km, het door hem aangeboden kilometertarief, zonder aanvullende toeslag (§4.1.1; antwoorden 14, 15 en 118). De opmerking in antwoord 135

Rijksoverheid

over 'ongeveer de helft van het reguliere tarief' ziet op medereizigers (§1.3.4) en niet op ritten boven 26 km.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
159

Onderwerp:
Vraag 74

Vraag:
Kunt u bevestigen dat wanneer een inschrijver niet beschikt over voertuigcapaciteit > 8+1p, deze voertuigen ook niet ingezet hoeven te worden?

Antwoord:
Een inschrijver zonder voertuigen met een capaciteit van meer dan 8+1 hoeft deze niet in te zetten, mits alle ritten conform de eisen worden uitgevoerd.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2

Rijksoverheid

P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
160

Onderwerp:
Vraag 67

Vraag:
Wij verzoeken u het niet vergoeden van een loosrit te heroverwegen. Omnibuzz geeft de vervoerder de opdracht die rit uit te voeren. Naar onze mening is het dan niet reëel wanneer de vervoerder voldoet aan zijn verplichting, de rit niet wordt vergoed. De kosten zijn immers wel door de vervoerder gemaakt.

Antwoord:
Verzoek afgewezen. Volgens §4.1.1 zijn uitsluitend daadwerkelijk uitgevoerde ritten declarabel; loos gemelde, geannuleerde en no-showritten zijn niet declarabel (antwoord 67). Dit ook omdat vaak niet aangetoond kan worden dat de fout daadwerkelijk aan de klantzijde ligt, tevens voert Omnibuzz een actief beleid om de loosmeldingen minimaal te houden.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
161

Onderwerp:
Vraag 38 en 83

Vraag:
Wij constateren dat het rolstoelvervoer nu een 10% toeslag kent op de gereden kilometers (niet de start kilometers). Bij de inzet van rolstoelvoertuigen zijn de kosten van de voertuigen hoger, de

Rijksoverheid

rijsnelheid is lager en er is een langere in- en uitstaptijd. Die 10% dekt de kosten niet. Wij verzoeken u dit percentage te verhogen. Wanneer het niet verhoogd wordt, verzoeken wij u te onderbouwen waarom 10% naar uw mening wel kostendekkend is.

Antwoord:
Het verzoek om het percentage van 10% te verhogen of een afzonderlijke rolstoeltoeslag in te voeren wordt afgewezen. Er geldt geen afzonderlijke toeslag voor rolstoelvervoer of voor de inzet van een rolstoelbus. Wordt een rit uitgevoerd met een taxibus omdat de reiziger in een rolstoel reist, dan wordt de taxibustoeslag van 10% toegepast over de vergoeding per declarabele kilometer (antwoorden 10, 38 en 83; §4.1.1).

Motivering: de opslagen in §4.1.1 zijn gekoppeld aan de benodigde voertuiginzet. De gemeente bepaalt op basis van de Wmo-indicatie welke wijze van vervoer en welk hulpmiddel voor de reiziger nodig is; vervoerder voert dat vervoer vervolgens uit conform de indicatie. De opslagen in §4.1.1 volgen deze gemeentelijke indicaties en dus de voertuiginzet die daaruit voortvloeit; Omnibuzz stelt zelf geen aanvullende of afwijkende toeslagen vast. De taxibustoeslag van 10% compenseert de inzet van het zwaardere en duurdere voertuig, ook wanneer dit voertuig wordt ingezet voor een reiziger in een rolstoel. De opslagen zijn bedoeld als aanvulling op het kilometertarief dat de inschrijver zelf aanbiedt. De vervoerder bepaalt dat tarief op basis van de eigen kostprijs en de aard van het vervoer en kan daarin rekening houden met de verwachte inzet van taxibussen voor rolstoelvervoer, waaronder de langere in- en uitstaptijd.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
162

Onderwerp:
Vraag 18, Beschrijvend document, 1.3.1 en 1.3.2:

Vraag:
Recentelijk hebben 16 Zuid-Limburgse gemeenten een marktconsultatie in de markt gezet met als doel om binnenkort een nieuwe overeenkomst aan te gaan voor het leerlingenvervoer. Dit vanaf 1 augustus 2028 tot 1 augustus 2036. Kunt u hier nadere uitleg over geven, daar artikel 1.3.2 de mogelijkheid biedt dit vervoer onder deze opdracht te brengen, terwijl dit voor deze gemeenten vrijwel uitgesloten is. Kunt u de gegadigden daarnaast nader informeren waar dergelijke

Rijksoverheid

ontwikkelen ook spelen en welke doelgroepen dat dan betreffen. Dit is met name van belang om de risico's van de staffels in 1.3.1 op waarde in te schatten.

Antwoord:
Omnibuzz kan niet ingaan op de marktconsultatie van de 16 Zuid-Limburgse gemeenten voor het leerlingenvervoer. Er is nog niet besloten wie deze aanbesteding op de markt zal zetten. De aanname in de vraag dat dit vervoer "vrijwel uitgesloten" is van toevoeging aan deze opdracht is daarom onjuist.

De clausule in §1.3.2 biedt Omnibuzz uitsluitend de mogelijkheid om onder de daar genoemde voorwaarden reizigersgroepen toe te voegen (waaronder leerlingenvervoer) en geeft geen garantie dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Er kunnen dan ook geen rechten of verwachtingen aan worden ontleend over het wel of niet toevoegen van reizigersgroepen, het moment daarvan of de omvang daarvan. Omnibuzz kan daarom geen nadere informatie geven over ontwikkelingen of doelgroepen elders in Limburg.

Voor het toevoegen van reizigersgroepen gelden de voorwaarden van §1.3.2, waaronder overleg met de opdrachtnemer voorafgaand aan de inroeping.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
163

Onderwerp:
Beschikbaarheid protocol en testomgeving naar aanleiding van NvI vraag 110

Vraag:
In antwoord 110 wordt aangegeven dat het definitieve zend- en dataprotocol en de testomgeving tijdig vóór 1 september 2027 beschikbaar komen, terwijl het systeem op die datum testklaar moet zijn. Welke uiterste beschikbaarstellingsdatum geldt en hoe wordt voldoende ontwikkel- en testtijd geborgd ten opzichte van deze vaste mijlpaal?

Antwoord:
Het huidige zendprotocol zal uiterlijk 1 maart 2027 beschikbaar gesteld worden zodat de

Rijksoverheid

contractanten voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de testfase die per 1 september 2027 zal starten. Verdere afstemming geschied tijdens de implementatieperiode.zie ook antwoord op vraag 168.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
164

Onderwerp:
Gebiedskennis naar aanleiding van NvI vraag 2

Vraag:
Het antwoord op vraag 2 geeft nog geen inhoudelijke verduidelijking en vermeldt dat Omnibuzz dit dient te verduidelijken. Kunt u alsnog aangeven welke concrete gebiedskennis wordt verlangd, waaronder kennis van locaties, toegangen, lokale verkeerssituaties en alternatieve routes? Kunt u bevestigen hoe dit aansluit op het perceelgerichte uitgangspunt uit antwoord 29?

Antwoord:
Het antwoord op vraag 2 geeft wel inhoudelijke verduidelijking: met 'kennis van het gebied' wordt bedoeld dat chauffeurs en overig direct betrokken personeel bekend zijn met veelgebruikte bestemmingen en de juiste toegangen, lokale verkeerssituaties, wegwerkzaamheden en afsluitingen en mogelijke alternatieve routes. Deze kennis is aanvullend op de plannings- en navigatiesoftware. Dit sluit aan op antwoord 29: per perceel wordt een afzonderlijke inschrijving ingediend; de antwoorden moeten per perceel zelfstandig leesbaar zijn en, waar de omstandigheden verschillen, perceelspecifiek; generieke onderdelen mogen gelijkluidend zijn voor zover ze op elk perceel onverkort van toepassing zijn.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Rijksoverheid

Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
165

Onderwerp:
Vervolg op vraag 68, 94, 115 en 13/86/101 – Perceelbeperking en concernverhoudingen

Vraag:
In uw antwoorden op vraag 68, 94 en 115 licht u toe dat een inschrijver in beginsel maximaal twee percelen gegund kan krijgen, waarvan ten hoogste één uit categorie C. U motiveert dit met het belang van vervoerszekerheid. In uw antwoorden op vraag 13, 86 en 101 gaat u in op de concerngarantie. Uit deze antwoorden blijkt niet hoe de perceelbeperking wordt toegepast als meerdere inschrijvers tot hetzelfde concern behoren.
a. Kunt u bevestigen dat de perceelbeperking wordt toegepast op het niveau van de economische eenheid (concern, holding of dezelfde uiteindelijke zeggenschap), en niet uitsluitend op het niveau van de afzonderlijke inschrijvende rechtspersoon? Zo nee, hoe borgt u dan de risicospreiding en het voorkomen van leveranciersafhankelijkheid waarop de perceelbeperking is gericht?
b. Welke criteria hanteert u om vast te stellen of inschrijvers tot dezelfde economische eenheid behoren (bijvoorbeeld zeggenschap, uiteindelijk belanghebbende, gezamenlijke bedrijfsvoering)?
c. Als meerdere inschrijvers uit hetzelfde concern afzonderlijk inschrijven: welke bewijsstukken verwacht u dat hun inschrijvingen onafhankelijk van elkaar zijn opgesteld?

Antwoord:
a. Nee. Omnibuzz behoudt in deze aanbesteding de gunningsregeling van § 1.3.11 van het Beschrijvend Document, gelezen in samenhang met de antwoorden 68, 94 en 115 uit Nvl I. Het maximum van in beginsel twee gegunde percelen, waarvan ten hoogste één perceel uit categorie C, wordt toegepast per afzonderlijke inschrijver. Verschillende rechtspersonen worden niet uitsluitend wegens hun concernverband voor dit maximum samengevoegd. Bij een gezamenlijke inschrijving is de combinatie de inschrijver.
De bestaande voorkeurs- en toedelingsregeling blijft van toepassing. De in Nvl I beschreven uitzondering bij slechts één geldige inschrijving en de regeling voor de wachtkamerovereenkomst blijven ongewijzigd.
De risicospreiding wordt binnen de gepubliceerde regeling vormgegeven door de verdeling in acht percelen, het gunningsmaximum per inschrijver en de waarborgen voor geschiktheid, continuïteit, eigen uitvoering en opvolging via de wachtkamer. Deze regeling bevat geen afzonderlijk concernbreed gunningsmaximum en garandeert dus niet dat verschillende concernvennootschappen gezamenlijk maximaal twee percelen verkrijgen. Voor afzonderlijke inschrijvingen gelden onverkort de onafhankelijkheidseisen onder c.

b. Omdat het gunningsmaximum niet op concernniveau wordt toegepast, is voor die toepassing geen afzonderlijke definitie van economische eenheid nodig. Concern- en zeggenschapsverhoudingen kunnen wel relevant zijn voor de verificatie van de zelfstandige en

Rijksoverheid

onafhankelijke totstandkoming van afzonderlijke inschrijvingen onder c.
Omnibuzz kan daarvoor onderzoeken of sprake is van een groepsverhouding als bedoeld in artikel 2:24b BW, een dochtermaatschappijverhouding als bedoeld in artikel 2:24a BW, gemeenschappelijke directe of indirecte zeggenschap, of concrete bestuurlijke, personele of organisatorische banden die relevant kunnen zijn voor de voorbereiding van de inschrijvingen. Vergelijkbare buitenlandse verhoudingen worden op dezelfde wijze beoordeeld.
Deze omstandigheden zijn aanleiding voor onderzoek, niet op zichzelf bewijs van beïnvloeding. De enkele aanwezigheid van dezelfde UBO, aandeelhouder, bestuurder, ondertekenaar, adviseur of ondersteunende dienst maakt afzonderlijke inschrijvingen niet automatisch ongeldig. Beslissend is de concrete beoordeling onder c.
De antwoorden 13, 86 en 101 uit NvI I over de concerngarantie blijven ongewijzigd. Het al dan niet vereist zijn van een concerngarantie bepaalt niet of afzonderlijke inschrijvingen onafhankelijk tot stand zijn gekomen.

antwoord op deel c in vraag 181 ivm te weinig schrijfruimte.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
166

Onderwerp:
Vervolg op vraag 138 – Piekcapaciteit klantportaal

Vraag:
U geeft aan dat de technische begrenzing van boekingen via het klantportaal boven de piekcapaciteit “in ontwikkeling” is.
a. Wanneer is deze begrenzing definitief operationeel? Kunt u bevestigen dat dit uiterlijk bij de start op 1 januari 2028 het geval is?
b. Kunt u bevestigen dat ritten die worden geboekt boven de door Omnibuzz vastgestelde capaciteit per kwartier (vraag 80) niet meetellen voor de bonus-/malusregeling, zolang de begrenzing niet werkt?

Antwoord:
a. We verwachten dat deze module in de loop van 2027 in gebruik genomen wordt.
b. Nee. Aangezien ook de rittenbak beschikbaar is gesteld kan vooraf ingeschat worden welke

Rijksoverheid

capaciteit nodig is. Indien er nog geboekt kan worden boven de ingestelde capaciteit wordt hier bij het instellen van de piekspreidingsmodule rekening mee gehouden.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
167

Onderwerp:
Vervolg op vraag 92 – ZE-voertuigen in Duitsland en België

Vraag:
U geeft aan dat de vervoerder moet voldoen aan de wettelijke eisen van Nederland, Duitsland en België. Als elektrische taxibussen of rolstoelbussen boven 3.500 kg in Duitsland of België niet met rijbewijs B mogen worden bestuurd, zou de vervoerder voor circa 3% van de ritten chauffeurs met rijbewijs C1 moeten inzetten.
a. Mogen grensoverschrijdende ritten in dat geval worden uitgevoerd met een niet-ZE voertuig, zonder dat dit een tekortkoming oplevert op eis 34?
b. Zo ja: worden deze ritten en kilometers dan buiten de berekening van de ZE-percentages gehouden?

Antwoord:
a. Uitsluitend in het geval de wettellijke eisen van het buurland niet toelaten dat een elektrisch rolstoelvoertuig met rijbewijs B mag worden bestuurd en het daarom niet mogelijk is om een rit naar of van Duitsland/België uit te voeren, mag voor deze grensoverschrijdende ritten een rolstoelvoertuig op conventionele brandstoffen worden ingezet.
B. De ritten zoals onder a. bedoeld worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de ZE-percentages. Dit geldt uitsluitend voor de grensoverschrijdende ritten en niet voor voorliggende of aansluitende binnenlandse ritten.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Rijksoverheid

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
168

Onderwerp:
Vervolg op vraag 91 en 110 – Zend- en dataprotocol

Vraag:
U geeft aan dat het definitieve zend- en dataprotocol en de testomgeving “tijdig vóór 1 september 2027” beschikbaar komen. Als dat bijvoorbeeld in juli 2027 gebeurt, resteren slechts circa twee maanden voor ontwikkeling en test. De kosten voor inrichting en koppeling komen voor rekening van de vervoerder en moeten in het tarief worden verwerkt.
a. Kunt u de actuele versie van het zend- en dataprotocol, die nu met de huidige vervoerders wordt gebruikt, al tijdens de inschrijffase beschikbaar stellen?
b. Bent u bereid toe te zeggen dat het definitieve protocol en de testomgeving uiterlijk zes maanden vóór de testklaar-datum (dus uiterlijk 1 maart 2027) beschikbaar zijn? En dat de testklaar-datum evenredig opschuift, zonder sanctie voor de vervoerder, als deze termijn niet wordt gehaald?

Antwoord:
a. Ja, echter de huidige versie van het zend- en dataprotocol uit 2018 is verouderd, maar vormt wel nog de basis voor de nieuwe. Inschrijvers dienen er rekening mee te houden dat deze nog wordt aangepast voor implementatie
B. Ja hier stemmen wij mee in. zie ook antwoord 163.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

Rijksoverheid

P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
169

Onderwerp:
Vervolg op vraag 80 en 95 – Minimale capaciteit per kwartier

Vraag:
U geeft aan dat Omnibuzz de minimale capaciteit per kwartier per perceel vaststelt en dat deze in de implementatieperiode wordt gecommuniceerd. Omdat deze capaciteit direct bepalend is voor het aantal voertuigen en chauffeurs, en daarmee voor het tarief, kunnen inschrijvers zonder deze informatie geen verantwoorde prijs bepalen.
a. Kunt u per perceel een indicatie of bandbreedte geven van de minimale capaciteit per kwartier, in ieder geval voor de piekmomenten, op basis van de huidige praktijk?
b. Kan deze capaciteit tijdens de looptijd worden gewijzigd? Zo ja, met welke aankondigingstermijn?
c. Wordt capaciteit die u vraagt maar die niet wordt benut, gecompenseerd wanneer de vervoersvraag structureel lager ligt?

Antwoord:
a. De capaciteit is vastgesteld op basis van de huidige vraag. In de meegeleverde rittenbak is de grootte van de vraag te achterhalen en daarmee de benodigde inzet.
B. de capaciteit die geformuleerd staat in de piekspreidingsmodule wordt iedere 3 maanden geevalueerd en besproken. Eventuele aanpassingen kunnen hieruit voortvloeien bij groei van de vraag.
C. Nee.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
170

Onderwerp:
Vervolg op vraag 70 en 72 – Verlenging

Vraag:
U wijst een wederkerige verlengingsoptie af. Omdat de maximale looptijd twaalf jaar bedraagt en er geen brandstof- of elektraclausule komt (vraag 133), lopen de kostenrisico's voor de vervoerder sterk op naarmate het contract langer duurt.
a. Bent u bereid om bij elke verlenging een tariefgesprek te voeren, op basis van aantoonbare kostenontwikkelingen die niet in de NEA-index zijn opgenomen (cao, energie, zero-emissie)?
b. Bent u bereid de termijn waarbinnen u een verlenging aankondigt te verruimen van zes naar ten minste twaalf maanden? Investeringen in voertuigen en laadinfrastructuur hebben een langere doorlooptijd.

Antwoord:
a. Nee. De NEA-index verwerkt de gemiddelde kostenontwikkelingen in het zorg- en taxivervoer, waaronder cao-lonen, voertuigkosten en brandstof/elektriciteit. Kostenontwikkelingen die bij een individuele vervoerder hiervan afwijken of bij inschrijving nog onzeker zijn, behoren tot het ondernemersrisico. Daarom vindt bij verlenging geen afzonderlijk tariefgesprek plaats.

b. Nee. De aankondigingstermijn van zes maanden blijft gehandhaafd. De verlengingsmogelijkheid en deze termijn zijn vooraf bekend en kunnen in de investeringsplanning worden meegenomen. Een verlenging biedt bovendien een langere periode om investeringen terug te verdienen.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
171

Onderwerp:
Vervolg op vraag 67, 77 en 124 – Loosmeldingen

Vraag:
U geeft aan dat loosmeldingen niet worden vergoed, omdat dat een wijziging van de vergoedingssystematiek zou vergen.

Rijksoverheid

a. Kunt u bevestigen dat een loosmelding waarbij de vervoerder aantoonbaar correct heeft gehandeld (tijdige aanwezigheid volgens GPS, wachttijd en terugbelservice volgens eis 10 en 11) niet meetelt als te late of niet-uitgevoerde rit voor de bonus-/malusregeling?
b. Kunt u bevestigen dat de nieuwe rit die na een loosmelding binnen 30 minuten moet worden ingepland (eis 12, vraag 77) als nieuwe declarabele rit geldt, inclusief starttarief?
c. Kunt u per perceel het percentage loosmeldingen over 2025 publiceren, zodat inschrijvers dit risico in hun tarief kunnen verwerken?

Antwoord:
a. Loos gemelde ritten worden niet meegenomen in de bonus-/malusregeling voor de tijdigheid. Zij tellen wel mee als rit bij de berekening van een eventuele malus voor klachten.
b. Ja. De nieuwe rit die na een loosmelding wordt ingepland (eis 12; antwoord 77) is een nieuwe rit en wordt volledig vergoed, inclusief starttarief.
c. Omnibuzz publiceert het percentage loosmeldingen per perceel niet afzonderlijk. Inschrijvers kunnen dit zelf afleiden uit de beschikbaar gestelde rittenbak.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
172

Onderwerp:
Vervolg op vraag 31, 84 en 90 – Leveringsgarantie voertuigen

Vraag:
In uw antwoord op vraag 31 vraagt u als onderbouwing een offerte met leveringsgarantie. In vraag 90 spreekt u van een implementatie-, materieel- en personeelsplan dat “desgevraagd” moet worden overgelegd. In de praktijk geven leveranciers ruim een jaar voor levering doorgaans geen bindende leveringsgarantie af, zeker niet voor zero-emissie rolstoelbussen.
a. Moet de offerte met leveringsgarantie bij inschrijving worden ingediend, of alleen op uw verzoek?
b. Volstaat een offerte of intentieverklaring van de leverancier met een indicatieve levertijd, in combinatie met een overbruggingsplan (bijvoorbeeld bestaande vloot of exclusieve huur, conform vraag 123)?

Antwoord:

Rijksoverheid

a. De genoemde offerte dient te worden aangleverd na verzoek van de Opdrachtgever.
b. En offerte of intentieverklaring van de leverancier volstaat indien daaruit blijkt dat Inschrijver tijdig voor de start van de opdracht over het benodigde materieel kan beschikken. Opdrachtgever wil dat Inschrijver aantoont tijdige beschikbaarheid te borgen. Dit kan door het aanvoeren van beheersmaatregelen die dit bewerkstelligen.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
173

Onderwerp:
Vervolg op vraag 18, 19 en 21 – Staffel bij volumestijging

Vraag:
Het antwoord op vraag 19 gaat over volumedaling (het is gelijk aan het antwoord op vraag 20), terwijl de vraag over volumestijging ging. Vraag 19 is daarmee feitelijk onbeantwoord gebleven.
a. Kunt u vraag 19 alsnog beantwoorden en bevestigen welk omzetpercentage volgens de staffel hoort bij een volume van 160%?
b. In vraag 21 geeft u aan dat de staffels zijn gebaseerd op “huidige ervaringen”. Kunt u die onderbouwing inzichtelijk maken? Wij gaan ervan uit dat een volumestijging van 60% leidt tot ongeveer 19% extra omzet. Daarmee wordt extra vervoer onder de kostprijs uitgevoerd, zeker wanneer de stijging voortkomt uit toevoegingen waartoe u eenzijdig besluit (vraag 93: tot drie toevoegingen van elk maximaal 30%).
c. Bent u bereid de kortingsstaffel te begrenzen, bijvoorbeeld door vanaf 130% volume een evenredige omzetstijging toe te passen?

Antwoord:
a) Het antwoord op vraag 19 ging abusievelijk in op volumedaling. Volgens de gepubliceerde staffel bij volumestijging (§1.3.1) bedraagt de omzet bij een volume van 160% 119,20% (kortingsfactor 0,745). Ter vergelijking: bij 130% volume is de omzet 116,35% (kortingsfactor 0,895). Het verzoek uit vraag 19 om de staffel aan te passen naar een evenredige omzetstijging tot 160% wordt afgewezen; zie echter het antwoord op c).

b) De staffels zijn gebaseerd op de huidige ervaringen met volumeschommelingen en de compensatie van vervoerders (antwoord 21). Voor een volumestijging door toevoeging van

Rijksoverheid

reizigersgroepen geldt dat het volume-effect per toevoeging maximaal 30% van het oorspronkelijke perceelvolume per kalenderjaar bedraagt, en dat per perceel maximaal drie reizigersgroepen kunnen worden toegevoegd (antwoord 93). Een toevoeging gaat bovendien altijd vooraf met overleg met de opdrachtnemer (§1.3.2). Omnibuzz volgt de stelling dat extra vervoer onder de kostprijs wordt uitgevoerd niet, maar heeft naar aanleiding van de vragen over de staffel bij volumestijging besloten de staffel te begrenzen (zie c).

c) Ja. Omnibuzz begrenst de staffel bij volumestijging tot 130% volume. De kortingsfactor loopt daarmee niet verder af dan tot en met 130% (kortingsfactor 0,895; omzet 116,35%). Voor een volume boven 130% geldt de staffel niet; daarvoor worden afspraken gemaakt tussen Omnibuzz en de opdrachtnemer. Deze begrenzing is een wijziging van de gepubliceerde staffel in §1.3.1 en geldt voor alle percelen. zie ook antwoord op vraag 150.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
174

Onderwerp:
Vervolg op vraag 17, 22 en 34 – Toevoegen van andere doelgroepen

Vraag:
U bevestigt dat voor toegevoegd vervoer dezelfde tariefsystematiek en dezelfde voorwaarden gelden als voor het Wmo-vervoer. In vraag 22 noemt u de Regio Deal Noord-Limburg, waarin Wmo-vervoer en openbaar vervoer worden verbonden. Vervoer dat onder de cao Openbaar Vervoer of een andere cao valt, kent een andere en hogere loonkostenstructuur dan de cao Zorgvervoer en Taxi, waarop de inschrijftarieven zijn gebaseerd.
a. Kunt u bevestigen dat het toevoegen van doelgroepen op grond van §1.3.2 uitsluitend vervoer betreft dat onder de cao Zorgvervoer en Taxi valt?
b. Zo nee: bent u bereid bij toevoeging van vervoer dat onder een andere cao valt het tarief aan te passen aan het verschil in loonkosten? Of mag de opdrachtnemer de uitvoering daarvan in dat geval weigeren?

Antwoord:
a. Bevestigd. Op grond van §1.3.2 wordt uitsluitend vervoer toegevoegd dat onder de cao Zorgvervoer en Taxi valt.

Rijksoverheid

b. Niet van toepassing; vervoer waarop een andere cao van toepassing is, wordt niet aan deze opdracht toegevoegd.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
175

Onderwerp:
Vervolg op vraag 15, 117, 118 en 135 – Kilometers boven 26 km

Vraag:
In uw antwoorden op vraag 15 en 118 bevestigt u dat kilometers boven 26 km declarabel zijn voor reizigers uit Parkstad, Valkenburg en Maastricht (tot 35 km), voor puntbestemmingen en voor de hardheidsclausule. In vraag 117 geeft u aan dat vanaf 26,1 km een kostendekkend kilometertarief geldt. In vraag 135 stelt u dat dit tarief ongeveer de helft van het reguliere tarief bedraagt.
a. Kunt u bevestigen dat de vervoerder voor alle declarabele kilometers, ook die boven 26 km, het volledige door hem aangeboden kilometertarief ontvangt? En dat het kostendekkende tarief uitsluitend de eigen bijdrage van de reiziger betreft?
b. Hoe wordt in de ritopdracht zichtbaar gemaakt dat een rit een puntbestemming betreft of onder de hardheidsclausule valt?

Antwoord:
a. Bevestigd. Voor alle declarabele kilometers, ook boven 26 kilometer, ontvangt de vervoerder het volledig aangeboden kilometertarief. Het kostendekkende kilometertarief betreft uitsluitend de eigen bijdrage van de reiziger.
b. In de ritopdracht wordt met een kenmerk aangegeven dat sprake is van een puntbestemming of toepassing van de hardheidsclausule. Wanneer een rit geboekt is en meer dan 25 km is de rit toegestaan. Er wordt geen kenmerk met de rit meegegeven. Of dit vanwege een hardheidsclausule of puntbesteming is wordt bepaald bij de ritaanname en is niet van belang voor de uitvoering. Bij twijfel kan een centralist altijd contact opnemen met het regiecentrum.

Fase:
Inschrijffase

Rijksoverheid

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Ref.nr.
176

Onderwerp:
Vervolg op vraag 9, 66 en 143 – Malusregeling

Vraag:
Het verzoek in vraag 9 is zonder motivering afgewezen. Bij een stiptheid die 1% onder de norm ligt, volgt een malus van 3%, terwijl 1% boven de norm 1% bonus oplevert. In uw antwoorden op vraag 79 en 144 bevestigt u bovendien dat de stiptheid wordt gemeten op het instapmoment, en niet op het moment dat de chauffeur voorrijdt.
a. Kunt u alsnog motiveren waarom u kiest voor deze asymmetrie tussen bonus en malus?
b. Geldt er een maximale malus per maand per perceel? Zo ja, welke? Zo nee, bent u bereid een plafond op te nemen?
c. Kunt u bevestigen dat ritten waarbij de chauffeur aantoonbaar (GPS) binnen de marge op het ophaaladres aanwezig was, maar de reiziger later instapte, niet als te laat meetellen voor de bonus-/malusregeling? Zo nee, hoe kan de vervoerder vertraging die door de reiziger wordt veroorzaakt dan registreren, zodat deze buiten de meting blijft?

Antwoord:
a. De norm is de contractueel vereiste basiskwaliteit. Een onderschrijding daarvan heeft direct gevolgen voor reizigers en rechtvaardigt daarom een zwaardere prikkel. De bonus beloont een prestatie boven de norm. Om die reden zijn bonus en malus niet symmetrisch.
b. Nee. Er geldt geen afzonderlijk maximum (plafond) voor de malus per maand per perceel en Omnibuzz is niet bereid een plafond op te nemen.
c. De tijdigheid wordt gemeten op het instapmoment, zoals bevestigd in de antwoorden op vraag 79 en 144. Aanwezigheid van de chauffeur op het ophaaladres leidt daarom niet automatisch tot uitsluiting van een rit van de bonus-/malusregeling. Indien een vervoerder proactief en onderbouwd aantoont dat een registratie onjuist is, bijvoorbeeld omdat de vertraging aantoonbaar door de reiziger is veroorzaakt, kan Omnibuzz de registratie aanpassen. Dit is een uitzondering. De vervoerder dient zijn planning er zo op in te richten dat ritten tijdig worden uitgevoerd en kan er niet van uitgaan dat registraties worden aangepast.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:

Rijksoverheid

Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
177

Onderwerp:
Vervolg op vraag 4 (rectificatie M2), 46 en 119 – Opslagen en starttarief

Vraag:
U geeft aan dat de indicatieopslagen uitsluitend over de declarabele kilometers worden berekend. Volgens uw antwoord op vraag 126 wordt de bonus-/malusregeling wel over het starttarief en de opslagen toegepast. De extra inzet bij indicaties zoals kamer-tot-kamervervoer en persoonlijke overdracht zit in de tijd bij het ophalen en afzetten, niet in de afstand. Daardoor worden ritten in percelen met een korte gemiddelde ritlengte onvoldoende gecompenseerd.
a. Kunt u motiveren waarom de malus wél over het starttarief wordt berekend, maar de opslagen niet?
b. Bent u bereid voor de indicaties kamer-tot-kamervervoer, persoonlijke overdracht en extra zorg een vaste opslag per rit op te nemen? Zo nee, op welke kostprijsonderbouwing baseert u dat een opslag over alleen de kilometers deze tijdsinzet dekt?

Antwoord:
a. Dit betreft twee verschillende systemen. De bonus-/malusregeling corrigeert de totale maandelijkse vergoeding op basis van de geleverde kwaliteit en wordt daarom toegepast op het starttarief en de kilometervergoeding inclusief opslagen. Indicatieopslagen zijn onderdeel van de tariefsystematiek en worden uitsluitend berekend over de declarabele kilometers.
b. Nee. De gepubliceerde vergoedingssystematiek blijft gehandhaafd. De kosten van de genoemde indicaties moeten in het aangeboden kilometertarief worden verwerkt; daarop wordt de toepasselijke indicatieopslag berekend. Er wordt geen vaste opslag per rit toegevoegd.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:

Rijksoverheid

3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
178

Onderwerp:
Vervolg op vraag 3, 40 en 42 – Wachtkamerovereenkomst

Vraag:
In uw antwoord op vraag 3 geeft u aan dat de wachtkamerovereenkomst na drie jaar kan worden opgezegd met een opzegtermijn van twaalf maanden. In uw antwoord op vraag 42 bevestigt u dat een inschrijver ook in de wachtkamer kan worden geplaatst wanneer aan deze inschrijver al twee percelen zijn gegund.
a. Kunt u bevestigen dat Omnibuzz de wachtkamerovereenkomst na het einde van de opzegtermijn niet meer kan inroepen? Kan Omnibuzz de overeenkomst gedurende de opzegtermijn van twaalf maanden nog wel inroepen?
b. Kan de wachtkamerpartij een inroeping gemotiveerd weigeren als zij op dat moment al twee percelen uitvoert en de overname haar continuïteit op die percelen in gevaar brengt? Zo nee, hoe verhoudt dit zich tot het maximum van twee percelen dat u hanteert om de vervoerszekerheid te borgen?

Antwoord:
a. Na het einde van de opzegtermijn kan de wachtkamerovereenkomst niet meer worden ingeroepen. Tijdens de opzegtermijn blijft zij van kracht en kan zij wel worden ingeroepen.
b. Nee. Zolang de wachtkamerovereenkomst geldt, heeft de wachtkamerpartij geen zelfstandig weigeringsrecht. Bij inroeping beoordeelt Omnibuzz hoe de overname zich verhoudt tot de dan geldende contractuele situatie. Het maximum van twee percelen ziet op de gunning en niet op de wachtkamerovereenkomst.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

Rijksoverheid

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Ref.nr.
179

Onderwerp:
Vervolgvraag op antwoord 136 Beschrijvend document, p. 33 – § 4.1.1 Vergoeding aan de opdrachtnemer

Vraag:
Door een volledige wegafsluiting kan de kortste feitelijk toegankelijke route tussen dezelfde adressen toenemen van 2,5 naar 8,5 kilometer. Bij een afsluiting van 2 tot 3 maanden betekent dit langdurig 6 extra kilometers per rit.
Graag ontvangen wij een afzonderlijk antwoord op:
Duurgrens: Welke maximale duur geldt voor een 'tijdelijke wegonderbreking', inclusief verlengingen? Indien er geen maximale duurgrens geldt, kunt u dit bevestigen?
Vergoeding: Als er wel een maximale duurgrens geldt waarna met een aangepaste kortste route wordt gerekend, welke criteria, procedure en ingangsdatum gelden dan voor een eventuele aanpassing?

Antwoord:
Duurgrens: Er geldt geen maximale duurgrens. Zolang sprake is van een tijdelijke wegonderbreking, wordt hiermee bij de afstandsbepaling geen rekening gehouden. De kortste route volgens Google Maps of een goedgekeurde gelijkwaardige routeplanner blijft leidend. Een structurele wijziging wordt meegenomen zodra deze in de gebruikte routeplanner is verwerkt.

Vergoeding: Er geldt daarom geen afzonderlijke procedure of vergoeding.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
180

Onderwerp:
COVOG

Vraag:
Hierbij sturen wij u een bericht daar wij menen dat er in Tenderned iets staat dat niet correct is.

In Tenderned is aangegeven bij de eisen onderdeel 3:

De onderneming of een bestuurder ervan heeft in de afgelopen vier jaar in de uitoefening van zijn beroep geen een ernstige fout begaan.

De onderneming of een bestuurder overlegt de verklaring omtrent het gedrag rechtspersoon, bedoeld in artikel 30 van de Wet Justitiële en Strafvorderlijke gegevens. Aanvragen bij de Minister van Justitie. In de praktijk worden de aanvragen behandeld door het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent Gedrag (verder: COVOG).

Deze verklaring wordt niet in de aanbestedingstukken gevraagd. Slechts de Gedragsverklaring Aanbesteden. Daarnaast staat in bovengenoemde bepaling niet dat deze verklaring “kan” worden aangeleverd. Derhalve kan door inschrijvers geconcludeerd worden dat deze al bij inschrijving aangeleverd moet worden. De aanvraag van deze verklaring duurt circa 6 weken, dus zal nooit voor de inleverdatum ontvangen zijn. Kunt u bevestigen dat deze verklaring niet verstrekt hoeft te worden en dat inschrijvers in Tenderned kunnen volstaan met het invullen van een ja.

Antwoord:
Omnibuzz bevestigt dat inschrijvers bij inschrijving kunnen volstaan met het invullen van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en dat de in de aanbestedingsstukken genoemde bewijsstukken leidend zijn. De in TenderNed opgenomen standaardtekst met betrekking tot de Verklaring Omtrent het Gedrag Rechtspersoon (VOG RP) vormt geen aanvullende eis. Voor zover bewijsstukken worden opgevraagd, gebeurt dit overeenkomstig hoofdstuk 3 van het Beschrijvend Document en de Nota van Inlichtingen.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Percelen:
P1 P1
P2 P2
P3 P3
P4 P4
P5 P5
P6 P6
P7 P7
P8 P8

Rijksoverheid

Ref.nr.
181

Onderwerp:
vraag 165, onderdeel C (wegens onvoldoende schrijfruimte)

Vraag:
c. Als meerdere inschrijvers uit hetzelfde concern afzonderlijk inschrijven: welke bewijsstukken verwacht u dat hun inschrijvingen onafhankelijk van elkaar zijn opgesteld?

Antwoord:
c. Verbonden ondernemingen mogen afzonderlijk inschrijven, mits de afzonderlijke inschrijvingen zelfstandig en onafhankelijk tot stand komen en de vertrouwelijkheid wordt gewaarborgd. Concernverbondenheid of gezamenlijke zeggenschap leidt op zichzelf niet tot ongeldigverklaring. Op eerste verzoek verstrekken de betrokken inschrijvers binnen een in het verzoek vermelde redelijke termijn een concrete toelichting op de personen en eventuele adviseurs die betrokken waren bij voorbereiding, prijsbepaling, kwaliteitsplannen, goedkeuring en ondertekening; de verdeling van verantwoordelijkheden en de feitelijke besluitvorming; de maatregelen ter voorkoming van toegang tot elkaars vertrouwelijke inschrijvingsinformatie; en de betrokkenheid van gemeenschappelijke bestuurders, aandeelhouders of ondersteunende diensten en de daarbij getroffen waarborgen.
De toelichting wordt waar nodig onderbouwd met geschikte stukken, zoals team- en bevoegdhedenoverzichten, geheimhoudingsafspraken, vastgelegde informatiebarrières, toegangsrechten en relevante besluitvormingsdocumentatie. Niet ieder genoemd stuk is in alle gevallen vereist. Omnibuzz kan gerichte aanvullende informatie vragen, toegespitst op de concrete omstandigheden en met inachtneming van proportionaliteit en vertrouwelijkheid. Een algemene onafhankelijkheidsverklaring kan onderdeel van het bewijs zijn, maar is niet zonder meer doorslaggevend.Onderdeel c (deel 2): onderzoek, tegenbewijs en beslissing
Wanneer objectieve gegevens twijfel oproepen over de autonomie en onafhankelijkheid van inschrijvingen, onderzoekt Omnibuzz de relevante omstandigheden actief. De betrokken inschrijvers worden geïnformeerd over de concrete aanwijzingen en krijgen gelegenheid daarop te reageren en tegenbewijs te leveren. Omnibuzz beoordeelt alle gegevens in onderlinge samenhang. Gedeelde eigendom, een gemeenschappelijke UBO, bestuurder of ondertekenaar is op zichzelf geen bewijs van beïnvloeding.
Indien na onderzoek en gelegenheid tot tegenbewijs op grond van objectieve en consistente aanwijzingen wordt vastgesteld dat de onderlinge verhouding de inhoud van de betrokken inschrijvingen heeft beïnvloed en deze daardoor niet autonoom en onafhankelijk zijn, worden die inschrijvingen niet voor gunning in aanmerking genomen. Omnibuzz motiveert haar beslissing. Andere inschrijvingen van groepsmaatschappijen worden niet uitsluitend vanwege het concernverband terzijde gelegd. De eventuele toepassing van wettelijke uitsluitingsgronden vergt een afzonderlijke beoordeling volgens de daarvoor geldende voorwaarden. De tekst onder c vervangt de concernbepaling in § 2.3 van het Beschrijvend Document, waaronder het vereiste van ‘onomstotelijk’ bewijs en de bepaling over uitsluiting van alle tot het concern behorende gegadigden. De gunnings-, voorkeurs- en toedelingsregeling in § 1.3.11 en Bijlage 9 wordt door dit antwoord niet gewijzigd. De overige aanbestedingsvoorwaarden en antwoorden uit Nvl I blijven ongewijzigd.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 2

Beantwoord op:
3 nov 2026

Rijksoverheid

Percelen:
P1 P1

P2 P2

P3 P3

P4 P4

P5 P5

P6 P6

P7 P7

P8 P8

Rijksoverheid