Nota van Inlichtingen bij: Doelgroepen vervoer DUO+
Gepubliceerd onder nummer: DUO DM OA UH 202412 PRJ-2400340
Datum: 16 november 2026

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
128	Bijlage A2 PvE Wmo-C05 artikel 5.1.2.7 pagina 18 en artikel 5.6.1 pagina 21	In het PvE is bepaald dat voor de bepaling van het aantal te vergoeden kilometers per rit wordt uitgegaan van de kortste route over de weg, bepaald met Andes of een minimaal gelijkwaardige, goedgekeurde routeplanner. Daarnaast wordt bepaald dat de directe reistijd is gebaseerd op de snelst mogelijke verplaatsing over de weg van herkomst naar bestemming, waarbij de berekening vanuit Andes bij afwijkingen leidend is. In de praktijk zijn de kortste route en de snelste route niet noodzakelijkerwijs dezelfde route. De snelste route kan meer kilometers omvatten dan de kortste route. Indien van opdrachtnemer wordt verwacht dat bij de uitvoering wordt uitgegaan van de snelste route, kan hierdoor een situatie ontstaan waarin opdrachtnemer aantoonbaar meer kilometers moet rijden dan het aantal kilometers dat op basis van de kortste route voor vergoeding in aanmerking komt. Kan opdrachtgever bevestigen dat, indien de door Andes bepaalde snelste route een grotere afstand kent dan de kortste route, de daadwerkelijk voorgeschreven c.q. door Andes bepaalde snelste route inclusief de daarbij behorende kilometers als grondslag voor de kilometervergoeding geldt?	Nee, dat kan opdrachtgever niet bevestigen. De directe reistijd wordt bepaald o.b.v. de snelste route. De hoogte van de eigen bijdrage o.b.v. de kortste. De bepaling van de directe reistijd staat los van de bepaling van de hoogte van de eigen bijdrage.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
129	Bijlage A2 PvE Wmo-C05 artikel 8.1.2 pagina 28	In het PvE is bepaald dat opdrachtgever zorgdraagt voor de productie van de vervoerspassen en dat opdrachtnemer zorgdraagt voor de distributie daarvan. Voor inschrijver is echter niet duidelijk welke partij verantwoordelijk is voor de registratie, het beheer en het actueel houden van het pashoudersbestand en de bijbehorende vervoersindicaties. In de uitvoeringspraktijk worden deze gegevens doorgaans vastgelegd in een daarvoor geschikt regie-/pashoudersysteem, van waaruit onder meer de geldende vervoersrechten en indicaties beschikbaar zijn voor reservering en uitvoering. Kan opdrachtgever verduidelijken wie gedurende de implementatie- en contractperiode verantwoordelijk is voor het functionele en administratieve beheer van het pashoudersbestand en de bijbehorende indicaties en vervoersrechten? Wij verzoeken opdrachtgever daarbij specifiek aan te geven: 1. Wie het systeem/database beschikbaar stelt waarin de pashouders, vervoersrechten en indicaties worden geregistreerd en beheerd: opdrachtgever of opdrachtnemer; 2. Wie verantwoordelijk is voor het invoeren en muteren van nieuwe pashouders, beëindigingen, adreswijzigingen, wijzigingen in indicaties en overige vervoersrechten; 3. Of opdrachtgever voor dit proces een bestaand systeem voorschrijft of beschikbaar stelt, dan wel dat opdrachtnemer hiervoor zelf een systeem, bijvoorbeeld Mybility of een vergelijkbare applicatie, moet leveren en beheren; 4. Indien opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het systeem en/of het administratieve beheer, of inschrijver ervan mag uitgaan dat alle daarmee samenhangende kosten onderdeel moeten zijn van de aangeboden tarieven; 5. Op welke wijze en binnen welke termijn wijzigingen in indicaties of vervoersrechten door opdrachtgever aan opdrachtnemer worden doorgegeven, zodat bij de ritboeking steeds van de actuele en door opdrachtgever vastgestelde indicatie wordt uitgegaan.	1. Opdrachtgever stelt het systeem beschikbaar waarin pashouders en indicaties worden geregistreerd en beheerd. Opdrachtgever maakt hiervoor gebruik van Mybility. 2. Opdrachtgever is verantwoordelijk voor het invoeren en muteren van gegevens van pashouders, waaronder nieuwe aanmeldingen, beëindigingen, adreswijzigingen, vervoersindicaties en overige vervoersrechten. 3. Opdrachtgever schrijft het gebruik van Mybility voor. Van opdrachtnemer wordt verwacht dat hij beschikt over een werkende koppeling met Mybility of gedurende de implementatiefase realiseert, zodat actuele gegevens over pashouders en indicaties kunnen worden uitgewisseld en gebruikt binnen de operationele processen. Het staat de opdrachtgever vrij om uit te wijken naar een ander systeem gedurende de looptijd van de overeenkomst, waarbij de opdrachtnemer alsdan geacht wordt diens onverwijlde medewerking daaraan te verlenen. 4. Opdrachtnemer is niet verantwoordelijk voor het functionele en administratieve beheer van het pashoudersbestand binnen Mybility. Wel komen de kosten voor de personalisatie en verzending van de passen, alsmede het drukwerk voor rekening van de vervoerder. 5. Wijzigingen worden door opdrachtgever verwerkt in Mybility. Van opdrachtnemer wordt verwacht dat hij deze wijzigingen actief en tijdig via de beschikbare koppeling(en) ophaalt en verwerkt in zijn systemen, zodat bij reservering, planning en uitvoering steeds wordt uitgegaan van de meest actuele door opdrachtgever vastgestelde gegevens. Eventuele bijzonderheden in relatie tot het vervoer kan de vervoerder ook zelf kwijt in Mybility onder het veld opmerking.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
130	Nvl 12	U geeft aan dat voor zowel Wmo-vervoer als leerlingenvervoer de uitzondering voor rolstoelbussen slechts geldt indien de indicatie van een reiziger de inzet van een rolstoelbus vereist. In de uitvoeringspraktijk wordt een rolstoelbus echter doorgaans ingezet voor een volledige dienst of route zodra binnen die dienst minimaal één reiziger met een rolstoelindicatie moet worden vervoerd. Tijdens diezelfde dienst kunnen derhalve ook één of meerdere ritten worden uitgevoerd voor reizigers die zelf geen indicatie voor een rolstoelbus hebben. Het is operationeel niet doelmatig en veelal ook niet mogelijk om voor deze ritten binnen dezelfde dienst van voertuig te wisselen. Kan opdrachtgever bevestigen dat de uitzondering voor de ZE-verplichting in dat geval geldt voor de inzet van de rolstoelbus gedurende de volledige betreffende dienst/route, mits binnen die dienst/route minimaal één reiziger wordt vervoerd van wie de indicatie inzet van een rolstoelbus vereist? Indien dit niet het geval is, verzoeken wij opdrachtgever te verduidelijken: 1. hoe de ZE-verplichting moet worden toegepast op de ritten van reizigers zonder rolstoelindicatie die binnen dezelfde dienst met de betreffende rolstoelbus worden vervoerd; 2. of de uitzondering wordt beoordeeld op reizigersniveau, ritniveau, route-/dienstniveau of voertuigniveau; 3. hoe deze ritten en kilometers moeten worden meegenomen bij de berekening van het voorgeschreven ZE-percentage; 4. of opdrachtgever daadwerkelijk verlangt dat voor de ritten van reizigers zonder rolstoelindicatie binnen een dergelijke gecombineerde dienst een ander, ZE-voertuig wordt ingezet.	De uitzondering op de ZE-verplichting heeft haar grondslag in de indicatie van de reiziger of leerling. Indien vanwege de indicatie van ten minste één binnen een route of gecombineerde rit te vervoeren reiziger of leerling een rolstoelbus noodzakelijk is, geldt de uitzondering voor de inzet van die rolstoelbus gedurende de volledige logisch samenhangende route of ritcombinatie. Dit geldt ook voor de ritten van niet-rolstoelreizigers die binnen diezelfde route of ritcombinatie met de rolstoelbus worden vervoerd. De uitzondering geldt niet zonder meer voor iedere rit gedurende de volledige chauffeurs- of voertuigdienst. Voor ritten die geen operationele samenhang hebben met het vervoer waarvoor de rolstoelbus vanwege een indicatie noodzakelijk is, blijft de ZE-verplichting van toepassing. 1.Voor niet-rolstoelreizigers die onderdeel zijn van dezelfde route of ritcombinatie hoeft geen afzonderlijk ZE-voertuig te worden ingezet. 2.De indicatie wordt vastgesteld op reizigersniveau; de daaruit voortvloeiende uitzondering wordt praktisch toegepast op het niveau van de logisch samenhangende route of gecombineerde rit. 3.De beladen kilometers van een route of ritcombinatie die rechtmatig met een uitgezonderde rolstoelbus wordt uitgevoerd, worden niet meegenomen in de teller en de noemer van het voorgeschreven ZE-percentage. De overige beladen kilometers worden overeenkomstig de Nota van Inlichtingen berekend exclusief opslagen en startkilometers. 4.Opdrachtgever verlangt niet dat binnen dezelfde logisch samenhangende route of ritcombinatie van voertuig wordt gewisseld voor het vervoer van reizigers zonder rolstoelindicatie. De opdrachtnemer moet op basis van de rit- en routeadministratie kunnen aantonen welke indicatie de inzet van de rolstoelbus noodzakelijk maakte en welke ritten onderdeel vormden van de betreffende route of ritcombinatie.
131	Nvl 52	In de beantwoording geeft u aan dat de huidige puntbestemmingen uit de gepubliceerde ritgegevens kunnen worden afgeleid. Vanuit de beschikbare rittenbak is echter niet eenduidig vast te stellen welke bestemmingen als puntbestemming zijn aangemerkt. Zo komen in de ritgegevens ook ritafstanden voor die aanzienlijk groter zijn dan 25 kilometer (bijvoorbeeld 111,5 kilometer), zonder dat hieruit kan worden afgeleid of sprake is van een puntbestemming. Kan opdrachtgever bevestigen dat alle ritten met een afstand van meer dan 25.0 kilometer ritten naar een puntbestemming betreffen? Indien dit niet het geval is, op welke wijze kan opdrachtnemer de huidige puntbestemmingen eenduidig identificeren en extraheren uit de verstrekte ritgegevens?	In de ritgegevens is sprake van ca. 1390 ritten van meer dan 25km. 2 ritten daarvan hebben een afstand van meer dan 35km. Gezien het totaal van meer dan 86.800 ritten, kan men daarbij spreken van een uitzondering. De ritten van meer dan 25km zijn inderdaad riten naar puntbestemmingen. Deze puntbestemmingen kunnen door Opdrachtgever individueel worden toegekend aan reizigers.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
132	Nvl 51	In het antwoord geeft u aan niet bereid te zijn de telefonische bereikbaarheid voor het reserveren van ritten te verruimen en dat reizigers buiten de openingstijden gebruik kunnen maken van andere reserveringsmogelijkheden. Wij verzoeken opdrachtgever dit standpunt te heroverwegen. Een aanzienlijk deel van de doelgroep maakt uitsluitend of hoofdzakelijk gebruik van de telefonische boekingsmogelijkheid. Wanneer een reiziger bijvoorbeeld om 21.00 uur telefonisch contact opneemt om een rit voor later die avond te reserveren, kan opdrachtnemer deze reiziger niet helpen en rest slechts een verwijzing naar de online boekingsmogelijkheden. Voor een deel van de doelgroep is dit echter geen realistisch alternatief, omdat zij niet digitaal vaardig zijn of geen gebruikmaken van online reserveringskanalen. Daarnaast kan de telefoonlijn in de avonduren niet volledig worden gesloten, aangezien opdrachtnemer bereikbaar moet blijven voor vragen en calamiteiten van reizigers die reeds vervoer gepland hebben staan. Hierdoor ontstaat de situatie dat reizigers wel telefonisch contact kunnen krijgen met opdrachtnemer, maar niet geholpen kunnen worden met een nieuwe reservering. Dit kan als zeer klantonvriendelijk worden ervaren en leidt mogelijk tot onbegrip en klachten. Jaarlijks wordt een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Het niet kunnen ondersteunen van reizigers die in de avonduren telefonisch een rit willen reserveren, kan een negatieve invloed hebben op de klanttevredenheidsscores, terwijl opdrachtnemer hier contractueel geen invloed op heeft. Is opdrachtgever, gelet op het bovenstaande, alsnog bereid de telefonische openingstijden voor het reserveren van ritten te verruimen 24.00 uur danwel 24.30 uur? Indien opdrachtgever hier niet toe bereid is, hoe voorkomt opdrachtgever dat de gevolgen hiervan voor de klanttevredenheid en eventuele prestatiebeoordelingen volledig bij opdrachtnemer worden neergelegd?	Opdrachtgever heroverweegt het standpunt niet. En blijft bij het antwoord uit de eerste Nota
133	Bijlage S Ritgegevens DUO WMO 2025-01 tm 2026-08	In de rittenbak ontbreekt een kolom met informatie over de indicatie kamer-tot-kamer vervoer, terwijl Opdrachtgever aangeeft deze indicatie wel te kennen en toe te passen. Daarnaast staat bij alle ritten het aantal meereizenden op nul, waardoor geen inzicht ontstaat in het voorkomen van meereizende begeleiders. Kan Opdrachtgever bevestigen of de aangeleverde rittenbak volledig en representatief is voor de uit te voeren opdracht? Indien dit niet het geval is, verzoeken wij Opdrachtgever een aangepaste of aanvullende rittenbak beschikbaar te stellen waarin onder meer de indicatie kamer-tot-kamer vervoer en het daadwerkelijke gebruik van meereizenden inzichtelijk worden gemaakt. Hierdoor kunnen inschrijvers een realistische inschatting maken van de benodigde capaciteit, voertuiginzet en uitvoeringskosten.	De aangepaste bijlage S wordt meegestuurd als bijlage bij de beantwoording van deze Nota.
134	Nvl 38	In de beantwoording geeft u aan niet bereid te zijn een afzonderlijke opslag toe te passen voor individueel vervoer. Wij verzoeken opdrachtgever dit standpunt te heroverwegen. Individueel vervoer beperkt, net als andere combinatiebeperkende indicaties, de mogelijkheid om ritten te combineren. Hierdoor neemt de benodigde voertuigcapaciteit toe en stijgen de uitvoeringskosten aantoonbaar. Voor andere indicaties die een vergelijkbaar effect hebben op de planbaarheid en combineerbaarheid van ritten (bijv. kamer tot kamer vervoer) worden wel toeslagen of opslagfactoren toegepast. Is opdrachtgever alsnog bereid een passende toeslag voor individueel vervoer op te nemen, zodat de extra kosten die rechtstreeks voortvloeien uit deze combinatiebeperkende indicatie op een reële wijze kunnen worden verdisconteerd in de inschrijving? Zo nee, kan opdrachtgever toelichten waarom voor individueel vervoer, ondanks de vergelijkbare impact op capaciteit en kosten, geen compensatie wordt toegestaan?	Nee, opdrachtgever is niet bereid een afzonderlijke opslag voor individueel vervoer op te nemen betreffende het Wmo vervoer.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
135	Nvl 30	In uw antwoord geeft u aan dat een dienst uitsluitend na overleg en met instemming van opdrachtgever mag worden gesplitst indien dit noodzakelijk is om te voldoen aan de eisen rondom elektrische voertuigen, zoals het starten met minimaal 90% acculading of het laadverbod gedurende een dienst. In de praktijk worden voertuigen echter vaak efficiënt ingezet over meerdere vervoerstromen, bijvoorbeeld waarbij een voertuig zowel leerlingenvervoer als Wmo-vervoer uitvoert. Daarnaast wordt tussen ritten en tijdens chauffeurspauzes waar mogelijk geladen, zodat 2 of meer opeenvolgende diensten met hetzelfde voertuig kunnen worden gereden. Gezien deze inzet, de beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de toenemende problematiek rondom netcongestie is het niet altijd realistisch of mogelijk om iedere nieuwe dienst te starten met een acculading van minimaal 90%, wat ook niet noodzakelijk is gezien de huidige actieradio van EV voertuigen. Uiteraard wordt er nooit geladen met reizigers in het voertuig. Kan opdrachtgever deze eis wijzigen en/of nader toelichten hoe deze eis in de praktijk moet worden toegepast wanneer voertuigen achtereenvolgens verschillende vervoersdiensten uitvoeren? Tevens verzoeken wij opdrachtgever te verduidelijken in welke situaties voorafgaande toestemming noodzakelijk is. Dient bijvoorbeeld voor iedere afwijking van de 90%-eis of voor iedere aanpassing in de voertuig- en personeelsplanning toestemming te worden gevraagd? En hoe wordt dit georganiseerd buiten reguliere kantooruren, bijvoorbeeld in de vroege ochtend, avonduren of weekenden? Is opdrachtgever op die momenten bereikbaar om dergelijke toestemming te verlenen en zo ja, via welke procedure?	Opdrachtgever begrijpt uw standpunt en past de eis aan. Elektrische voertuigen dienen bij de start van de dienst voldoende geladen te zijn om de ritten uit te voeren. Voertuigen mogen nooit geladen worden tijdens de uitvoering van de ritten en mogen uitsluitend geladen worden tijdens pauzes, tussen ritten of tussen diensten. Het laden van voertuigen mag nooit tot gevolg hebben dat een rit niet of niet tijdig wordt uitgevoerd.
136	Nvl 10	Naar aanleiding van uw antwoord verzoeken wij opdrachtgever te heroverwegen om voor scootmobielvervoer alsnog een opslag op te nemen. Hoewel het aandeel ritten met scootmobielreizigers beperkt is (ca. 0,8%), dienen deze ritten in de praktijk te worden uitgevoerd met een rolstoelgeschikt voertuig voorzien van een lift of oprijvoorziening. Een regulier voertuig is hiervoor niet geschikt, omdat de scootmobiel anders niet kan worden meegenomen. Daarnaast vergt het vervoeren van een scootmobiel meer tijd voor het in- en uitladen, het veilig vastzetten van de scootmobiel en de begeleiding van de reiziger. Tevens leidt de inzet van een rolstoelvoertuig tot beperkingen in de beschikbare capaciteit en de combinatiemogelijkheden met andere reizigers, vergelijkbaar met vervoer van reizigers die gebruikmaken van een rolstoel. Is opdrachtgever alsnog bereid een opslag voor scootmobielvervoer op te nemen, dan wel de bestaande opslag voor rolstoelvervoer van toepassing te verklaren op ritten waarbij een scootmobiel wordt vervoerd? Zo nee, kan opdrachtgever toelichten waarom voor scootmobielvervoer geen opslag wordt toegekend, terwijl hiervoor wel een rolstoelvoertuig moet worden ingezet en vergelijkbare operationele beperkingen en meerkosten ontstaan?	Nee, hiertoe is opdrachtgever niet bereid. Het doel van de vergoedsingssystematiek is om de gehele vervoersopdracht financieel gezond te kunnen uitvoeren en ziet niet toe op enkele ritten. Het aandeel scootmobielritten is van dusdanige proportie, dat opdrachtgever het gestelde handhaaft.
137	Algemene Inkoopvoorwaarden DUO-organisaties 2025, artikel 16, blz. 20-21	Inschrijver verzoekt u akkoord met een uitsluiting van aansprakelijkheid voor indirecte –en gevolgschade daaronder begrepen, winstderving, verlies aan data, bedrijfsstagnatie. Kunt u hiermee instemmen?	Opdrachtgever stemt hier niet mee in.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
138	Algemene Inkoopvoorwaarden DUO-organisaties 2025, artikel 16, blz. 20	Hoewel niet van toepassing op deze aanbesteding wil gegadigde er u op wijzen dat bij artikel 16 (blz. 20) de klasse 'voor opdrachten waarvan de totale waarde meer is dan € 150.000,- maar kleiner dan of gelijk aan € 500.000,-' ontbreekt.	Dank voor uw opmerkzaamheid
139	Nvl 99	U geeft aan niet bereid te zijn de verlengingsoptie wederkerig te maken. Bent u wel bereid om, voordat u een besluit neemt over verlenging, hierover met opdrachtnemer in overleg te treden en de argumenten van opdrachtnemer mee te wegen in uw beslissing?	Opdrachtgever is bereid met de opdrachtnemer in overleg te treden voorafgaand aan een verlenging. De besluitvorming over het wel of niet verlengen ligt echter in het geheel bij de opdrachtgever.
140	Nvl 94	Bent u bereid paragraaf 2.12 aan te passen, zodat verlenging uitsluitend plaatsvindt na schriftelijke instemming van beide partijen?	Nee, hiertoe is opdrachtgever niet bereid. Indien de opdrachtgever of de partij in de wachtkamer niet wenst te verlengen, maakt deze dit kenbaar aan de andere partij. In dat geval wordt niet verlengd. Enige proactiviteit mag daarbij van beide zijden verwacht worden.
141	NVl 93	n vervolg op uw antwoord op vraag 93 verzoeken wij u te verduidelijken welke aanvullende documenten en/of bewijsstukken een onderaannemer, op wiens draagkracht of bekwaamheid een beroep wordt gedaan, naast het eigen UEA dient te overleggen. Kunt u daarbij tevens aangeven welke stukken bij inschrijving moeten worden ingediend en welke pas na voorlopige gunning?	De stukken dienen na voorlopige gunning te worden overlegd. Afhankelijk van welk type beroep u doet op de onderaannemer kunnen de stukken variëren. In het PvE (LLV 8.9) wordt bijv het TX keurmerk genoemd. In bijlage C is vermeld welke stukken bij inschrijvoing en welke stukken na voorlopige gunning ingediend moeten worden. Bijlage G, een GvA en een verklaring belastingdienst kunnen bijv. uitgevraagd worden door Opdrachtgever
142	Nvl 64	Wij begrijpen dat Opdrachtgever bij de toepassing van de malus redelijkheid en billijkheid zal betrachten. Dit biedt inschrijvers vooraf echter geen enkele objectieve zekerheid. Onder de huidige regeling kan bovendien een zeer beperkte afwijking, bijvoorbeeld op één route, formeel leiden tot een korting van 4% op de totale maandfactuur. Bent u daarom bereid uw antwoord te heroverwegen en een tolerantiemarge van 2% te hanteren voordat de malus wordt toegepast? Concreet stellen wij voor de eerste staffel als volgt aan te passen: meer dan 2% tot 10% van de ritten niet uitgevoerd met een vaste chauffeur: 4% korting op de totale maandfactuur.	Daartoe is opdrachtgever niet bereid. Zoals in het PvE wordt gesteld zal de korting pas worden toegepast indien er sprake is van ernstige of herhaaldelijke nalatigheid. Een tijdelijke en zeer beperkte afwijking - door de opdrachtgever wel/niet als zodanig vast te stellen - valt daarmee per definitie niet te kwalificeren als grond om de korting toe te passen.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
143	Nvl 17 en 37	n antwoord 37 verwijst u naar antwoord 17. In antwoord 17 wordt echter niet aangegeven welke 'vastgestelde perioden' voor de Wmo-compensatieregeling gelden. De duur en wijze van vaststelling van deze perioden zijn voor gegadigden van belang om te kunnen beoordelen in welke mate deze compensatieregeling de financiële risico's gedurende de uitvoering afdekt en daarmee een verantwoorde inschrijving te kunnen doen. Kunt u daarom alsnog aangeven welke tijdsduur voor een vastgestelde periode geldt en hoe deze perioden worden vastgesteld?	Met "periode" wordt bedoeld een kalenderkwartaal. De compensatieregeling wordt na afloop van ieder kwartaal beoordeeld. Voor de vaststelling van de ondergrens wordt het aantal declarabele kilometers in hetzelfde kwartaal van het voorafgaande jaar als referentie genomen. Het minimum aantal kilometers wordt vastgesteld op 70% van het aantal declarabele kilometers in die referentieperiode. De kwartalen zijn: januari t/m maart, april t/m juni, juli t/m september en oktober t/m december.
144	Nvl 17 en 18.	Het antwoord op vraag 18 lijkt bij vraag 17 te horen. Kunt u dit bevestigen en het ontbrekende antwoord op vraag 18 alsnog publiceren?	Dank voor uw opmerkzaamheid. Dit is inderdaad niet goed verwerkt. Antwoord vraag 17: 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. Wmo 10.7 Dat is aan de opdrachtgever vast te stellen. In 10.7 is een voorbeeld opgenomen ter illustratie. Antwoord vraag 18: Nee, dit is niet het contractuele maximum. Aangezien het geen raamovereenkomst betreft eindigt de overeenkomst niet op het moment dat een maximale waarde is bereikt. De raming moet voor een goed geinformeerde inschrijver wel duidelijk zijn. Hierin is rekening gehouden met opties en indexaties.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
145	Nvl 15 en 16	Begrijpen wij goed dat de duurzaamheidspercentages per vervoersstroom worden gemeten en dat een eventuele malus uitsluitend betrekking heeft op de maandfactuur van de vervoersstroom waarin niet aan het vereiste duurzaamheidspercentage wordt voldaan?	Ja u begrijpt dit juist.
146	Nvl 9	Het antwoord op vraag 9 lijkt deels te ontbreken. Kunt u het volledige antwoord op vraag 9 alsnog publiceren?	Op dit moment is er geen intentie de passen te vervangen. Mocht dit gedurende de looptijd nodig zijn, zijn de kosten voor opdrachtnemer.
147	Bijlage A1 PvE LLV-C06, 2.6, blz 12	Jeugdwetvervoer kent, evenals het vervoer naar het (voortgezet) speciaal onderwijs, een afwijkend karakter, onder andere door wisselende locaties, dagen en vervoerstijden en vervoer in weekenden. Begrijpen wij daarom goed dat voor het Jeugdwetvervoer eveneens maximaal 10 verschillende chauffeurs per jeugdige mogen worden ingezet?	Voor het jeugdhulpvervoer worden per jeugdige maximaal tien chauffeurs ingezet. De opdrachtgever behoudt zich echter het recht voor om hiervan af te wijken en voor specifieke leerlingen of groepen leerlingen aanvullende dan wel afwijkende eisen te stellen.
148	NVI 21	Vragensteller heeft in de eerdere Nvl-vraag meerdere vragen gesteld over het dagbestedingsvervoer. Deze worden niet allemaal beantwoord in NVI 21. Omdat deze informatie van belang is voor de kosten- en capaciteitsinschatting, verzoeken wij u alsnog aan te geven: •Welk tarief geldt voor het vervoer in het kader van de Participatiewet? •Wat is de verwachte omvang van het vervoer in het kader van de Participatiewet, uitgedrukt in aantallen ritten, kilometers, frequentie en locaties? •Vindt dit vervoer uitsluitend plaats binnen 25 kilometer, of komen ook ritten naar puntbestemmingen (> 25 km) voor? Indien ook verder gelegen puntbestemmingen voorkomen, welk percentage van het vervoer in het kader van de Participatiewet betreft dit? Dit is van grote invloed op het volume, de benodigde capaciteit en de kostprijs. Mogen voor deze ritten in overleg afwijkende tarieven worden gehanteerd? •Is het vervoer in het kader van de Participatiewet opgenomen in de geraamde waarde van € 39,3 miljoen?	Vervoer in het kader van de PW wordt op dit moment niet verzorgd door de gemeenten. De mogelijkheid om dit vervoer vanuit andere vervoersstromen te laten uitvoeren is uitsluitend opgenomen als vangnet voor uitzonderlijke situaties, zoals logistieke knelpunten of maatwerkvoorzieningen waarbij de aanbieder geen vervoer kan organiseren. Naar verwachting zal het om slechts enkele incidentele gevallen gaan. De locaties worden genoemd in het antwoord op vraag 150. Deze kunnen gedurende de looptijd nog veranderen. Vanuit de aanbestedingswet is Opdrachtgever verplicht hier rekening mee te houden bij het opstellen van de raming.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
149	NVI 21	Vragensteller heeft in de eerdere Nvl-vraag meerdere vragen gesteld over het dagbestedingsvervoer. Deze worden niet allemaal beantwoord in NVI 21. Omdat deze informatie van belang is voor de kosten- en capaciteitsinschatting, verzoeken wij u alsnog aan te geven: •Welk tarief geldt voor het dagbestedingsvervoer? •Wat is de verwachte omvang van het dagbestedingsvervoer, uitgedrukt in aantallen ritten, kilometers, frequentie en locaties? •Vindt dit vervoer uitsluitend plaats binnen 25 kilometer, of komen ook ritten naar puntbestemmingen (> 25 km) voor? •Indien puntbestemmingen voorkomen, welk percentage van het dagbestedingsvervoer betreft dit? Dit is van grote invloed op het volume, de benodigde capaciteit en de kostprijs. Mogen voor deze ritten in overleg afwijkende tarieven worden gehanteerd? •Is het dagbestedingsvervoer opgenomen in de geraamde waarde van € 39,3 miljoen?	Het dagbestedingsvervoer wordt in principe uitgevoerd door de gecontracteerde aanbieders van Wmo-dagbesteding, waarbij vervoer onderdeel uitmaakt van die overeenkomst. De mogelijkheid om dagbestedingsvervoer vanuit het Wmo-vervoer te laten uitvoeren is uitsluitend opgenomen als vangnet voor uitzonderlijke situaties, zoals logistieke knelpunten of maatwerkvoorzieningen waarbij de aanbieder geen vervoer kan organiseren (bijvoorbeeld middels een betaalovereenkomst). Het reguliere dagbestedingsvervoer blijft voorliggend. Er zijn daarom geen aantallen beschikbaar; naar verwachting zal het om slechts enkele incidentele gevallen gaan. Vanuit de aanbestedingswet is Opdrachtgever verplicht hier rekening mee te houden bij het opstellen van de raming.
150	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 1.1.3, blz 7, Vervoer in het kader van de participatiewet	Hoe worden deze reizigers momenteel vervoerd? Wordt dit vervoer uitgevoerd door de vervoerder van de betreffende werklocaties? Zo ja, kunt u aangeven welke werklocaties dit betreft?	Zie het antwoord op vraag 148 Locaties: Hoofddorp, Wijkermeerstraat 36 Amstelveen, Binderij 1 Uithoorn, Industrieweg 13a Diemen, Landlust 2. + Verschillende locaties in Amsterdam.
151	Bijlage A2 PvE Wmo-C05, 1.1.3, blz 7, dagbestedingsvervoer	Hoe worden deze reizigers momenteel vervoerd? Wordt dit vervoer uitgevoerd door de vervoerder van de betreffende Wmo-dagbestedingsaanbieders? Zo ja, kunt u aangeven welke Wmo-dagbestedingsaanbieders dit betreft?	Voor de eerste twee vragen zie het antwoord op 149. De laatste vraag is niet te beantwoorden aangezien dit aanbod aan verandering onderhevig is.
152	PvE Wmo §8.2 lid 7 en §10.6 tot en met §10.12; PvE LLV §8.10; Nvl 16, 77 en 78.	Wilt u bevestigen hoe de uitsluiting van cumulatie uit antwoord 78 wordt toegepast op prestatiekortingen per rit, uitsluiting als foutrit, de €50-compensatie bij prioriteitsritten, maandmalussen en boetes? Kunt u dit illustreren voor één te late prioriteitsrit met ontbrekende GPS-registratie en voor één technische storing die beide vervoersstromen raakt? Welke sanctiegrondslag en financiële basis worden dan gekozen, en hoe wordt dubbeltelling voorkomen?	Eén te late prioriteitsrit met ontbrekende GPS-registratie: Geen vergoeding en €50 compensatie aan reiziger (PvE Wmo 10.6.2). Een te late prioriteitsrit wordt sowieso niet vergoed, en daarmee is de bepaling dat de rit niet wordt vergoed indien het deel uitmaakt van het te veel percentage foutitten (PvE Wmo 8.1 en Bijlage 3) niet van toepassing. De rit telt wél mee voor het percentage. Eén technische storing die beide vervoersstromen betreft: Het is opdrachtgever niet geheel duidelijk wat voor een technische storing u bedoelt en wat het effect van deze storing zou zijn. Indien het een landelijke technische storing betret die data verker onmogelijk maakt (f.e. storing KPN, Vodafone o.i.d.) zal opdrachtgever de opdrachtnemer niet verantwoordelijk voor houden en dit niet beboeten. Indien het een storing betreft in de apparatuur van de opdrachtnemer die data verkeer en/of GPS-registratie onmogelijk maakt, is het gestelde uit PvE Wmo 8.1 en Bijlage 3 van kracht) voor het Wmo vervoer. Voor LLV/JW is hiervoor geen bepaling opgenomen.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
153	Leidraad §1.11 en §5.2; PvE LLV §1.3 en §8.1.3; PvE Wmo §1.2.1 en §10.3; Nvl 19, 57 en 59.	De Wmo-volumeregeling is afgewezen. Voor LLV is de referentie voor de 20%-grens niet uitgewerkt. Een verschuiving naar duurdere indicaties kan bovendien optreden zonder groei van het totale aantal ritten. Vraag: Voor toepassing van de 20%-bandbreedte uit PvE LLV §1.3: ten opzichte van welke referentieperiode wordt de wijziging berekend, welke volume-eenheid wordt gehanteerd en vindt de berekening per gemeente of over de gezamenlijke opdracht voor leerlingen- en Jeugdwetvervoer plaats?	Het gaat om volumewijzigingen, dus om het vervoersvolume. Het vervoersvolume binnen het leerlingenvervoer wordt uitgedrukt in aantal uitgevoerde ritten/routes. Daarnaast is duidelijk aangegeven dat het op jaarbasis wordt bekeken, dus per kalenderjaar. Referentieperiode is dan het gehele jaar ervoor.Het betreft het volume van de gehele opdracht voor wat betreft het leerlingenvervoer, dus niet per gemeente bezien.
154	PvE LLV §2.6 en §8.10.3; Nvl 15, 64 en 74.	Wilt u één sluitende tabel publiceren met per schooltype, waaronder regulier onderwijs, SBO, SO, VO en VSO, het maximaal aantal vaste chauffeurs en de bijbehorende meetperiode? Hoe worden een tussentijdse routewijziging, instroom van een leerling en vervanging bij ziekte, vakantie of ontslag verwerkt in de telling en in de maandelijkse malusberekening? Graag een rekenvoorbeeld met een leerling die in meerdere routes reist.	Voor het leerlingen- en jeugdhulpvervoer gelden de volgende maximale aantallen chauffeurs per leerling/jeugdige: Regulier onderwijs: maximaal 10 chauffeurs. Speciaal basisonderwijs (SBO): maximaal 3 chauffeurs op jaarbasis. De naleving hiervan wordt maandelijks gemonitord. Speciaal onderwijs primair onderwijs: maximaal 3 chauffeurs op jaarbasis. De naleving hiervan wordt maandelijks gemonitord. Voortgezet onderwijs (VO): maximaal 10 chauffeurs per maand. Voortgezet speciaal onderwijs (VSO): maximaal 10 chauffeurs per maand. Jeugdwetvervoer (JW): maximaal 10 chauffeurs per maand. De opdrachtgever behoudt zich te allen tijde het recht voor om van deze uitgangspunten af te wijken en voor specifieke leerlingen, jeugdigen of groepen daarvan aanvullende dan wel afwijkende eisen te stellen. Aanvullend merken wij op dat in het PvE Leerlingenvervoer de haakjes momenteel onjuist zijn geplaatst. De tekst dient als volgt te luiden: "[...] Derhalve stelt opdrachtgever voor leerlingen naar voortgezet (speciaal) onderwijs bestemmingen een maximum van 10 verschillende chauffeurs per leerling per maand. Monitoring vindt plaats op basis van het aantal vaste chauffeurs per leerling volgens het gestelde in het PvE. Indien opdrachtnemer van mening is dat in een bepaalde periode sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor het niet haalbaar is om aan de eis te voldoen, dient deze dit bespreekbaar te maken met de opdrachtgever.
155	PvE LLV §6.1 en §6.2.2; PvE Wmo §9.3 en §9.4.2; Nvl 14, 79 en 80.	Wilt u vastleggen wanneer een melding als klacht geldt, wie bij verschil van inzicht de gegrondheid vaststelt en hoe dubbele klachten over dezelfde leerling- of reizigersrit worden behandeld? Wordt een klacht toegerekend aan de maand van uitvoering, ontvangst of definitieve gegrondverklaring? Hoe worden correcties na maandafsluiting en de norm bij lage ritvolumes per gemeente verwerkt?	Een klacht is een schriftelijke melding van een reiziger, ouder, verzorger, school of opdrachtgever over een vermeende tekortkoming in de uitvoering van het vervoer. Vragen om informatie, verzoeken om uitleg en meldingen die na onderzoek ongegrond blijken, worden niet als klacht geregistreerd. De opdrachtgever stelt de gegrondheid van een klacht vast na hoor en wederhoor. Meerdere klachten over hetzelfde incident of dezelfde rit tellen als één klacht. Klachten worden toegerekend aan de maand waarin de rit heeft plaatsgevonden. Correcties worden verwerkt in de eerstvolgende rapportageperiode.

nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
156	Leidraad §2.12; Nvl 60, 61, 62, 94 en 98.	Welke opzegtermijn geldt wanneer opdrachtnemer de wachtkamerregeling niet wil verlengen, en welke minimale voorbereidingstermijn geldt wanneer deze wordt geactiveerd?	De opzegtermijn bedraagt minimaal 3 maanden. Over de implementatieperiode is het volgende in de leidraad opgenomen: "De implementatietijd voor de overeenkomst waarvoor de wachtkamerovereenkomst wordt ingeroepen wordt in onderling overleg tussen de gemeenten en de inschrijver vastgesteld"