Nota van Inlichtingen bij: Doelgroepen vervoer DUO+
Gepubliceerd onder nummer: DUO DM OA UH 202412 PRJ-2400340
Datum: 29-10-2026

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Algemeen	Gegadigde is van mening een zeer goed passende inschrijving te kunnen doen. Echter, wij achten de inschrijftermijn voor een opdracht van deze omvang zeer krap. Dit geldt temeer nu binnen de inschrijfperiode ook de herfstvakantie valt, waardoor de beschikbaarheid van (interne) deskundigen om onze inschrijving uitstekend aan te laten sluiten op het gevraagde te beperkt is. Wij verzoeken u daarom de inschrijftermijn met drie weken te verlengen. Bent u bereid hiermee in te stemmen? Gezien de invloed hiervan op de voorbereiding van onze inschrijving, verzoeken wij u deze vraag zo spoedig mogelijk en vooruitlopend op de reguliere beantwoording van de Nota van Inlichtingen te beantwoorden.	Nee Opdrachtgever is hiertoe niet bereid. Opdrachtgever heeft de wettelijke termijn van 40 dagen tussen publicatie en sluitingstermijn reeds verruimd naar 50 dagen om de herfstvakantie op te vangen. Daarnaast hecht opdrachtgever waarde aan een ruime implementatietermijn
2	Planning	De planning van deze aanbesteding kent zeer korte termijnen, met name voor het eerste vragenstelmoment. Hierdoor hebben inschrijvers onvoldoende tijd om alle aanbestedingsstukken zorgvuldig te bestuderen en te analyseren. Dit geldt in het bijzonder voor de leerlingenlijst. Een goede analyse van deze gegevens is noodzakelijk om inzicht te krijgen in de vervoersstromen, de benodigde capaciteit, de routeplanning en de financiële haalbaarheid van de opdracht. Deze analyse kost tijd en kan onmogelijk volledig worden afgerond vóór het eerste vragenstelmoment. Is Aanbestedende Dienst bereid de planning te verruimen en met name de deadline voor de eerste vragenronde uit te stellen?	Nee daartoe is aanbestedende dienst niet (meer) bereid. Ook omdat Gemeente waarde hechten aan voldoende tijd en ruimte voor implementatieperiode.
3	OPOV-lijst	25.Er is bij SFM nog geen OPOV lijst aangeleverd, hierdoor hebben niet alle partijen evenveel inzicht om hun kosten te berekenen en dus geen level playing field. Indien dit niet komende week is aangeleverd, bent u dan bereid eventueel de planning aan te passen?	De opdrachtgever heeft contact opgenomen met het SFM die verantwoordelijk is voor het samensetllen van de OPOV-lijst. Het SFM wacht op de informaie van een laatste vervoerder en zodra dee bekend, is zal de lijst per omgaande worden gepubliceerd. De opdrachtgever past de planningniet aan.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
4	Kosten van systeemwijzigingen	24.PvE WMO §2.4 lid 6, §3.2 lid 4 en 6, §8.1 lid 8, bijlage 1 De opdrachtnemer moet wijzigingen in systeemkenmerken binnen één maand verwerken, tariefdifferentiatie zonder extra kosten mogelijk maken, en meewerken aan opstapplaatsen, extra statusmeldingen en extra GPS-registraties. Wilt u een wijzigingsprocedure opnemen waarin de opdrachtnemer bij ingrijpende wijzigingen een kostenbegroting en een redelijke implementatietermijn kan voorleggen?	hiertoe is opdrachtgever niet bereid
5	SmartWheels-koppeling	23.PvE LLV §5.3, §6; leidraad bijlage T Komen licentie- en gebruikskosten van SmartWheels voor rekening van de opdrachtgever, en zijn de kosten van de SOAP-koppeling aan de zijde van de opdrachtnemer de enige kosten?	de licentie- en gebruikskosten voor SmartWheels zijn voor rekening van de opdrachtgever; de verantwoordelijkheid voor de koppeling, inclusief alle bijkomende kosten daarvoor, zijn voor rekening van de opdrachtnemer.
6	Toegankelijkheidswaarmerk	22.PvE WMO §3.2 lid 12–13 Moet de website bij de start beschikken over het waarmerk Drempelvrij/Digitall Inclusive, of volstaat aantoonbare naleving van WCAG 2.1 niveau AA? Zo ja, welke termijn geldt voor het verkrijgen van het waarmerk?	Indien opdrachtnemer kan aantonen dat de website voldoet aan de gestelde normen, is dat voldoende.
7	Eigendom en teruggave van data	21.PvE WMO §1.5, §8.2 lid 4, 6 en 7; PvE LLV §9.4 PvE WMO §8.2 lid 4 noemt de opdrachtnemer eigenaar van de gegevens over ritbestellingen, terwijl §1.5 en §8.2 lid 6 teruggave en vernietiging voorschrijven. Bij niet-tijdige teruggave binnen 5 werkdagen geldt een boete van drie maandvergoedingen plus een maandvergoeding per dag. Wilt u deze boete in verhouding brengen (een vast bedrag per dag met een maximum), de termijn verlengen naar 20 werkdagen en vastleggen dat gegevens voor de laatste facturatie en wettelijke bewaarplichten mogen worden behouden, zoals PvE LLV §9.4 al aangeeft?	Opdrachtgever past de termijnen niet aan, maar voegt toe dat het verzoek om teruggave of wissen van de gegevens pas na de laatste facturatie zal worden gedaan. Opdrachtgever verklaart hierbij dat zij zich bewust is van het feit dat de gegevens noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de laatste facturatie en zal daar redelijkerwijs rekening mee houden.
8	Opname gesprekken en melding vooraf	20.PvE WMO §3.3 lid 4, 6 en 8 Alle inkomende gesprekken moeten worden opgenomen en de reiziger moet hierover worden geïnformeerd, terwijl een keuzemenu niet is toegestaan en een pre-bericht alleen met toestemming. Staat de opdrachtgever een korte gesproken mededeling over de opname toe, en telt de duur daarvan niet mee in de gemiddelde wachttijd van 30 seconden? Wordt de opname met een bewaartermijn van drie maanden als instructie van de opdrachtgever in de verwerkersovereenkomst vastgelegd?	het is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer om de reiziger te informeren over opname van gesprekken. Dat mag middels een korte ingesproken mededeling. De duur van deze mededeling telt niet mee in de wachttijd.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
9	Vervoerspassen en kaartlezers	19.PvE WMO §8.1 lid 2–6 Voorafgaand aan de start ontvangen reizigers 'mogelijk' een nieuwe pas met magneetstrip. Wanneer besluit de opdrachtgever hierover, en blijven bestaande passen geldig als er geen nieuwe pas komt? Welke technische specificaties krijgt de pas (magneetstrip, QR of NFC) en wanneer zijn die bekend? Wie levert en betaalt de kaartlezers in de voertuigen, ook bij onderaannemers?	niet vervangen door nieuwe passen; opdrachtnemer verantwoordelijk voor kosten
10	Scootmobiel en opslag	18.: PvE WMO §2.2, §10.3 Vervoer van een scootmobiel vraagt doorgaans een bus met lift of oprijplaat, maar §10.3 kent alleen opslagen voor rolstoel- en kamer-tot-kamervervoer. Geldt voor ritten met een scootmobiel de rolstoelopslag? Zo nee, wilt u daarvoor een opslag opnemen?	opdrachtgever kent geen opslag toe voor scootmobielvervoer. Het aantal ritten voor scootmobielreizigers bedraagt ca. 0,8%.
11	Declarabele kilometers en Andes	17.PvE WMO §2.4 lid 2–3, §5.1.2, §10.2 Zijn ritten naar vastgestelde puntbestemmingen buiten het vervoergebied volledig declarabel, ook boven 25 kilometer, en welke puntbestemmingen gelden nu? §5.1.2 schrijft voor de reistijd specifieke Andes-instellingen voor, §10.2 lid 5 voor de afstand 'standaard fabrieksinstellingen'. Kunt u bevestigen dat de tabel in §5.1.2 alleen geldt voor reistijd en omrijtijd, en de fabrieksinstellingen met kortste route voor de declarabele afstand?	Ritten naar vastgestelde puntbestemmingen zijn volledig declarabel. De Andes instellingen in 5.1.2 zijn bedoeld voor tijdgebonden calculatie, die in 10.2 (standaard instellingen) voor afstandgebonden calculatie.
12	Uitzondering rolstoelbussen, meetbasis en peildata	16.Leidraad §4.2; PvE WMO §7.3 lid 3–5; PvE LLV §4.4 lid 3–6 De leidraad bepaalt dat de uitzondering voor rolstoelbussen vervalt als de markt vóór de start in 2027 aantoonbaar voldoende aanbod biedt, en dat rolstoelvervoer per 1 januari 2030 volledig ZE is. PvE WMO zondert rolstoelbussen uit, met de mogelijkheid dat de opdrachtgever later anders besluit. PvE LLV beperkt de uitzondering tot ritten waarvoor een indicatie een rolstoelbus vereist. Welke regeling geldt? Wie beoordeelt 'voldoende aanbod', wanneer en op basis van welke criteria? Tellen kilometers van uitgezonderde voertuigen mee in de noemer van het ZE-percentage? Gaan 80%, 90% en 100% in per 1 januari of per 1 augustus van het betreffende jaar? Tellen voertuigen van onderaannemers mee?	de regeling zoals opgenomen in het PvE is van kracht, waarbij zowel voor Wmo-vervoer als leerlingenvervoer geldt dat de uitzondering voor rolstoelbussen slechts geldt als de indicatie van een reiziger inzet van een rolstoelbus vereist.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
13	GPS-registratie en foutritten	15.: PvE WMO §8.1 lid 8, bijlage 3 Bijlage 3 bepaalt dat ritten als foutritten worden gekenmerkt en niet vergoed als de 95%-norm voor GPS-registratie niet wordt gehaald. Betreft dit alleen de individuele ritten zonder GPS-registratie, of alle ritten in de betreffende maand? Wat is het gevolg van een registratie die meer dan 200 meter van het adres afwijkt: vervalt de vergoeding of alleen de stiptheidsbeoordeling?	ritten met foutieve of ontbrekende data worden als foutritten gezien. Indien dit meer dan 5% van alle ritten per maand betreft, worden deze foutritten niet vergoed. Indien een rit een registratie bevat met een afstand hemelsbreed tussen de gevraagde en de gerealiseerde vertrek-/aankomstlocatie die groter is dan 200 meter, wordt die rit als foutrit gezien. Daarmee wordt deze rit ook niet meegenomen in de stiptheidsbeoordeling.
14	Verschillen tussen KPI's en PvE's	14.Leidraad §5.3; PvE LLV §2.3, §6.2.2; PvE WMO §9.4.2 Leidraad §5.3 noemt voor leerlingenvervoer een marge van minder dan 15 minuten voor aanvang van school, PvE LLV §2.3 een aflevermarge van 20 tot 5 minuten vóór aanvang. De KPI noemt oplossing en afhandeling van klachten binnen 10 werkdagen, beide PvE's een schriftelijk inhoudelijk antwoord binnen 5 werkdagen; gelden deze termijnen naast elkaar? De KPI's verwijzen naar PvE §4.3, terwijl de milieueisen in PvE LLV in §4.4 staan. Welke normen gelden?	Voor het leerlingenvervoer geldt een marge van 20 tot 5 minuten voor aanvangstijd van school (= 15 minuten); de norm uit de programma's van eisen zijn leidend: uiterlijk vijf (5) werkdagen na ontvangst van de klacht ontvangt de indiener een schriftelijk antwoord met een inhoudelijke reactie.
15	Malus vaste chauffeurs	13.PvE LLV §2.6, §8.10.3; leidraad §5.3 Telt een rit met een vervangende chauffeur bij ziekte, vakantie of ontslag van de vaste chauffeur, binnen de regels van §2.6, mee als 'rit niet gereden met vaste chauffeurs'? Wat zijn teller en noemer (leerlingritten of routes per maand)? Hoe verhoudt de malus zich tot het maximum van 10 verschillende chauffeurs per leerling per maand voor (V)SO-leerlingen? Betreft 'totale maandfactuur' alleen de factuur voor leerlingen- en jeugdvervoer van de betreffende gemeente, of ook de WMO-factuur?	De vervangende chauffeurs in geval van ziekte, ontslag of vakantie tellen niet mee met de 'vaste chauffeurs'. Voor leerlingen in het voortgezet (speciaal) onderwijs geldt een maximum van 10 (tien) vaste chauffeurs per leerling; voor leerlingen in het speciaal basisonderwijs (of overig, indien door opdrachtgever bepaald) geldt een maximum van 3 (drie) vaste chauffeurs per leerling. Indien van deze aantallen wordt afgeweken is het aan de opdrachtnemer om aan te tonen dat dit te wijten is aan ziekte, ontslag of vakantie. Voorts zijn de genoemde voorwaarden en eisen uit het PvE 2.6 van toepassing. Bepaling van het percentage dat ten grondslag ligt aan de malusregeling geschiedt per leerling en dus per aantal leerlingritten per maand. De 'totaalfactuur' betreft de factuur voor de betreffende vervoerstroom, in dit geval leerlingen- en jeugdwetvervoer.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
16	Cumulatie en plavond van sancties	12.PvE WMO §8.2 lid 7, §10.6, §10.10, §10.11, §10.12; PvE LLV §8.10 De stukken kennen naast elkaar prestatiekortingen per rit, een boete van € 500 per overtreding, € 20.000 na ingebrekestelling (WMO) of € 5.000 (LLV), € 500 per dag verzuim, accountantsboetes, malussen tot 20% en 16% van de maandfactuur en drie maandvergoedingen bij niet-tijdige teruggave van data. Kunt u bevestigen dat (a) voor één en hetzelfde feit slechts één sanctie wordt opgelegd, (b) er een maximum per maand en per jaar geldt, en (c) hoe deze sancties zich verhouden tot de aansprakelijkheidsbeperking in de inkoopvoorwaarden? Waarom verschilt de boete na ingebrekestelling tussen WMO (€ 20.000) en leerlingenvervoer (€ 5.000)?	(a) Indien een tekortkoming gerelateerd is aan leerlingenvervoer, gelden de bepalingen uit het PvE LLV; als de tekortkoming het Wmo-vervoer betreft, gelden de bepalingen uit het PvE Wmo. Indien de tekortkoming beide vervoersstromen betreft, is het aan de opdrachtgever om te bepalen welke bepalingen ten grondslag liggen aan de sanctie. (b) Er geldt geen maximum per maand of per jaar; sancties worden opgelegd per gebeurtenis, malussen per maand. Sancties en malussen kunnen naast elkaar en los van elkaar worden opgelegd. (c) Die zijn niet gerelateerd aan de aansprakelijkheidsbeperking in de inkoopvoorwaarden. (d) Naar aanleiding van de gestelde vraag heeft opdrachtgever de opgenomen sanctiebedragen opnieuw beoordeeld. Opdrachtgever acht het van belang dat beide vervoersstromen binnen deze geïntegreerde opdracht met eenzelfde mate van zorgvuldigheid, kwaliteit en continuïteit worden uitgevoerd. Opdrachtgever wenst daarbij te voorkomen dat verschillen in de hoogte van contractuele sancties zouden kunnen leiden tot ongewenste sturings- of prioriteringseffecten in de uitvoering van de opdracht. Om die reden worden de aanbestedingsstukken gewijzigd. De contractuele sanctie na ingebrekestelling wordt voor zowel het leerlingenvervoer als het Wmo-vervoer vastgesteld op € 10.000. De betreffende bepalingen dienen dienovereenkomstig te worden gelezen. Voor het overige blijven de aanbestedingsstukken ongewijzigd.
17	Berekening compensatieregelingen	11.PvE LLV §1.2.1; PvE WMO §10.7 PvE LLV §1.2.1 compenseert 70% van de 'routeomzet' op basis van het 'routetarief', terwijl het leerlingenvervoer per leerlingkilometer wordt vergoed. Hoe wordt de compensatie dan berekend? Welke 'vastgestelde perioden' gelden voor de WMO-regeling in PvE WMO §10.7, en wie stelt die vast?	LLV 1.2.1 De regeling ziet toe op compensatie ter hoogte van 70% van de ritvergoeding, indien voorts wordt voldaan aan de in 1.2.1 gestelde voorwaarden en indien de opdrachtgever de regeling van toepassing verklaart.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
18	Geraamde waarde als maximum	10.Leidraad §1.5 De geraamde waarde over tien jaar is 'maximaal € 39.300.000 exclusief btw'. Is dit bedrag bedoeld als contractueel maximum? Zo ja: wat gebeurt er als het door indexatie, volumegroei of het inroepen van opties wordt bereikt vóór het einde van de looptijd?	Wmo 10.7 Dat is aan de opdrachtgever vast te stellen. In 10.7 is een voorbeeld opgenomen ter illustratie.
19	Volumebandbreedte: 10% of 20%	9.Leidraad §1.11; PvE LLV §1.3 De leidraad noemt een opschaling tot maximaal 10% op grond van artikel 2.163b Aanbestedingswet 2012. PvE LLV §1.3 noemt volumewijzigingen tot plus of min 20% op jaarbasis voorzienbaar, met overleg over de vergoeding daarboven. Welke bandbreedte geldt? Geldt de overlegregeling ook voor het WMO-vervoer? Wat gebeurt er bij een volumedaling van meer dan 20% door beleidsmaatregelen van de opdrachtgever, zoals inzet op zelfredzaamheid of vrijwilligersvervoer?	Een volume wijziging van 20% hoeft niet direct te leiden tot een opschaling van de opdrachtwaarde met 10%. Dus beide percentages kunnen geldig zijn. Verdere regelingen staan beschreven in het PvE WMO. Bij volumedaling buiten de bandbreedte beroept Opdrachtgever zich op de herzieningsclausule. Maar zal zij voor de afschaling proportionele termijnen hanteren.
20	Eerste indexatie vóór de start	8.Leidraad §1.12, §5.2; PvE WMO §10.5; PvE LLV §8.8 Tarieven worden geoffreerd op prijspeil 2026, de eerste indexatie is per 1 januari 2027 en de opdrachtnemer moet uiterlijk 1 december schriftelijk melden. De overeenkomst wordt pas vanaf februari 2027 getekend en start op 1 augustus 2027. Kunt u bevestigen dat de tarieven bij de start gelijk zijn aan de geoffreerde tarieven vermeerderd met de NEA-indexatie per 1 januari 2027, zonder dat een melding vóór 1 december 2026 nodig is? Welke NEA-index wordt precies bedoeld? Worden ook de vaste bedragen geïndexeerd, zoals het uurtarief begeleiding van € 47,00 en de toeslag verre ritten van € 0,40 per kilometer?	Uw aanname is correct. De tarieven bij de start van de overeenkomst bedragen de tarieven met prijspeil 2026, vermeerderd met de NEA-index 2027. Ook de vaste bedragen worden geïndexeerd met de NEA-index.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
21	Optie dagbestedingsvervoer en Participatiewet	7.Leidraad §1.3 en §1.11; PvE WMO §1.1.3 De optie voor vervoer bij WMO-dagbestedingsaanbieders (circa 163 reizigers) en het vervoer in het kader van de Participatiewet zijn niet uitgewerkt in tarief of uitvoeringsregime. Graag per vorm: geldt het regime van vraagafhankelijk WMO-vervoer of van routegebonden leerlingenvervoer, welk tarief wordt toegepast, welke stiptheids- en malusregels gelden, welke implementatietermijn hoort bij het inroepen van de optie, en wat is de verwachte omvang (ritten, kilometers, frequentie, locaties)? Zijn deze vormen opgenomen in de geraamde waarde van € 39,3 miljoen?	Het regime van Wmo-vervoer is geldend, evenals de voorwaarden in PvE Wmo. Indien blijkt dat het karakter van het dagbestedingsvervoer hierom vraagt, stemmen opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk eventueel afwijkingen af.
22	Definitieve bijlagen en versie PvR LLV	6.PvE LLV p. 36–37; leidraad §2.5.2, §7 PvE LLV is gedateerd 15 mei 2026, PvE WMO en de leidraad 12 oktober 2026. PvE LLV noemt digitale bijlagen A tot en met D (p. 36) en A tot en met E (p. 37) met verschillende inhoud, terwijl de leidraad bijlagen R, S en T noemt. Leidraad §2.5.2 noemt de checklist bewijsstukken bijlage F, terwijl de bijlagenlijst die als bijlage C en de wachtkamerovereenkomst als bijlage F aanduidt. Kunt u bevestigen dat PvE LLV d.d. 15 mei 2026 de definitieve versie is, en een sluitende bijlagenlijst met juiste verwijzingen publiceren?	In het PvE LLV en WMO zijn per abuis bijlagen benoemd. Deze kunt terzijde leggen De juiste bijlagenlijst vindt u in de aanbestedingsleidraad onder hoofdstuk 7
23	Rangorde, voorwaarden en procedure	5.Leidraad §2.10; PvE LLV §1.1, §8.7 lid 3, §9.4 Leidraad §2.10 verklaart het VNG Model Algemene Inkoopvoorwaarden (bijlage H) van toepassing, met uitzondering van artikel 19. PvE LLV §1.1, §8.7 lid 3 en §9.4 verwijzen naar de 'Algemene inkoopvoorwaarden DUO-organisaties 2025' (leidraad bijlage 5). Welke voorwaarden zijn van toepassing? Wilt u daarnaast een rangorderegeling opnemen voor tegenstrijdigheden tussen leidraad, PvE WMO, PvE LLV, conceptovereenkomst, inkoopvoorwaarden en nota's van inlichtingen?	De Algemene inkoopvoorwaarden DUO-organisaties 2025 worden van toepassing verklaard. Deze worden als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gepubliceerd. Bijlage H VNG inkoopvoorwaarden komen te vervallen. Door deze wijziging wordt Bijlage H VNG inkoopvoorwaarden in alle documenten vervangen door Bijlage H Algemene inkoopvoorwaarden DUO-organisaties 2025. Hierdoor wijzigt artikel 7 van de Conceptovereenkomst bijvoorbeeld. Mochten door deze wijziging nieuwe vragen opkomen kunnen deze gesteld worden in de 2de NvI Het prevalerend belang staat beschreven in artikel 8 van de conceptovereenkomst.
24	Doorslag bij gelijke score	4.Leidraad §5.2 Onder 'Beoordeling' geeft bij gelijke score SGC1 Personeel de doorslag; onder 'Voornemen tot gunning' eerst de totale kwaliteitsscore en daarna SGC1. Welke volgorde geldt?	Bij gelijke totaalscore geeft de score behaald op de kwaliteitscriteria de doorslag;bij gelijke score op de kwaliteitscriteria geeft de score op SGC1 de doorslag.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
25	Concept inplementatieplan bij inschrijving	3. : PvE LLV §9.1, PvE WMO §9.5, leidraad §5.1 PvE LLV §9.1 gaat uit van 'het concept implementatieplan dat bij de Inschrijving is bijgevoegd' en een definitief plan binnen 5 werkdagen na gunning. PvE WMO §9.5 noemt indiening binnen één week na definitieve gunning, en de leidraad vraagt bij inschrijving geen implementatieplan. Moet bij de inschrijving een concept implementatieplan worden gevoegd? Zo ja: wordt het beoordeeld, geldt een paginalimiet en welke termijn geldt na gunning?	Bij inschrijving hoeft geen (concept) implementatieplanning aangeleverd te worden; na definitieve gunning levert de winnende inschrijver binnen 5 (vijf) werkdagen een implementatieplannig aan.
26	Vorm en status van de kostprijscalculatie	2. Leidraad §5.2, overige uitgangspunten De verplichte open kostprijscalculatie vraagt componenten per uur (onder meer vaste voertuigkosten per uur en kosten per beladen uur), terwijl het tarief per kilometer wordt geoffreerd. Mag de calculatie op uurbasis worden opgebouwd en met een onderbouwde omrekening naar een km-tarief worden herleid? Wordt de calculatie inhoudelijk beoordeeld en kan zij tot ongeldigheid leiden, of dient zij alleen voor de toets op een reële en niet abnormaal lage prijs? Kunt u bevestigen dat de calculatie als bedrijfsvertrouwelijk wordt behandeld?	De opdrachtgever is zich bewust van het feit dat kosten voor inschrijvers over het algemeen tijd-/uurgebonden zijn en accepteert een herleiding naar de een afstandgebonden tarief. De calculatie dient voor de opdrachtgever ter beoordeling van een reëel inschrijftarief, is uitsluitend voor dat (interne) doel en wordt als bedrijfsvertrouwelijk behandeld.
27	Prijs en gunning	1. Leidraad §5.2 In §5.2 wordt per kilometertarief een onder- en bovengrens genoemd (leerlingenvervoer € 0,95 tot € 1,20; WMO € 1,50 tot € 2,00), maar de uitsluitingsregel verwijst alleen naar een beoordelingsprijs lager dan € 139.000. Wordt een inschrijving uitgesloten als één van beide tarieven onder de eigen ondergrens ligt, terwijl de totale beoordelingsprijs € 139.000 of hoger is? Is een tarief boven de eigen bovengrens toegestaan zolang de beoordelingsprijs onder € 180.000 blijft?	Uitsluiting vindt tevens plaats als onder de ondergrens per vervoerstroom wordt ingeschreven. De bepalingen in Bijlage O (Tarievenblad) zien daarop toe. Door het gestelde in Bijlage O op te volgen is het onmogelijk onder de 'eigen ondergrens' in te schrijven. Boven de 'eigen bovengrens' inschrijven is toegestaan; boven een beoordelingsprijs van i80.000 inschrijven is ook toegestaan, echter worden er dan geen punten toegekend voor het criterium 'Prijs'.
28	Bijlage A2 PvE Wmo-C05	In artikel 3.2.5 van het Programma van Eisen is opgenomen dat de software bij ritreservering een betrouwbare ophaaltijd dient te bepalen, afgestemd op de beschikbare capaciteit en reeds ingeboekte ritten. Kunt u verduidelijken wat in dit artikel wordt verstaan onder de term ophaaltijd? Doelt u hierbij op de door de reiziger gewenste vertrektijd? En indien dit het geval is, mogen wij ervan uitgaan dat de software op basis van de op dat moment beschikbare capaciteit en reeds ingeboekte ritten een alternatief of beter passend voorstel voor de ophaaltijd aan de reiziger mag doen? Indien dit niet de bedoeling is, verzoeken wij u artikel 3.2.5 nader toe te lichten en aan te geven hoe deze bepaling in de praktijk dient te worden toegepast.	De door de reiziger gewenste vertrektijd is leidend; de gestelde voorwaarden i.r.t. stiptheid en marges uit 5.1 zijn overwijld van kracht. Wel dient de software betrouwbaar te zijn en het concrete ophaaltijdstip te genereren.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
29	Bijlage A2 PvE Wmo-C05	In artikel 5.1.1 en 5.1.2 van het Programma van Eisen is opgenomen dat de instaptijd, uitstaptijd en reistijd worden vastgesteld op basis van het gebruik van de reizigerspas of het gebruik van de knop, gekoppeld aan GPS-coördinaten. In artikel 10.2.4 is opgenomen dat uitsluitend ritten voor vergoeding in aanmerking komen indien deze vóór aanvang en bij beëindiging van de rit per reiziger zijn geregistreerd via uitlezing van de in het voertuig aanwezige kaartleesapparatuur. Dit geldt voor reizigers die beschikken over een eigen pas. Kunt u bevestigen dat voor zowel de vaststelling van de instaptijd, uitstaptijd en reistijd als voor het in aanmerking komen van een rit voor vergoeding gebruik mag worden gemaakt van zowel het gebruik van de reizigerspas als het gebruik van de knop met gekoppelde GPS-coördinaten?	Dat bevestigt opdrachtgever.
30	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 6.2, blz 26	In het Programma van Eisen Wmo-vervoer 7.2 geeft u aanvullende eisen aan de inzet van elektrische voertuigen. In artikel 3 geeft u aan dat diensten uitsluitend in overleg met opdrachtgever gesplitst mogen worden om te kunnen voldoen aan voorgenoemde voorwaarden. Het is gegadigde niet geheel duidelijk wat u in deze context bedoelt met het splitsen van diensten? Kunt u dit nader toelichten?	De opdrachtnemer mag bijvoorbeeld niet zelfstandig besluiten dat chauffeur A de ochtenddienst rijdt en chauffeur B de middagdienst overneemt omdat het voertuig tussendoor moet laden. Als een dienst moet worden gesplitst om aan de eis van minimaal 90% acculading of het laadverbod te voldoen, dan kan dat alleen na overleg met en instemming van de opdrachtgever.
31	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.1 blz 32	U geeft aan dat Opdrachtnemer de reizigersbijdrage namens Opdrachtgever int en deze afdraagt. Kunt u bevestigen dat de geïnde reizigersbijdragen in mindering dienen te worden gebracht op de maandelijkse factuur aan Opdrachtgever?	Dat bevestigt opdrachtgever.
32	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 9.1, blz 31 en Bijlage A1 PvE LLV-C06, 7.2., blz 26	U hanteert verschillende overlegfrequenties voor de verschillende vervoersvormen. Betekent dit dat u voor iedere vervoersvorm afzonderlijke overleggen wenst te voeren? Zo ja, kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen?	De frequentie dient nader afgestemd te worden tijdesn de implementatiefase. Tijdesn het begin van de contractperiode zal dit maandelijks of tweeweelijks zijn (naar gelang de behoefte, door opdrachtgever te bepalen). Na verloop van tiojd zal dit afschalen tot eenmaal per kwartaal. Beide vervoerstromen worden tijdens eenzelfde periodieke overleg besproken
33	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 1.6.2 en 1.6.3. blz 10 en 11	Kunt u toelichten waarom u hier, bij het Wmo, spreekt over ouders/verzorgers?	Dit zal in beginsel niet aan de orde zijn, vandaar ook de termen 'waar relevant' en 'indien van toepassing'. De protocollen zijn expres voor beide PvE's en vervoerstromen zoveel mogeijk gelijk in opmaak en inhoud. Vandaar deze opzet.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
34	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, Bijlage 3 specificatie GPS, blz 42	In de praktijk komt het regelmatig voor dat op grote (instellings-)terreinen het opgegeven adres en de feitelijke ophaallocatie meer dan 250 meter van elkaar verwijderd zijn. Dit betreft geen foutieve rituitvoering, maar een inherent kenmerk van de locatie. Kunt u toelichten hoe opdrachtgever hiermee omgaat en op welke wijze wordt voorkomen dat dergelijke ritten onterecht als foutrit worden aangemerkt?	De opdrachtgever begrijpt dat dit kan voorkomen. Het is aan de opdrachtnemer om gevallen/locaties waarin/waarbij dit structureel aan de orde is met de opdrachtgever te bespreken. De opdrachtgever kan in voorkomend geval voor deze locaties coulance toepassen of afwijkende afspraken opnemen.
35	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.10 lid 1, blz 38	Bent u bereid de fatale datum voor aanlevering te verruimen naar 1 mei?	Daartoe is opdrachtgever bereid.
36	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.8, blz 37	Kunt u bevestigen dat opdrachtgever redelijk en proportioneel gebruik zal maken van deze controlebevoegdheid en dat controles niet onnodig belastend zullen zijn voor opdrachtnemer en/of haar onderaannemers?	Dat bevestigt opdrachtgever.
37	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.7, blz 37	U geeft aan dat de compensatieregeling per vastgestelde periode wordt toegepast. Het is gegadigde niet duidelijk welke perioden hiermee worden bedoeld, in het fictieve voorbeeld gebruikt u een periode van 5 maanden. Kunt u specificeren wat u bedoelt met 'per aangegeven vastgestelde periode', welke tijdsduur voor een vastgestelde periode wordt gehanteerd en hoe deze periodes worden vastgesteld voor de compensatieregeling?	Zie het antwoord op vraag 17.
38	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.3 blz 34	Individueel vervoer beperkt de mogelijkheden om ritten te combineren en heeft daarmee directe gevolgen voor de benodigde capaciteit en de kosten van de uitvoering. Bent u bereid om ook voor individueel vervoer een afzonderlijke opslag toe te passen van 8x het kilometertarief?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid.
39	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.2. lid 4 blz 34	U stelt dat bij een no-show, ongeacht de oorzaak, geen vergoeding wordt toegekend. In paragraaf 5.4.1 geeft u echter aan dat ritten die niet door de reiziger worden afgemeld, bij de reiziger in rekening mogen worden gebracht. Deze bepalingen lijken met elkaar in tegenspraak. Kunt u bevestigen dat een no-show die niet door de reiziger is afgemeld, wel bij de reiziger in rekening mag worden gebracht?	dit bevestigt de opdrachtgever.
40	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 8.1. lid 3 blz 28	bent u, gelet op de daarmee gepaard gaande kosten en doorlooptijd en het proportionaliteitsbeginsel, bereid de verplichting tot een accountantsbeoordeling te schrappen, aangezien de betrouwbaarheid van de ritregistratie ook op een minder belastende wijze kan worden geborgd? Zo nee, bent u dan bereid te bepalen dat een accountantsbeoordeling uitsluitend hoeft te worden overgelegd indien Opdrachtgever hiervoor een concrete aanleiding heeft, dan wel de kosten van de beoordeling te vergoeden?	In beide gevallen zijn wij hier niet toe bereid.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
41	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 8.1. lid 3 blz 28	Kunt u toelichten wat u in deze eis onder een 'goedgekeurd' geautomatiseerd ritregistratiesysteem verstaat en bevestigen dat een door een accountant opgesteld Rapport van Feitelijke Bevindingen hieraan voldoet?	Indien de goedkeuring wordt bevestigd in een door de controlerend accountant opgesteld rapport, volstaat dit.
42	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 7.3, blz 12	U relateert het minimumpercentage in paragraaf 7.3 aan het aantal declarabele kilometers, terwijl u in de malustabel uitgaat van het totaal aantal uitgevoerde routekilometers per maand. Dit lijkt niet eenduidig. Kunt u bevestigen dat zowel voor het bepalen van het minimumpercentage als voor de berekening van een eventuele malus wordt uitgegaan van de daadwerkelijk met reizigers verreden kilometers (beladen kilometers), exclusief eventuele opslagen? Opslagen vertegenwoordigen immers geen daadwerkelijk verreden kilometers en kunnen het percentage daardoor vertekenen. Kunt u tevens bevestigen dat dezelfde berekeningswijze geldt voor het leerlingenvervoer?	In 10.11.2 is de tabel met de betreffende malusregeling opgenomen, daarin is geen sprake van routekilometers. Voor zowel het leerlingenvervoer als het Wmo-vervoer geldt dat het percenateg wordt berekend op basis van het aantal uitgevoerde (beladen) kilometers, exclusief opslagen en eventuele startkilometers.
43	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 5.4, blz 20	U geeft aan dat niet of te laat door de reiziger afgemelde ritten bij de reiziger in rekening mogen worden gebracht. Kunt u bevestigen of hierbij de volledige ritprijs of uitsluitend de eigen bijdrage bij de reiziger in rekening mag worden gebracht?	Dit betreft uitsluitend de eigen bijdrage.
44	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 5.4 lid 2, blz 20	U geeft aan dat deze loosritten, zonder tussenkomst van de Opdrachtgever, door de Opdrachtnemer bij de reiziger in rekening mogen worden gebracht. Uit ervaring blijkt dat rechtstreekse facturatie aan de reiziger in de praktijk tot discussies en weerstand kan leiden. Bent u bereid deze werkwijze te heroverwegen en toe te staan dat dergelijke ritten bij de Opdrachtgever in rekening worden gebracht?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid.
45	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 5.1.2, blz 18	U geeft aan dat voor ritten tot 5,0 kilometer een omrijdtijd van 20 minuten geldt, terwijl ritten vanaf 5,0 kilometer maximaal 1,5 maal de directe reistijd mogen bedragen. Hierdoor kan bij relatief korte ritten vanaf 5,0 kilometer de toegestane marge zelfs kleiner zijn dan bij ritten tot 5,0 kilometer. Mede gelet op mogelijke congestie achten wij dit niet wenselijk. Bent u bereid de eis als volgt aan te passen: Ritten vanaf 5,0 kilometer mogen maximaal 1,5 maal de directe reistijd bedragen, met een minimum van 25 minuten?	Hiertoe is opdrachtgever bereid.
46	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 5.1.1, blz 18	Voor de beoordeling van de stiptheid wordt uitgegaan van de instaptijd. Een eventuele vertraging tussen de tijdige aankomst van de chauffeur en het instappen kan echter ontstaan door omstandigheden die niet aan de vervoerder zijn toe te rekenen, bijvoorbeeld wanneer een reiziger extra tijd of ondersteuning nodig heeft. Hierdoor kan de vervoerder worden gesanctioneerd terwijl de chauffeur tijdig aanwezig is en juist aanvullende service verleent. Bent u bereid daarom de aankomsttijd van de chauffeur als meetmoment voor de tijdigheid te hanteren?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
47	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 4.4 lid 2. blz 17	Gaat u ermee akkoord als dit door een automatische assistent gebeurt waarbij de reiziger meteen weer terug wordt doorverbonden met de telefoniste indien er iets niet klopt?	Dat is akkoord.
48	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 4.2 blz 16	U geeft aan dat ritten met een gewenste vertrektijd tussen 07.00 en 09.00 uur de voorgaande dag vóór 20.00 uur moeten worden gereserveerd. Voor ritten met een gewenste aankomsttijd is geen vergelijkbare bepaling opgenomen. Voor een goede en tijdige planning achten wij dit ook wenselijk. Bent u bereid te bepalen dat ritten met een gewenste aankomsttijd tussen 07.00 en 11.00 uur eveneens de voorgaande dag vóór 20.00 uur moeten worden gereserveerd?	Hiertoe is opdrachtgever bereid.
49	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 4.2. blz 16	U schrijft: "Ritten dienen door de reiziger minimaal 2 uur vooraf geboekt te worden bij een gewenste vertrektijd of gewenste aankomsttijd tussen 07.00 uur en 23.00 uur. " Gegadigde vermoedt dat 'gewenste aankomsttijd' niet in deze opsomming thuishoort, immers u schrijft onder het kopje ' Gewenste aankomsttijd' dat een rit met een gewenst aankomsttijd minimaal 4 uur vooraf gereserveerd moet worden. Kunt u dit bevestigen?	Dit bevestigt de opdrachtgever.
50	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 4.1. blz 16	Begrijpen wij goed dat een rit met een gewenste vertrek- of aankomsttijd van 07.00 uur mag worden geboekt? Rekening houdend met de rijtijd en de toegestane marge in de ophaaltijd kan dit betekenen dat een reiziger reeds tussen 06.00 en 06.15 uur wordt opgehaald. Omgekeerd kan een gewenste vertrektijd van 23.59 uur ertoe leiden dat een reiziger pas op 24.14 uur wordt opgehaald. Of bedoelt u dat reizigers uitsluitend tussen 07.00 en 23.59 uur daadwerkelijk mogen worden vervoerd? Kunt u dit verduidelijken?	Zoals het PvE schetst kunnen reizigers een rit reserveren met een gewenste aankomst- of ophaaltijd van 07:00 tot en met 23:59 uur. Dat betekent inderdaad dat vervoersbewegingen al voor of na deze tijden kunnen plaatsvinden.
51	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 3.1. blz 14	U geeft in paragraaf 3.1 aan dat reizigers dagelijks tussen 07.00 en 20.00 uur telefonisch ritten kunnen aanvragen. Hierdoor kunnen reizigers na 20.00 uur niet meer telefonisch een rit reserveren, ook niet wanneer zij later die avond, bijvoorbeeld tussen 22.00 en 23.59 uur, willen reizen. Mede gezien de doelgroep en het belang van telefonische boekingsmogelijkheden, bent u bereid de telefonische bereikbaarheid voor het reserveren van ritten te verruimen t/m 23.59 uur?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid. De tijden voor telefonische bereikbaarheid blijven gehandhaaft. Buiten deze tijden kuynnen reizigers op andere manier reserveren.
52	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 2.4, blz 13	Kunt u een overzicht verstrekken van de huidige puntbestemmingen?	Gedurende de implementatieperiode stelt de opdrachtgever eventueel aanvullende puntbestemmingen vast. De huidige bestemmingen kunt u uit de gepubliceerde ritgegevens extraheren.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
53	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 2.4 blz 13,	Kunt u bevestigen dat een reizigersrit maximaal 25 kilometer mag bedragen? Indien ritten langer dan 25 kilometer toegestaan zijn, kunt u aangeven welk tarief van toepassing is op de kilometers boven de 25 kilometer?	Een reizigersrit komt in beginsel niet boven de 25km, uitgezonderd een rit naar/van een puntbestemming. Derhalve geldt geen afwijkend tarief voor de door u gevraagde ritten.
54	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 2.3, blz 13	U geeft enerzijds aan dat een reiziger maximaal één bagagestuk mag meenemen indien dit geen zitplaats inneemt, terwijl u vervolgens aangeeft dat bagage die meer ruimte inneemt dan een zitplaats bij de bestelling moet worden aangemeld. Deze bepalingen lijken niet met elkaar in overeenstemming. Kunt u bevestigen dat het niet is toegestaan een bagagestuk mee te nemen dat één of meerdere zitplaatsen inneemt?	Opdrachtgever kan dit niet bevestigen. Een reiziger mag bij ritbestelling aangeven dat deze bagage mee wil nemen dat meer ruimte inneemt dan een zitplaats. De centrale beslist, al dan niet in samenspraak met de chauffeur, of dit is toegstaan of niet.
55	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 2.2, blz 12	Begrijpen wij goed dat voor een meereizende uitsluitend de ritbijdrage als vergoeding aan Opdrachtnemer geldt en dat Opdrachtnemer hiervoor geen aanvullende vergoeding van Opdrachtgever ontvangt?	Dat bevestigt de opdrachtgever.
56	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 2.2, blz 12	U schrijft: "Deze ritbijdrage voor de meereizende is een hoger tarief dan de ritbijdrage voor de geïndiceerde reiziger (het Wmo-reizigerstarief)." Uit de tabel op pagina 22 maken wij echter op dat uitsluitend in Diemen een hoger tarief geldt voor de medereiziger. Voor de overige gemeenten lijkt geen hoger tarief voor de medereiziger te gelden. Daarnaast lijkt het hogere tarief in Diemen alleen te gelden voor de medereiziger en niet voor kinderen van 4 tot 12 jaar. Kunt u bevestigen dat de gegevens in de tabel juist zijn?	Dit bevestigt de opdrachtgever.
57	Bijlage A2 PvE Wmo-C05	In het PvE leerlingenvervoer heeft u in paragraaf 1.3. een passage opgenomen over volumewijzigingen: "Volumewijzigingen tot maximaal (plus of minus) 20% op jaarbasis worden geacht te vallen binnen de voorzienbare bandbreedte van de overeenkomst. Indien sprake is van een volumewijziging van meer dan 20%, treden partijen in overleg over een evenredige aanpassing van de vergoeding overeenkomstig de in de overeenkomst vastgelegde prijs- en verrekeningssystematiek." bent u bereid om een gelijksoortige passage ook in het Wmo toe te voegen?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid.
58	Bijlage E, Conceptovereenkomst, Artikel 5.1 Evaluatie	U geeft aan dat de prestaties van Opdrachtnemer jaarlijks worden geëvalueerd, waarbij onder meer "de (kost)prijs voor de uitvoering" als evaluatiecriterium wordt gehanteerd. Kunt u nader toelichten wat u onder dit criterium verstaat, op welke wijze dit wordt beoordeeld en waarom de (kost)prijs relevant is voor de beoordeling van het presteren van Opdrachtnemer tijdens de uitvoering van de overeenkomst?	Opdrachtgever verklaart dit evaluatiecriterium niet van toepassing.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
59	Bijlage E, Conceptovereenkomst, Artikel 4, lid 1	Kunt u aangeven hoe dit artikel zich verhoudt tot 1.3. van het PvE LLV waarin u stelt dat: "Volumewijzigingen tot maximaal (plus of minus) 20% op jaarbasis worden geacht te vallen binnen de voorzienbare bandbreedte van de overeenkomst. Indien sprake is van een volumewijziging van meer dan 20%, treden partijen in overleg over een evenredige aanpassing van de vergoeding overeenkomstig de in de overeenkomst vastgelegde prijs- en verrekeningssystematiek."	De volumewijzigingen zien toe op een toename van werk binnen de opdracht; meerwerk ziet toe op aanvullende diensten die in beginsel niet passen binnen de kern van de opdracht.
60	Bijlage F, Concept Overeenkomst volgens de wachtkamerregeling, artikel 4 en 5	Kunt u de functie van artikel 4 en 5 in de wachtkamerovereenkomst toelichten? Nu de contractant gedurende de wachtkamerperiode nog geen diensten uitvoert, lijken deze artikelen niet van toepassing.	In de (considerance) Nemen in Overweging lid 5: wordt verwezen naar de opschortende voorwaarden van de overeenkomst. En in artikel 6 […] zoals deze zullen gelden bij uitvoering van de opdracht[…] Daardoor zijn voornoemde artikelen relevant voor de wachtkamerregeling
61	Bijlage F Concept Overeenkomst volgens de wachtkamerregeling, artikel 2	U schrijft in de overeenkomst dat deze na de initiële periode jaarlijks stilzwijgend wordt verlengd voor maximaal twee maal één jaar, waarbij Opdrachtgever eenzijdig kan besluiten niet te verlengen. In de leidraad staat daarentegen dat de wachtkamerovereenkomst telkens voor 12 maanden wordt verlengd, tenzij één der partijen aangeeft niet te willen verlengen. Deze bepalingen lijken niet met elkaar overeen te komen. Kunt u bevestigen dat de bepaling uit de leidraad leidend is en de overeenkomst hierop aanpassen?	De daadwerkelijk overeenkomst en de wachtkamerregeling moeten in deze gescheiden worden. Artikel 2 van de wachtkamerregeling treedt pas in werking wanneer de opschortende voorwaarden uit artikel 1 zijn komen te vervallen. De opschortende werking en dus de verlenging van de wachtkamerregeling staan beschreven in artikel 1.
62	Bijlage F Concept Overeenkomst volgens de wachtkamerregeling, artikel 2	U verwijst in artikel 2, leden 2.1 en 2.2, naar de duur van de oorspronkelijke overeenkomst. Kunt u toelichten waarom hiernaar wordt verwezen? De wachtkamerovereenkomst kent immers een eigen looptijd.	Correct de startdatum is hierin niet terecht.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
63	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 8.10.2 en 8.10., blz 32 en 33	Bij een eis van 100% ZE vanaf 2030 kan één incidentele rit met een niet-ZE-voertuig al leiden tot een korting van 5% op de totale maandfactuur. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een calamiteit, waarbij een niet-ZE-voertuig direct beschikbaar is en inzet van een ZE-voertuig tot een langere wachttijd voor de reiziger zou leiden. Strikte toepassing van de korting kan er in zo'n situatie toe leiden dat het voldoen aan de ZE-eis prevaleert boven de dienstverlening aan de reiziger. Bent u daarom bereid de korting/malus als kan-bepaling te formuleren, zodat bij de toepassing rekening kan worden gehouden met de omstandigheden en de proportionaliteit, dan wel de korting/malus pas toe te passen bij een afwijking van meer dan 2% van de uitgevoerde routekilometers per maand?	Hiertoe is opdrachtgever bereid. Daarbij de kanttekening dat de verantwoordelijkheid om dit bespreekbaar te maken bij de opdrachtnemer ligt.
64	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 8.10.2 en 8.10., blz 32 en 33	Gegadigde onderschrijft het belang van vaste chauffeurs voor leerlingen in het aangepast vervoer. Wel achten wij, mede gelet op het verzuim binnen de taxibranche en de krapte op de arbeidsmarkt, de financiële consequenties bij een eventuele afwijking relatief zwaar. Bent u daarom bereid één of meerdere van de volgende opties toe te passen? A. bij een eerste maand waarin de norm wordt overschreden eerst een plan van aanpak te verlangen en pas een malus toe te passen indien de norm gedurende twee achtereenvolgende maanden wordt overschreden; B. een malus pas toe te passen vanaf een afwijking van meer dan 5%; en/of C. de kortingspercentages op de factuur te halveren naar respectievelijk 2%, 4%, 6% en 8%?	De malusregeling blijft onverminderd van kracht zoals beschreven in 8.10.3. De opdrachtgever beslist uiteindelijk of de korting op de factuur van toepassing wordt verklaard. Daarnaast wordt om een plan van aanpak gevraagd bij geconstateerde tekortkomingen. Redelijkheid en billijkheid mag verwacht worden.
65	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 9.4 punt 1 en Bijlage A2 pvE Wmo 1.5, punt 2, blz 9	Gezien sectorale wetgeving mag de inschrijver bepaalde gegevens pas na een periode van 7 jaar verwijderen. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat wetgeving altijd prevaleert bij de teruggave en het wissen van Persoonsgegevens?	Dit bevestigt de opdrachtgever.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
66	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 9.1, blz 34	U spreekt hier over een concept implementatieplan bij inschrijving, terwijl deze verplichting elders in de aanbestedingsstukken niet is opgenomen. Gegadigde gaat ervan uit dat het implementatieplan, evenals bij het Wmo-vervoer, pas na definitieve gunning door de winnende inschrijver hoeft te worden ingediend. Kunt u dit bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 25
67	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 8.7	Gegadigde vermoedt dat de opgenomen formule een kleine omissie bevat, aangezien niet alle geopende haakjes worden gesloten. Kunt u bevestigen dat er een sluithaakje ontbreekt en de formule corrigeren?	Dit betreft inderdaad een omissie, dank voor de oplettendheid. De formule luidt: (Som van de directe A-B (reizigers)kilometers (en eventuele opslagen) x het betreffende tarief per reizigerskilometer zoals geoffreerd in de inschrijving) + ((de startkilometers per reizigersrit x het aantal uitgevoerde reizigersritten) x het betreffende tarief per reizigerskilometer zoals geoffreerd in de inschrijving).
68	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 8.3.1, blz 30	Kunt u bevestigen dat wanneer in een route normaliter rolstoelgebonden deelnemer(s) meereizen en deze door bijvoorbeeld ziekte afwezig zijn dat er de eerste 5 dagen wel nog het starttarief van een rolstoelvoertuig gefactureerd mag worden? Het is immers ook niet wenselijk voor andere leerlingen om meteen een ander voertuig en chauffeur te krijgen in voorkomende gevallen	Dat kan opdrachtgever bevestigen. Enkel de opslag voor rolstoelindicatie van het rolstoelgebonden kind mag gedurende eerste 5 schooldagen (waarop het kind normalerwijze zou zijn vervoerd) worden gefactureerd.
69	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 6.2, blz 24	De opdrachtgever vereist dat alle klachten worden geregistreerd in SmartWheels. Dit kan ertoe leiden dat inschrijvers gegevens in meerdere systemen moeten invoeren. Is de opdrachtgever bereid te overwegen dat meldingen eerst in een eigen systeem worden geregistreerd en vervolgens via een datakoppeling (automatisch) naar SmartWheels worden verstuurd?	Hiertoe is de opdrachtgever bereid.
70	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 6.1, blz 24	De opdrachtgever vereist dat alle meldingen worden geregistreerd in SmartWheels. Dit kan ertoe leiden dat inschrijvers gegevens in meerdere systemen moeten invoeren. Is de opdrachtgever bereid te overwegen dat meldingen eerst in een eigen systeem worden geregistreerd en vervolgens via een datakoppeling (automatisch) naar SmartWheels worden verstuurd?	Hiertoe is de opdrachtgever bereid.
71	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 5.2.1 lid 5, blz 21	Veel ouders/verzorgers en chauffeurs zijn in de laatste week van de schoolvakantie nog met vakantie. Gaat u ermee akkoord dat de kennismaking in een dergelijk geval in ieder geval vóór de start van het vervoer plaatsvindt?	Dat is akkoord.
72	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 3.5.1., blz 18	U geeft aan dat "De opdrachtgever heeft te allen tijde het recht om van een betrokken medewerker een (nieuwe) kopie van de chauffeurspas op te (laten) vragen. Dit geldt ook voor een kopie van de VOG" Mogen wij ervan uitgaan dat van dit recht redelijk en proportioneel gebruik wordt gemaakt en dat nieuwe kopieën uitsluitend worden opgevraagd wanneer daar redelijkerwijs aanleiding toe bestaat?	Opdrachtgever behoudt zich het recht voor zelfstandig te bepalen of een aanleiding redelijk is. U kunt daarbij bijvoorbeeld ook denken aan het opvragen van kopiën ten behoeve van (kwaliteits)onderzoeken etc. (niet uitsluitend). Inschrijver mag daarbij redelijkheid verwachten van opdrachtgever.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
73	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 3.2.3. blz 16	De opgenomen link naar de website van de Rijksoverheid werkt niet en leidt naar de melding 'pagina niet gevonden'. Kunt u de juiste, werkende link ter beschikking stellen?	De juiste verwijzing luidt: https://www.rijksoverheid.nl/themas/recht-veiligheid-en-defensie/huiselijk-geweld/meldcode
74	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 2.6, blz 12	U gaat uit van maximaal drie vaste chauffeurs per leerling. Kunt u aangeven over welke periode deze norm wordt gemeten, bijvoorbeeld per week of maand?	Opdrachtgever gaat uit van maximaal 3 vaste chauffeurs per schooljaar. Meting geschiedt maandelijks.
75	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 2.3, blz 7	De genoemde aflevertijd van 20 tot 5 minuten vóór het aanvangstijdstip wijkt af van de in de leidraad genoemde norm van <15 minuten. Kunt u bevestigen dat de norm van <15 minuten van toepassing is?	Zie het antwoord op vraag 14
76	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 2.2, blz 11	U geeft aan: "Voor leerlingen van andere gemeenten gelden eveneens de voorwaarden uit dit Programma van Eisen." Kunt u verduidelijken hoe dit moet worden geïnterpreteerd? Indien een andere gemeente bijvoorbeeld afwijkende eisen hanteert ten aanzien van stiptheid of maximale verblijfstijd in het voertuig, gaan wij ervan uit dat deze voor de betreffende leerlingen mogen worden toegepast, zolang voor de leerlingen van uw gemeenten aan de eisen uit dit Programma van Eisen wordt voldaan. Kunt u dit bevestigen?	Die interpretatie is juist. Opdrachtgever bevestigt dit.
77	Algemeen	De gemiddelde marges in de branche bedragen circa 6–10%. Een boete, malus of andere sanctie kan daarmee een disproportioneel zware impact hebben op de continuïteit van Opdrachtnemer. Gelet op het proportionaliteitsbeginsel, bent u bereid het totaal aan boetes, sancties en malussen per jaar te begrenzen tot 3% van de jaarlijkse opdrachtwaarde? Immers, een dergelijk risico zal mogelijk door inschrijvers worden verdisconteerd in de inschrijfprijs, hetgeen leidt tot (onnodig) hogere kosten voor opdrachtgever. Zo nee, kunt u gemotiveerd toelichten waarom de gehanteerde boetes en malussen als proportioneel worden beschouwd?	Opdrachtgever past geen maximum toe voor toe te passen malussen, sancties en boetes. Opdrachtnemer mag van opdrachtgever redelijkheid en billijkheid verwachten.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
78	Algemeen	U hanteert zowel in PvE boetes bij overtredingen en ingebrekestellingen, terwijl daarnaast diverse malusregelingen en andere sancties zijn opgenomen. Dit kan leiden tot cumulatie van sancties voor dezelfde overtreding. Bent u bereid te bepalen dat: A. Voor eenzelfde tekortkoming geen stapeling van boetes, malussen en/of sancties plaatsvindt ter borging van proportionaliteit. B. Kan aanbestedende dienst daarnaast bevestigen dat ook boetes, sancties en/of malussen voor eenzelfde tekortkoming niet cumuleren met een schadevergoeding (zie AIV) voor hetzelfde feit? Hiermee wordt dubbele compensatie voor dezelfde schade voorkomen en blijft sprake van een proportionele risicoverdeling tussen partijen.	Voor hetzelfde feit binnen dezelfde vervoersstroom worden sancties, malussen en boetes niet cumulatief toegepast. B: Dat kan opdrachtgever niet zonder meer bevestigen en is afhankelijk van de situatie. Schadevergoedingen zoals beschreven in de AIV worden in uitzonderlijke gevallen toegepast.
79	Aanbestedingsdocument DUO, 5.3, blz 32 + Bijlage J Klachtenprocedure, Artikel 4. + Programma van Eisen.	U schrijft hier: " Binnen het vervoer dienen klachten binnen uiterlijk 10 werkdagen te worden opgelost en afgehandeld." In Bijlage J (artikel 4) heeft u het over 7 werkdagen en in beiden Programma van Eisen (LLV 6.2 en Wmo 9.4.2.) over 5 werkdagen. Kunt u bevestigen welke van deze termijnen leidend is? Indien gegadigde de genoemde bepalingen onjuist interpreteert, verzoeken wij u de verschillende termijnen nader te verduidelijken.	Opdrachtgever bevestigt dat het 5 werkdagen betreft.
80	Aanbestedingsdocument DUO, 5.3, blz 32	U benoemt voor het Wmo-vervoer een KPI voor klachten, terwijl in het PvE voor het leerlingenvervoer eveneens een klachten-KPI van 0,2% is opgenomen. Kunt u toelichten waarom deze KPI hier niet wordt benoemd?	In de leidraad begint paragraaf 5.3 met […] zal o.a. getoetst worden op[…] Derhalve is deze lijst niet limitatief
81	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 31	U geeft aan dat prijzen niet abnormaal laag mogen zijn. Graag willen wij weten op welke wijze u beoordeelt of een prijs abnormaal laag is. Gebruikt u hiervoor de relatieve methodiek, de absolute methodiek of de gemengde methodiek? (zie ook Methodieken vaststellen abnormaal lage inschrijving | PIANOo - Expertisecentrum Aanbesteden)	Opdrachtgever hanteert de absolute methodiek, wat blijkt uit het hanteren van een ondergrens voor te offreren inschrijftarieven. Daarnaast dienen inschrijvers een kostprijscalculatie in te dienen bij inschrijving.
82	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 31	U spreekt hier over een open kostprijscalculatie. Gegadigde constateert dat deze niet is opgenomen in de checklist met in te dienen documenten (Bijlage C). Wij gaan er daarom vanuit dat deze niet bij inschrijving hoeft te worden overgelegd. Kunt u dit bevestigen? Indien deze wel dient te worden overgelegd, verzoeken wij u de checklist hierop aan te passen en duidelijk aan te geven op welk moment deze moet worden verstrekt: bij inschrijving, na voorlopige gunning of uitsluitend op verzoek van opdrachtgever.	Dit kunnen wij niet bevestigen. Onder het kopje overige uitgangspunten op pagina 30 is bij de vierde bullet duidelijk beschreven […] Dit dient de Inschrijver bij inschrijving aan te tonen door het toevoegen van zijn uitgewerkte kostencalculatie […] En tevens op pagina 31 […] De Inschrijver voegt bij het Tarievenblad als bijlage een open kostprijscalculatie toe waardoor de Opdrachtgever inzicht kan verkrijgen in de prijsopbouw[...] Daaronder worden de minimale vereisten opgesomd.
83	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 27 en 32	U geeft aan dat bij een gelijke score het behaalde resultaat op SGC1 Personeel de doorslag geeft en dat, indien daarna nog sprake is van een gelijke score, loting plaatsvindt. Op pagina 31 geeft u echter aan dat bij een gelijke totaalscore eerst wordt gekeken naar de totaalscore op alle kwaliteitscriteria gezamenlijk. Kunt u verduidelijken welke rangorderegeling bij een gelijke eindscore van toepassing is?	De passage op pagina 31 is de juiste rangorde regeling

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
84	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 27	U noemt een minimumaantal beoordelaars. Kunt u aangeven hoeveel beoordelaars de inschrijvingen daadwerkelijk zullen beoordelen?	Nee
85	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 27	De stukken specificeren niet welke functies deze beoordelaars bekleden, noch of zij allen functionaris zijn van de aanbestedende dienst. Kunt u aangeven uit welke functionarissen het beoordelingsteam precies bestaat (met vermelding van hun functie/rol), en of dit uitsluitend medewerkers van de gemeente(n) betreft of dat hierin ook een of meer functionarissen van een externe contractmanagement- of adviespartij zijn opgenomen?	Nee dit kan opdrachtgever niet
86	Aanbestedingsdocument DUO, 5.2, blz 27	De opgenomen formule (Behaalde score per subgunningscriterium = % van de maximaal te behalen punten x maximaal te behalen punten per (sub)gunningscriterium) voor de berekening van de behaalde score per subgunningscriterium laat ruimte voor interpretatie. Kunt u de formule eenduidiger formuleren en ter verduidelijking een rekenvoorbeeld opnemen?	Het gaat hier om de kwalitatieve subgunningscriteria: Voorbeeld SGC2- maximaal te behalen punten 20. Bij een UITSTEKEND krijgt Inschrijver 100% van 20 punten= 20 Bij een GOED krijgt inschrijver 80% van 20 punten = 16
87	Aanbestedingsdocument DUO, 5.1, blz 26	Links naar websites of andere documenten zijn niet toegestaan. Kunt u bevestigen dat links binnen een document (bijvoorbeeld naar paragraaf of hoofdstuk) wel zijn toegestaan?	Ja dit kunnen we bevestigen
88	Aanbestedingsdocument DUO, 5.1, blz 26	U schrijft "...Dit is inclusief bijlagen, tabellen en afbeeldingen, lettergrootte 10, minus eventueel voorblad en inhoudsopgave." Kunt u bevestigen dat u met 'minus' in deze context 'exclusief' bedoelt? Met andere woorden: zijn een voorblad en inhoudsopgave toegestaan en tellen deze niet mee voor het maximaal toegestane aantal pagina's?	Dit kunnen we inderdaad bevestigen
89	Aanbestedingsdocument DUO, 5.1, SGC3 Communicatie, blz 27	U vraagt inschrijvers de beantwoording te beperken tot maximaal 2A4-pagina's in lettergrootte 10. De uitwerking ziet echter op de communicatie met ten minste vijf verschillende stakeholders, op verschillende momenten en met verschillende frequenties, inclusief procesbewaking, calamiteitencommunicatie en klachtenafhandeling. Gezien de omvang van de gevraagde uitwerking achten wij 4A4-pagina's passender. Bent u bereid de maximale omvang te verruimen van 2 naar 4A4-pagina's?	Opdrachtgever verruimt naar 3x A4
90	Aanbestedingsdocument DUO, 5.1, SGC2 Planning en Efficiëntie, blz 26	U vraagt inschrijvers de beantwoording te beperken tot maximaal 2A4-pagina's in lettergrootte 10. Gezien de omvang en inhoud van de gevraagde uitwerking achten wij 3A4-pagina's meer passend om de gevraagde onderwerpen volledig en overzichtelijk uit te werken. Bent u bereid de maximale omvang te verruimen van 2 naar 3 A4-pagina's?	Opdrachtgever handhaaft 2x A4

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
91	Aanbestedingsdocument DUO, 3.3.3, blz 21	Kunt u aangeven welke bewijsstukken de inschrijver dient te overleggen om aan te tonen dat de opgegeven referentieopdracht gedurende minimaal 12 maanden in uitvoering is (geweest)?	De gemeenten zullen de opgegeven contactpersoon benaderen over de referentieopdracht. Het overleggen van extra documenten achten wij niet proportioneel.
92	Aanbestedingsdocument DUO, 3.3.1, blz 20	In de aanbestedingsstukken staat dat bij inschrijving als hoofd-onderaanneming een verklaring van de onderaannemer(s) moet worden ingediend, waarin zij aangeven de voor het vervoer benodigde middelen ter beschikking te stellen aan de hoofdaannemer. Kunt u bevestigen dat deze verklaring alleen vereist is voor onderaannemers op wier draagkracht een beroep wordt gedaan voor de technische en beroepsbekwaamheid? En kunt u bevestigen dat deze pas na voorlopige gunning hoeft te worden aangeleverd?	Dit kan Opdrachtnemer bevestigen. Zie hiervoor ook de eerste zin van voornoemde paragraaf […] De opdrachtnemer (en in geval van inschrijving als combinatie: alle combinanten) dient bij gunning te beschikken over de volgende documenten: […]
93	Aanbestedingsdocument DUO, 2.14, blz 17	Kunt u bevestigen dat een onderaannemer op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan bij inschrijving, naast een eigen UEA, geen aanvullende documenten of bewijsstukken hoeft te overleggen?	Nee dit kan opdrachtgever niet bevestigen
94	Aanbestedingsdocument DUO, 2.12, blz 16	Kunt u bevestigen dat geen sprake is van stilzwijgende verlenging en dat iedere verlenging met 12 maanden uitsluitend plaatsvindt na akkoord van beide partijen?	Nee dat kan opdraachtgever niet bevestigen. Daar er in paragraaf 2.12 de volgende zinsnede staat […] tenzij één der partijen aangeeft niet te willen verlengen. […] Een stilzwijgende verlenging komt daarmee automatisch tot stand op het moment dat géén van beide partijen aangeeft niet te willen verlengen.
95	Aanbestedingsdocument DUO, 2.10, blz 15	U geeft aan dat artikel 19 van de Algemene Inkoopvoorwaarden niet van toepassing is. In artikel 4 van de conceptovereenkomst wordt voor meer- en minderwerk echter naar artikel 19 verwezen. Kunt u aangeven welke bepaling leidend is en, indien sprake is van een onjuiste verwijzing, de aanbestedingsstukken hierop aanpassen?	Dit betreft een verkeerde verwijzing. Het gaat hier om Sectie IV
96	Aanbestedingsdocument DUO, 2.5.4, blz 13	Wij vermoeden dat u met de verwijzing naar paragraaf 1.11 eigenlijk paragraaf 1.14 bedoelt. Kunt u dit bevestigen?	Uw aanname is correct.
97	Aanbestedingsdocument DUO, 2.5.2, blz 12	Wij vermoeden dat u met de verwijzing naar bijlage F eigenlijk bijlage C bedoelt. Kunt u dit bevestigen?	Uw aanname is correct.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
98	Aanbestedingsdocument DUO, 1.14, blz 9	U hanteert een gestandsdoeningstermijn van 12 maanden vanaf de sluitingsdatum voor het indienen van de inschrijvingen. Naar onze mening is een dergelijke lange gestanddoeningstermijn niet noodzakelijk. Wij verzoeken u daarom de termijn te verkorten, bijvoorbeeld door de passage als volgt te wijzigen: De inschrijving blijft minimaal 90 kalenderdagen geldig vanaf de sluiting van de inschrijftermijn. Indien rechtsmiddelen worden aangewend tegen de gunningsbeslissing, moet de inschrijver de inschrijving handhaven tot 20 kalenderdagen na het vonnis van de bevoegde rechter, indien deze termijn langer is dan de aanvankelijke geldigheidsduur.	Opdrachtgever past de gestanddoeningstermijn aan naar 90 dagen. Daarbij de kanttekening dat - indien het sluiten van de overeenkomst door bezwaartermijn(en) wordt uitgesteld - de inschrijver de offerte gestand moet doen tot aan de sluiting van de overeenkomst.
99	Aanbestedingsdocument DUO, 1.10, blz 8	U beschrijft een eenzijdige verlengingsoptie. Voor opdrachtnemer brengt dit een verhoogd risico met zich mee. Gedurende de initiële looptijd kunnen zich immers omstandigheden voordoen die de uitvoerbaarheid en rendabiliteit van de opdracht negatief beïnvloeden, onder meer ten aanzien van prijsontwikkelingen en de beschikbaarheid van personeel en materieel. Dit is naar ons inzicht ook niet in het belang van een stabiele uitvoering voor opdrachtgever. Bent u bereid deze verlenging wederkerig te maken?	Hiertoe is opdrachtgever niet bereid.
100	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 10.6.1., blz 36	Er lijkt een fout te staan in de tabel voor de tevroegbelservice. Hierin staat dat bij een afwijking van 50 t/m 54 minuten en 59 seconden 20% wordt vergoed, terwijl bij een afwijking groter dan of gelijk aan 40 minuten staat dat 0% wordt vergoed. Kunt u bevestigen dat hier groter dan of gelijk aan 55 minuten wordt bedoeld?	Dit bevestigt de opdrachtgever. De tekst dient te zijn "Afwijking groter dan of gelijk aan 55 minuten en 0 seconden". Opdrachtgever dankt de vragensteller voor de oplettendheid.
101	Aanbestedingsdocument Doelgroepenvervoer DUO, 2.1., blz 10	U heeft een optioneel verificatiegesprek opgenomen in de planning op 24 jan (januari). Dit valt in 2027 op een zondag. Kunt u aangeven of dit een omissie betreft?	Dit is inderdaad een foute weergave, we bedoelen hier in de week van 25 januari.
102	PvE LLV-C06, par 2.4, blz 11	U stelt een maximale individuele reistijd vast van 60 minuten. Gezien de congestie in uw regio en het toenemend aantal wegen waar de maximumsnelheid verlaagd wordt is dit onzes inziens te kort, gezien de ligging met name voor de gemeente Uithoorn. Ons verzoek is dan ook om de maximale reistijd te verhogen naar 90 minuten om te voorkomen dat er een grote toename komt van slecht bezette ritten. Gaat u hiermee akkoord?	Hiermee gaat opdrachtgever niet akkoord. Uit de huidige ritgegevens blijkt dat verruiming niet noodzakelijk is. Indien in specifieke gevallen, naar mening van de opdrachtnemer, de gestelde maximum individuele verblijfstijd niet toereikend is, kan opdrachtnemer hierover met opdrachtgever in overleg treden.
103	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden2025, artikel 15.2, blz. 18	In Artikel 15.2, wordt gesproken, dat stakingen niet onder niet-toerekenbare tekortkoming worden verstaan. Wij verzoeken u echter een uitzondering te maken voor stakingen als gevolg van een landelijk CAO conflict. Immers, daar heeft de vervoerder individueel geen enkele invloed op. Kunt u hiermee instemmen?	Dat is akkoord.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
104	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, Sectie IV, blz. 23 en 24	Deze artikelen zijn niet van toepassing op onze dienstverlening, bent u bereid deze niet van toepassing te verklaren?	Ja daartoe is opdrachtgever bereid. Zie ook antwoord op vraag 95
105	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 16.2, blz. 19	Artikel 16.2 bepaalt dat de aansprakelijkheidsbeperking uit artikel 16.1 in een aantal gevallen volledig komt te vervallen, waaronder bij aanspraken op schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel, schending van artikel 8 en/of artikel 9 en vrijwaringen die partijen aan elkaar hebben verleend. Inschrijver acht het volledig laten vervallen van de aansprakelijkheidsbeperking in deze gevallen disproportioneel en onvoldoende aansluitend bij de aard, omvang en verzekerbaarheid van de opdracht. Bent u bereid artikel 16.2 zodanig aan te passen dat de aansprakelijkheid ook in deze gevallen wordt beperkt tot een redelijk en verzekerbaar maximum, dan wel tot schade die in voldoende causaal verband staat met een aan inschrijver toerekenbare tekortkoming? Indien u hiertoe niet bereid bent, verzoeken wij u dit inhoudelijk te motiveren.	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. En dat is ook niet nodig. De in artikel 16.2 genoemde gevallen/omstandigheden zijn immers (de) in de praktijk te doen gebruikelijke gevallen/omstandigheden waardoor en waaronder een beperking van aansprakelijkheid komt te vervallen. Daarbij is ook het Burgerlijk Wetboek (BW) van toepassing op de Opdracht en Overeenkomst, waardoor van een disproportionele onbeperkte aansprakelijkheid geen sprake is (zie daartoe bijvoorbeeld ook prof. mr. C.E.C. Jansen in het Tijdschrift voor Bouwrecht (TBR 2016, 4, pag. 335 en 337) en het vonnis Rechtbank Zeeland-West-Brabant 6 november 2014, ECLI:NL:RBZWB:2014:7530). En verder geldt dan ook (al) het bepaalde in artikel 6: 98 BW: "Voor vergoeding komt slechts in aanmerking schade die in zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de schuldenaar berust, dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en van de schade, als een gevolg van deze gebeurtenis kan worden toegerekend."
106	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 16.2, blz. 19	Gegadigde is van mening dat het laten vervallen van de aansprakelijkheidsbeperking bij dood of letsel onredelijk is. Onder meer omdat dergelijke incidenten doorgaans buiten onze controle liggen, het vervallen van de beperking onbeheersbare en onverzekerbare risico's oplevert, en een disproportionele verdeling van aansprakelijkheid creëert die ten koste gaat van onze middelen voor veiligheid en kwaliteitsborging. Bent u bereid deze passage te laten vervallen? Zo niet, verzoeken wij u dit inhoudelijk toe te lichten.	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. En dat is ook niet nodig. De in artikel 16.2 IV DUO organisaties 2025 genoemde gevallen/omstandigheden, waaronder 'in geval van aanspraken op schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel', zijn immers (de) in de praktijk te doen gebruikelijke gevallen/omstandigheden waardoor en waaronder een beperking van aansprakelijkheid komt te vervallen. Daarbij is ook het Burgerlijk Wetboek (BW) van toepassing op de Opdracht en Overeenkomst, waardoor van een disproportionele onbeperkte aansprakelijkheid geen sprake is (zie daartoe bijvoorbeeld ook prof. mr. C.E.C. Jansen in het Tijdschrift voor Bouwrecht (TBR 2016, 4, pag. 335 en 337) en het vonnis Rechtbank Zeeland-West-Brabant 6 november 2014, ECLI:NL:RBZWB:2014:7530). En verder geldt dan ook (al) het bepaalde in artikel 6: 98 BW: "Voor vergoeding komt slechts in aanmerking schade die in zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de schuldenaar berust, dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en van de schade, als een gevolg van deze gebeurtenis kan worden toegerekend." Daarbij moet bij de betreffende 'aanspraken op schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel' natuurlijk (wel) sprake zijn van toerekenbaarheid aan Opdrachtnemer/Contractant in de zin van de artikel 6: 74 en 6: 75 BW.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
107	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 16.1 en 16.2, blz. 18/19	Artikel 16.1 bevat een aansprakelijkheidsbeperking waarbij de maximale aansprakelijkheid afhankelijk is van de totale waarde van de opdracht. Inschrijver verzoekt u te bevestigen welke aansprakelijkheidslimiet in het kader van deze opdracht van toepassing is, dat deze limiet geldt per gebeurtenis én als absoluut maximum per contractjaar, en dat samenhangende gebeurtenissen als één gebeurtenis worden aangemerkt. Daarnaast verzoekt inschrijver u te bevestigen dat de aansprakelijkheidsbeperking ziet op alle schade die voortvloeit uit een toerekenbare tekortkoming, behoudens uitsluitend de expliciet in artikel 16.2 genoemde uitzonderingen, en dat geen cumulatie van aansprakelijkheidslimieten plaatsvindt. Indien u hiervan afwijkt of een ruimere aansprakelijkheid beoogt, verzoeken wij u dit inhoudelijk te motiveren aan de hand van de aard, omvang, risico's en verzekerbaarheid van de opdracht.	Deelvraag 1: Gelet op het bepaalde in paragraaf 1.5 van het Aanbestedingsdocument ("De geraamde waarde van de opdracht voor het doelgroepenvervoer, met een looptijd van tien jaar, wordt vastgesteld op maximaal € 39.300.000 exclusief btw.") is het evident 'welke aansprakelijkheidslimiet in het kader van deze opdracht van toepassing is'. Het gaat (dus) om de laatste regel onderaan de tabel van artikel 16.1 AIV. Wij bevestigen daarbij, dat bij de betreffende regel '€ 3.000.000,- per gebeurtenis en € 5.000.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is.', dat 'deze limiet geldt per gebeurtenis én als absoluut maximum per contractjaar, en dat samenhangende gebeurtenissen als één gebeurtenis worden aangemerkt'. Deelvraag 2: Wij bevestigen (slechts), dat in artikel 16.1 Inkoopvoorwaarden DUO organisaties is opgenomen: "Tenzij Schriftelijk anders overeengekomen, is de Partij die toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van haar verplichtingen tegenover de andere Partij aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden dan wel te lijden schade, met dien verstande dat de aansprakelijkheid als volgt beperkt is tot […]. En dat een en ander dus betrekking heeft op 'toerekenbaar tekortschieten' of 'toerekenbaar tekortkomen'. Voor het overige begrijpen wij immers niet, wat vragensteller (in dat verband) bedoelt met 'cumulatie van aansprakelijkheidslimieten'.
108	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 13.1, blz. 17	Mag Inschrijver erop vertrouwen dat zij eerst een ingebrekestelling ontvangt waarbij haar een redelijke hersteltermijn wordt gegund alvorens er sprake is van een toerekenbare tekortkoming c.q. verzuim?	Daar mag inschrijver van uitgaan. Artikel en pagina zijn identiek aan de DUO inkoopvoorwaarden
109	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 8.1, blz. 13	Inschrijver maakt in sommige gevallen gebruik van (reserverings-) apps of modules. Deze zaken zijn niet specifiek voor u ontwikkeld, alle intellectuele eigendomsrechten komen toe aan inschrijver. Wij verlenen u graag een gebruikersrecht voor zo lang als de overeenkomst duurt maar zijn van mening dat overdracht van intellectuele eigendomsrechten niet proportioneel is. Bent u bereid deze voorwaarde als zodanig te wijzigen?	Daartoe is opdrachtgever bereid. Artikel en pagina zijn identiek aan de DUO inkoopvoorwaarden
110	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 4.5, blz. 10/11	U geeft aan dat inschrijver de Gemeente dient te vrijwaren voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties die verband houden met de Overeenkomst en die de inschrijver of de Gemeente krijgt opgelegd. Inschrijver stelt voor daar de volgende tekst aan toe te voegen 'mits deze strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties toerekenbaar zijn aan de inschrijver', aangezien het niet proportioneel zou zijn als inschrijver ook verantwoordelijk zou zijn voor boetes en sancties die het gevolg zijn van handelen of nalaten buiten zijn invloedsfeer. Gaat u hiermee akkoord? Indien u niet akkoord bent verzoekt inschrijver dit te motiveren.	Hiermee gaat opdrachtgever akkoord. Artikel en pagina zijn identiek aan de DUO inkoopvoorwaarden

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
111	Bijlage H - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden, artikel 4.3, blz. 10	Mag inschrijver er van uit gaan dat de toestemming niet op onredelijke gronden weerhouden wordt?	Daar mag inschrijver van uitgaan. Artikel en pagina zijn identiek aan de DUO inkoopvoorwaarden
112	Leidraad 3.3.2.	In de leidraad, paragraaf 3.3.2.staat bij de verzekeringseis het volgende omschreven: "Voor grootschalig materieel (meer dan acht passagiers) dient de dekking voor schade aan personen per gebeurtenis minimaal 10 miljoen Euro te bedragen en minimaal 1 miljoen Euro per gebeurtenis voor schade aan zaken.". Gegadigde constateert dat de verzekeringseis daarmee ziet op materieel dat niet binnen de scope van de opdracht valt en acht deze derhalve niet proportioneel. Kunt u de eis voor de verzekering zoals omschreven in de leidraad voor voertuigen met meer dan 8 personen laten vervallen?	Daar mag inschrijver van uitgaan.
113	Algemeen	Kan aanbestedende dienst bevestigen dat zij voor beoordeling geen (openbare) AI tools gebruikt en documenten en informatie van inschrijvers niet in deze tools invoert?	Dat kan Opdrachtgever bevestigen
114	TX-Keurmerk: voldoen aan de eisen zonder keurmerk	(AD §3.3.1; PvE Wmo §10.4) Kan een inschrijver aan de eis van het TX-Keurmerk voldoen door aan te tonen dat hij aan alle inhoudelijke criteria van het TX-Keurmerk voldoet, zonder zelf over het TX-Keurmerk te beschikken? Zo ja, welk bewijs verlangt de aanbestedende dienst?	Dat is afhankelijk van de situatie van bestreffende inschrijver.
115	TX-Keurmerk: beoordeling van gelijkwaardigheid	(AD §3.3.1; PvE Wmo §10.4) De aanbestedingsstukken accepteren een keurmerk dat "aantoonbaar gelijkwaardig" is aan het TX-Keurmerk. Welke criteria en welke procedure hanteert de aanbestedende dienst om gelijkwaardigheid te beoordelen? Moet het bewijs bij de inschrijving worden ingediend, of tijdens de verificatie? Geldt dit ook voor onderaannemers?	Onder aantoonbaar vergelijkbaar wordt verstaan: een door een onafhankelijke derde partij getoetst kwaliteitsmanagementsysteem waarmee de inschrijver kan aantonen dat wordt voldaan aan minimaal gelijkwaardige eisen ten aanzien van kwaliteit, veiligheid, klantgerichtheid, klachtenafhandeling, personeelsbeleid en naleving van wet- en regelgeving als die welke aan het TX-Keurmerk ten grondslag liggen.
116	TX-Keurmerk: geaccepteerde alternatieven	(AD §3.3.1; PvE Wmo §10.4) Kan de aanbestedende dienst aangeven welke certificeringen of keurmerken, naast het TX-Keurmerk, zij al als gelijkwaardig beschouwt?	Zie het antwoord op vraag 114.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
117	Taxivergunning: tijdstip en onderaannemers	Indien een inschrijver een combinatie is, of een rechtspersoon die voor deze opdracht is opgericht, moet dan elk lid op het moment van inschrijving over de vereiste vervoersvergunning beschikken? Of volstaat het om deze te hebben bij de start van de opdracht (1 augustus 2027)? Kan daarnaast aan de vergunningseis ook worden voldaan via onderaannemers, bijvoorbeeld wanneer het vervoer wordt uitgevoerd door zelfstandige chauffeurs die elk zelf over een vergunning voor taxivervoer beschikken? Of moet de inschrijver, en elk lid van een combinatie, zelf over de vergunning beschikken?	Aan de vergunningseis kan niet worden voldaan door uitsluitend onderaannemers. De hoofdaannemer dient zelf te voldoen aan de vergunningseis. Bij inschrijving als combinatie (of anderszins zoals door u geschetst) dient iedere combinant/lid te voldoen aan de vergunningseis.
118	Referenties: onderaanneming	Accepteert de aanbestedende dienst een referentie voor werkzaamheden die de inschrijver als onderaannemer van een andere vervoerder heeft uitgevoerd? Zo ja, welk bewijs is vereist? Kan bijvoorbeeld de opdrachtgever van de hoofdopdracht de referentieverklaring ondertekenen, of moet de hoofdaannemer deze ondertekenen?	Neen, het gaat om het voeren en hebben van de verantwoordelijkheid van een opdracht; de inschrijver dient de referentieopdracht als hoofdaannemer te hebben uitgevoerd.
119	Referenties: private opdrachten en wijze van beoordeling	Kan een referentie afkomstig zijn van een opdracht voor een private opdrachtgever, of moet deze afkomstig zijn van een publieke opdrachtgever? Wordt een referentie beoordeeld op het type vervoer (ritten die vergelijkbaar zijn in omvang en complexiteit), of op het type reiziger (bijvoorbeeld specifiek Wmo-cliënten of leerlingen)?	De referentieopdracht mag zijn uitgevoerd voor een private of publieke opdrachtgever, zo lang de opdracht voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in het Aanbestedingsdocument, 3.3.3., die o.a. toezien op het type vervoer (vervoerskarakter in directe relatie tot het type reiziger) en aantallen/omvang.
120	Gunningscriterium Personeel en arbeidsmodel	(gunningscriterium Personeel, AD §5) Het gunningscriterium Personeel kijkt naar arbeidsvoorwaarden die verder gaan dan wat de cao vereist. Hoe wordt dit beoordeeld wanneer chauffeurs niet in dienst zijn van de inschrijver, bijvoorbeeld zelfstandige chauffeurs of chauffeurs van onderaannemers? Kan een inschrijver de volledige score behalen door voor deze chauffeurs gelijkwaardige voorzieningen aan te tonen?	Het is aan de inschrijver om de opdrachtgever te overtuigen een goed werkgever te zijn, waarbij wordt geïnvesteerd in het personeel en daarmee de betrouwbaarheid en de kwaliteit van het vervoer wordt geborgd. Indien inschrijver kan aantonen dat dit het geval is voor het in te zetten personeel, al dan niet vanuit onderaannemers, dient inschrijver dit uit te werken in een plan van aanpak. Hoe onderscheidend dit is en hoe hoog de score is, is afhankelijk van de inhoud van dit plan. Daarop heeft de opdrachtgever vooraf geen zicht.
121	Grondslag SROI	(AD §4.2; Bijlage E art. 5.2; Bijlage Q) Wordt de SROI-verplichting van 5% berekend over de totale loonsom van de opdrachtnemer of over de uiteindelijke opdrachtwaarde?	De loonsom.
122	Ritregistratie	(PvE Wmo §5.1.1, §8.1.6) Volstaat het, voor zowel registratie als facturatie, om de rit van elke reiziger vast te leggen in een chauffeursapp met een GPS-tijdstempel, zonder kaartlezer in het voertuig?	Dit volstaat, mits deze registratie conform de eisen uit hoofdstuk 8 plaatsvindt én gerapporteerd wordt.
123	Implementatieplan	(PvE LLV §9.1; Bijlage C) Moet bij de inschrijving een concept-implementatieplan worden ingediend, of pas na gunning?	Zie het antwoord op vraag 25

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
124	Inschakelen van onderaannemers door onderaannemers	(PvE Wmo §1.3; PvE LLV §3.1) Beide Programma's van Eisen bepalen dat onderaannemers geen eigen onderaannemers mogen inschakelen. Geldt dit ook wanneer een onderaannemer het vervoer uitvoert met zelfstandige chauffeurs (zzp'ers) die elk als zelfstandige onderneming staan ingeschreven? Of worden zulke chauffeurs voor deze regel beschouwd als onderdeel van de eigen capaciteit van de onderaannemer?	Ja, dit geldt ook voor het geval de onderaannemer met zelfstandige chauffeurs (zzp'ers) werkt die elk als zelfstandige onderneming staan ingeschreven. Dit is dus niet toegestaan. Mocht de continuïteit van het vervoer door deze beperking in uitzonderlijk geval in gevaar komen dient opdrachtnemer met opdrachtgever in overleg te treden en vindt verdere afstemming plaats.
125	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 8.4., blz 30	U geeft in paragraaf 8.4 aan dat Opdrachtnemer de rapportage op verzoek van Opdrachtgever verstrekt. Vervolgens geeft u aan dat de rapportage bij voorkeur één week, maar uiterlijk twee weken na de laatste dag van de voorgaande maand in het bezit van Opdrachtgever moet zijn. Kunt u verduidelijken hoe wij deze bepalingen in samenhang moeten interpreteren en wanneer de rapportage moet worden aangeleverd?	Rapportage dient op meerdere manieren te geschieden; maandelijks middels het (aangeleerde) format (zie 8.3), een maandraportage (op afroep, bij voorkeur na 1 week, maar uiterlijk 2 weken na de laatste dag van de betreffende maand in bezit van opdrachtgever, zie 8.4), een jaarrapportage.
126	Bijlage A2 PvE Wmo paragraaf 7.2 ‘In te zetten voertuigen’, pagina 27	In het Programma van Eisen is opgenomen dat voertuigen tussentijds niet mogen worden geladen. Een rolstoelbus heeft echter een aanzienlijk beperktere actieradius dan een regulier voertuig. Dit kan ertoe leiden dat een gegadigde niet alle geplande diensten met hetzelfde voertuig kan uitvoeren en daardoor genoodzaakt is extra voertuigen aan te schaffen of in te zetten. Dit leidt tot hogere investerings- en exploitatiekosten en beïnvloedt daarmee direct de inschrijfprijs. Is aanbestedende dienst zich bewust van dit effect en is zij bereid tussentijds laden toe te staan, mits dit geen negatieve gevolgen heeft voor de uitvoering van het vervoer?	Hier is de opdrachtgever zich van bewust en zij maakt derhave ook een uitzondering voor rolstoelbussen op de milieueisen. Indien bijladen tijdens een dienst noodzakelijk is, is dit in geval van uitzonderingen toegestaan (zie ook 7.2). De opdrachtnemer dient dit met de opdrachtgever af te stemmen en toestemming van de opdrachtgever is vereist. Redelijkheid en billijkheid mag daarbij van de opdrahtgever verwacht worden.