

Ref. nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Bijlage 22 Concept klachtprocedure Regiotaxi Utrecht	Kunt u aangeven met welke software het klachtenmeldpunt werkt of gaat werken? Met deze informatie heeft inschrijver beter inzicht of eventueel een koppeling mogelijk is en of alles efficiënt digitaal is af te werken.	Nee, dat kunnen we nu nog niet aangeven. Het is wel de bedoeling dat alles efficiënt en digitaal afgehandeld kan worden.
2	Bijlage 20, Bonus malusregeling	Op 21 juni 2023 heeft u een Bijlage 20 Bonus malusregeling gepubliceerd en deze heeft u vervolgens laten vervallen op 23 juni 2023. In diverse documenten wordt naar deze bijlage verwezen, echter is er geen nieuwe versie gepubliceerd. Kunt u op korte termijn inschrijvers deze bijlage ter beschikking stellen en inschrijvers voldoende ruimte geven om na publicatie nog mogelijke vragen te stellen inzake deze bijlage?	Als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen is de laatste versie van de Bonus-malusregeling opgenomen.
3	Bijlage 17 Algemene inkoopvoorwaarden Gemeente Zeist, Artikel 19,20 & 21, blz. 17 & 18	Deze artikelen zijn niet van toepassing op onze dienstverlening, bent u bereid deze niet van toepassing te verklaren?	Deze artikelen gaan over de levering van goederen. Daar het in deze aanbesteding om de levering van diensten gaat, gelden deze artikelen dus niet.
4	Bijlage 17 Algemene inkoopvoorwaarden Gemeente Zeist, Artikel 11.1, blz. 13	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 op vertrouwen.
5	Bijlage 17 Algemene inkoopvoorwaarden Gemeente Zeist, Artikel 8.1, blz. 12	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?	Opdrachtgever gaat akkoord met het gebruikersrecht. Het aangehaalde artikel gaat alleen over resultaten die in projecten samen worden ontwikkeld.
6	Bijlage 17 Algemene inkoopvoorwaarden Gemeente Zeist, Artikel 4.5, blz. 10	In artikel 4.5 Algemene Inkoopvoorwaarden geeft u 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. Graag uw akkoord. Indien u niet akkoord bent verzoekt inschrijver dit te motiveren.	Opdrachtgever gaat akkoord met uw voorstel en zal dit in overleg voor de ondertekening van de overeenkomst in de overeenkomst verwerken.
7	Bijlage 17 Algemene inkoopvoorwaarden Gemeente Zeist, Artikel 4.3, blz. 10	Mag inschrijver er van uit gaan dat de toestemming niet op onredelijke gronden weerhouden wordt?	Daar mag Inschrijver vanuit gaan. Opdrachtgever verwijst aanvullend naar antwoord op vraag 51.
8	Bijlage 15, Inschrijfbiljet Prijs Regiotaxi Utrecht 2024-2028	De OPOV lijst is op dit moment nog niet gepubliceerd. Deze lijst is essentieel voor het maken van een verantwoorde calculatie. Kunt u bevestigen dat de lijst zo spoedig mogelijk beschikbaar wordt gesteld voor de inschrijvers?	Het publiceren van de OPOV lijst is geen verantwoordelijkheid van de Opdrachtgever maar van de branche organisatie Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM).

9	Bijlage 3 Concept Overeenkomst Vervoer, artikel 13, blz 5 sub 4.	Aangezien u niets vermeld over het vernietigen van vertrouwelijke informatie in de overeenkomst stellen wij voor artikel 13.4 als volgt aan te passen: “Bij het beëindigen of binnen 15 dagen na einde contract zal Opdrachtnemer alle vertrouwelijke informatie – zoals onder meer persoonsgegevens – overdragen aan de Opdrachtgever en zal Opdrachtnemer deze informatie na de wettelijke bewaartermijn vernietigen.” Gaat u hiermee akkoord?	Opdrachtgever gaat akkoord met uw voorstel en zal dit in overleg voor de ondertekening van de overeenkomst in de overeenkomst verwerken.
10	Bijlage 3 Concept Overeenkomst Vervoer, artikel 9, blz 4	In het kader van een langdurig en goed partnerschap vragen wij u dit artikel wederkerig te maken, gaat u hiermee akkoord?	Nee , daar gaat Opdrachtgever niet mee akkoord.
11	Bijlage 3 Concept Overeenkomst Vervoer, artikel 1, blz 1 sub 2.	Met betrekking tot de volgorde van de documenten, u prevaleert de overeenkomst boven de Nota van Inlichtingen. Kunnen inschrijvers er daarom van uit gaan dat alle opmerkingen en wijzigingen uit de NvI worden verwerkt in de overeenkomst?	Alle wijzigingen zullen in overleg voor de ondertekening van de overeenkomst in de overeenkomst worden verwerkt.
12	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.8 Facturatie, blz.21	“Betaling door Opdrachtgever geschiedt binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur indien door de Vervoerder aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan.” Kan inschrijver er van uitgaan dat opdrachtgever het moment van ontvangst bij het contractmanagement bedoelt? Dit zodat de tijd welke het contractmanagementbureau nodig heeft om de factuur te controleren geen invloed heeft op de betalingstermijn en vervoerder in extreme gevallen veel langer als 30 dagen op de betaling hoeft te wachten.	De vervoerder dient de facturen in bij het contractmanagementbureau. Uiterlijk binnen 5 werkdagen vindt controle plaats door het contractmanagementbureau, waarna de (aangepaste) facturen kunnen worden ingediend bij de betreffende gemeente(n). Zodra de gemeente(n) de factuur hebben ontvangen gaat de betalingstermijn van uiterlijk 30 dagen in. Het definitieve facturatieproces wordt in de implementatieperiode met elkaar afgestemd.
13	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.7 Efficiënte ritplanning, blz.20	“De ritplanning zoals ingediend in de inschrijving geldt als referentiepunt” Inschrijver heeft niet kunnen herleiden waar zij deze planning in moet dienen, en wat de voorwaarden hiervoor zijn. In geen enkel ander document wordt deze planning vermeld. Kan inschrijver er van uit gaan dat deze zin per ongeluk in de documenten is gevoegd en inschrijver deze kan negeren? Zo niet, kunt u de voorwaarden aangeven waar aan deze dient te voldoen en waar inschrijver deze bij in moet dienen?	De zin: "De ritplanning zoals ingediend in de Inschrijving geldt als referentiepunt". Komt te vervallen
14	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.5 Reizigerstevredenheid, blz 15	U geeft aan een halfjaarlijks Reizigerstevredenheid onderzoek uit te voeren. Aan de uitkomsten verbindt u een bonus/malus berekend over de maandfactuur. Wordt deze bonus of malus eenmalig berekend enkel over de eerstvolgende maandfactuur? Zo niet kunt u aan de hand van een voorbeeld laten zien hoe u dit in de praktijk gaat uitvoeren?	In de bijgevoegde Bonus-malusregeling is aangegeven hoe die bonus of malus wordt uitgevoerd.
15	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.5 Reizigerstevredenheid, blz 15	U geeft aan een halfjaarlijks Reizigerstevredenheid onderzoek uit te voeren. Van af welk moment gaan de gevolgen voor de uitkomsten in, is dit het moment van publicatie of het moment van onderzoek?	De maand waarin het onderzoek is uitgevoerd is leidend, onder uitgevoerd moet hier worden verstaan: Het moment waarop het rapportcijfer is vastgesteld door het onderzoeksbureau en gecommuniceerd met de opdrachtgever.

16	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.2.8 Vaste zitplaats (begeleider), blz 9	U geeft aan dat een begeleider, wanneer naar oordeel van opdrachtgever een begeleider noodzakelijk is, declarabel is als reguliere deelnemer. Wordt deze begeleider door opdrachtgever ter beschikking gesteld aan de vervoerder? Zo niet, dan vragen wij de declarabele kosten voor een begeleider te heroverwegen, om een vergoeding voor een begeleider uit ons eigen personeelsbestand te ontvangen op basis van een vergoeding voor een reguliere deelnemer is niet kostendekkend. Gangbaar is het om een begeleider dan te vergoeden op basis van een uurtarief, gaat u in dit geval hiermee akkoord?	Ja, als op verzoek van de opdrachtgever, een begeleider door de vervoerder ingezet dient te worden dan worden de kosten van die begeleider vergoed tegen een tarief van € 50,00 per beladen uur.
17	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.20 Facturatie en betaling, blz. 37	“Betaling door Opdrachtgever geschiedt binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur indien door de Vervoerder aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan.” Kan inschrijver er van uitgaan dat opdrachtgever het moment van ontvangst bij het contractmanagement bedoelt? Dit zodat de tijd welke het contractmanagementbureau nodig heeft om de factuur te controleren geen invloed heeft op de betalingstermijn en vervoerder in extreme gevallen veel langer als 30 dagen op de betaling hoeft te wachten.	Zie het antwoord op vraag 12.
18	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.18.4 Reizigerstevredenheid, blz 30/31	U geeft aan een halfjaarlijks Reizigerstevredenheid onderzoek uit te voeren. Aan de uitkomsten verbindt u een bonus/malus berekend over de maandfactuur. Wordt deze bonus of malus eenmalig berekend enkel over de eerstvolgende maandfactuur? Zo niet kunt u aan de hand van een voorbeeld laten zien hoe u dit in de praktijk gaat uitvoeren?	Zie het antwoord op vraag 14.
19	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.4.4 Reizigersapp, blz 18	U geeft aan dat de reiziger de historische ritten moet kunnen inzien en downloaden vanaf start overeenkomst. Hierbij geeft u 01-01-2024 aan als start datum. Kan inschrijver er vanuit gaan dat dit een vergissing betreft en dit 01-04-2024 dient te zijn?	Dat is correct, de juiste datum is 01-04-2024.
20	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.4.2 Ritaanname via telefoon, blz. 16	U geeft aan dat na voltooiing van de telefonische reservering de medewerker de geregistreerde gegevens herhaalt en vraagt of deze correct zijn. Is het ook toegestaan om deze te laten herhalen in een automatisch gesproken boodschap waarna de reiziger kan aangeven of deze gegevens correct zijn?	Hiermee gaat opdrachtgever akkoord.
21	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.4.1 Boeken en uitvoeren van ritten binnen en buiten gewonnen percelen, blz 15	Naar inzicht van Inschrijver is de omschreven werkwijze moeilijk uitvoerbaar met betrekking tot de gevraagde datakoppeling, aangeboden en afgesproken prijzen en verrekening hiervan, informatievoorziening naar de reiziger (denk aan ETA, vertragingen, etc.) aangezien de reiziger door iemand anders wordt vervoerd als waar hij contact mee heeft, de te innen reizigers bijdrage, etc. Kan Aanbestedende dienst uitleggen hoe zij dit voor zich ziet en hoe dit in de praktijk uit te voeren is?	De eisen ten aanzien van de rituitvoering en communicatie met de reiziger zijn voor alle percelen gelijk. De partij die de rit aanneemt maar deze moet doorzetten naar de collega-vervoerder is vrij in de manier waarop de rit wordt doorgezet aan die collega-vervoerder. De collega-vervoerder die de rit uitvoert heeft contact met de klant ten aanzien van de uitvoering van de rit cf. de gestelde eisen uit het PVE. De rit wordt gefactureerd door de vervoerder die de rit heeft aangenomen. Over de onderlinge verrekensystematiek worden gedurende de implementatie afspraken gemaakt. Dat geldt ook voor het innen en afdragen van de eigen bijdrage

22	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.3.1 Dataprotocol en systeemkoppeling met Contractmanagmentbureau, blz 13	Als inschrijver het goed begrijpt is het datasysteem dat gebruikt wordt ook afhankelijk van welke partij het contractmanagement uitvoert. U geeft aan dat opdrachtgever €3000 vergoed en dat de overige kosten voor de vervoerder zijn. Echter, doordat niet duidelijk is welke partij het contractmanagement uitvoert is het voor inschrijver ook niet mogelijk om in te schatten welke kosten inschrijver in dat kader moet maken. Bent u er toe bereid om de kosten volledig voor rekening van de opdrachtgever te laten zijn. Zo niet, hoe dient inschrijver hier dan mee om te gaan bij het bepalen van de inschrijfprijs?	De maximale kosten voor de inschrijver voor het realiseren van deze koppeling bedragen € 3.000,00. De eventuele meerkosten komen voor rekening van de Opdrachtgever. Na akkoord en overleggen offerte bij Opdrachtgever.
23	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.2.Openeningstijden Vervoerssysteem, blz 12/13	Bij een openingstijd vanaf 06:30 uur in relatie tot hoofdstuk 2.6 Marges, betekent dit in praktijk dat bij een reguliere rit de reiziger al vanaf 06:15 uur mag worden opgehaald?	Dat is correct.
24	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.2.Openeningstijden Vervoerssysteem, blz 12/13	Het is niet duidelijk wanneer een rit geboekt mag worden. Kunnen ritten enkel tijdens openingstijden geboekt worden en zijn de vooraanmeldtijden dan ook enkel geldig tijdens openingstijden. Als voorbeeld: een rit met vooraanmeldtijd van 1 uur met opgegeven vertrektijd om 06:30 uur kan uiterlijk de dag ervoor om 23:00 worden aangemeld (zondag t/m donderdag)?	Het voorbeeld is correct. Dit geldt zowel voor telefonisch als digitaal reserveren.
25	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, eis 2.1.8 blz 10	Met welke pasleverancier dient inschrijver een koppeling te maken?	Dat is nog niet bekend.
26	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, eis 2.1.3.4 blz 8	U geeft aan dat in sommige gevallen een tweede hulpmiddel mee mag als bagage. Wat verstaat u onder sommige gevallen?	Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een rolstoelgebruiker die een rollator meeneemt; of een rollator en een variabel hulpmiddel waarbij t.a.v. het variabele hulpmiddel altijd afstemming tussen gemeente en vervoerder plaatsvindt.
27	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer	U spreekt in het PvE over het contractmanagementbureau. Kunt u aangeven wie dit is? In de leidraad geeft u aan dat het contractmanagement momenteel is ondergebracht bij de Provincie Utrecht, begrijpt inschrijver het dan goed dat de Provincie Utrecht de taken als beschreven in het PvE op zich neemt?	Het is nog niet bekend wie het Contractmanagement Bureau zal zijn. Dit kan een gecontracteerde externe partij zijn of (een vertegenwoordiging van) de gemeente(n) en/of de provincie.
28	Leidraad RTU 2024-2028, 5.4.1 Bepaling inschrijfprijs, blz 56	Ten behoeve van perceel 2, 3 en 4 spreekt u over 1 maandelijks vast bedrag, terwijl deze percelen zowel WMO-vervoer & OV-vangnetvervoer als leerlingenvervoer bevatten. De bonussen en malussen worden berekend over de totale maandfacturen, dus inclusief het maandelijks vast bedrag. Echter kennen het WMO-vervoer & OV-vangnetvervoer andere bonus/malus voorwaarden en percentages als het leerlingenvervoer. Daarbij is het niet reëel om bonus/malus toe te kennen over een wezenlijk andere opdracht, terwijl daarin geen invloed is op de uitvoering ervan. Kunt u aangeven hoe u dit in de praktijk ziet? Wordt in de praktijk dit vast maandbedrag gesplitst in een deel voor WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer en een deel voor Leerlingenvervoer? Zo ja, kunt u aangeven hoe deze splitsing er uit gaat zien?	Nee, het vaste bedrag wordt voor de vervoerder niet gesplitst in een bedrag voor het Wmo vervoer/OV vangnetvervoer en het leerlingenvervoer. De werking van de bonus-malusregeling is in de bijgevoegde bijlage aangegeven. Daarbij wordt bijv. de malus op stiptheid en niet data alleen bepaald over de variabele kosten. Zie ook de bijgevoegde Bonus-malusregeling.

29	Leidraad RTU 2024-2028, 5.4.1 Bepaling inschrijfprijs, blz 56	U spreekt over een totale vaste vergoeding in een maandelijks vast bedrag. De bedragen welke worden genoemd staan niet in verhouding tot de opgegeven omvang van de opdracht. Naar kennis en ervaring van inschrijver zijn dit bedragen per jaar, is dit correct? Wanneer opdrachtgever wil vergoeden op basis van vaste bedragen per maand, kunt u dan de juiste bedragen per maand aangeven?	De lijst met vaste vergoedingen betreft inderdaad jaarbedragen . U kunt de gepresenteerde bedragen delen door 12 (uitkomst na komma naar boven afronden) en de uitkomst als maandbedragen verwerken. De lijst wordt dan als volgt (de nummers verwijzen naar de percelen): 1. € 141.667 2. € 153.334 3. € 161.250 4. € 134.167 5. € 101.250
30	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 4 Presentatie, blz 54	Voor de presentatie verzoekt u dat er een planner aanwezig dient te zijn. In de praktijk is er onderscheid tussen een planner voor vraagafhankelijk vervoer en voor routegebonden vervoer. Kunt u aangeven welke van deze 2 expertises de planner dient te bezitten?	De casus zal gebaseerd zijn op vraagafhankelijk vervoer, omdat dit vervoer in elk perceel terugkomt. Het vraagafhankelijke vervoer zal dus de hoofdexpertise van de aanwezige planner moeten zijn.
31	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 4 Presentatie, blz 54	Kunt u inschrijvers aangeven hoeveel tijd zij krijgen voor de presentatie en, buitenom de inhoud van de casus, hoe de indeling van de gegeven tijd er uit gaat zien?	De maximale tijd voor de presentatie is 30 minuten. Daarna kan de commissie verhelderende vragen over de presentatie stellen. Voor de aanwezigheid bij de commissie kunt u 45 minuten tellen. Met de 15 minuten voorbereiding komt het geheel dan op 1 uur. N.B. In het antwoord op vraag 227 is de Voorbereiding gewijzigd in maximaal 30 minuten. Daarmee rekening houdende bedraagt de totale tijd 75 minuten.
32	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 4 Presentatie, blz 54	Dient inschrijver voor ieder perceel separaat een presentatie te doen, of wordt de presentatie voor alle percelen waar inschrijver op heeft ingeschreven beoordeeld?	Inschrijver hoeft maar 1 presentatie te doen. De score zal dan gelden voor elk perceel waarop is ingeschreven.
33	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 4 Presentatie, blz 54	Is de voorgelegde casus van toepassing op ieder perceel?	Ja.
34	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 4 Presentatie, blz 54	U verwacht van inschrijvers een presentatie. In de planning is niet aangegeven wanneer u deze presentatie verwacht. Kunt u inschrijvers aangeven wanneer deze presentaties gepland staan zodat inschrijvers hier al rekening mee kunnen houden in hun agenda en met de voorbereidingstijd?	Deze presentatie zal plaatsvinden in de fase "Beoordeling Inschrijvingen, rangorde bepalen, verificatie" die conform het schema op pagina 9 van de Leidraad plaatsvindt van 4 - 25 september 2023 (of in de fase met dezelfde naam wanneer dit schema gewijzigd wordt). Exacter kunnen we het nu niet bepalen. Wij zullen bij de publicatie van de laatste Nota van Inlichtingen het tijdschema nader bepalen zodat u daar bij de personeelsplanning rekening mee kunt houden. N.B. Het tijdschema van pagina 9 van de Leidraad wordt in antwoord op vraag 286 van deze NVI gewijzigd.
35	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.4 Onderdeel 3 Duurzaamheid, blz 53	U geeft aan dat er maximaal 150 punten te behalen voor het onderdeel Duurzaamheid en verwijst hierbij naar invulformat in Bijlage 16. Wanneer inschrijver Bijlage 16 invult zijn er maximaal 100 punten te behalen. Kan inschrijver er van uit gaan dat er maximaal 150 punten te behalen zijn? Zo ja, kan Aanbestedende dienst aangeven hoe zij dit gaat omrekenen, of kan Aanbestedende dienst een aangepaste Bijlage 16 ter beschikking stellen waarin de 150 punten te herleiden zijn?	De score die uit Bijlage 16 komt moet gezien worden als het percentage van het aantal punten in het gunningscriterium. Dus wanneer uw invulling van Bijlage 16 sluit op 100, dan krijgt de volle 150 punten. En dan verder steeds in verhouding. Deze uitkomsten worden wanneer nodig omgerekend naar 2 decimalen en vanuit 3 decimalen dan afgerond naar boven.
36	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.2 Onderdeel 2 Operationeel plan, blz 52	In het kwaliteitsplan chauffeurs vraagt u onder andere een planning ten aanzien van de opleidingen. Staat u inschrijvers toe deze planning op een separate A3 toe te voegen aan de inschrijving? Dit maakt het geheel meer duidelijk en overzichtelijk.	Deze planning mag als separaat overzicht worden toegevoegd.

37	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.1 Onderdeel 1 Partnerschap, blz 51/52	Het inschrijver niet duidelijk wat u met onderstaand sub criteria bedoelt. 6. Op welke wijze geeft u vorm aan maatschappelijk verantwoord ondernemen? Dient inschrijver zijn antwoord te relateren aan deze opdracht of de algemene bedrijfsvoering?	Het vormt een onderdeel van Onderdeel 1: Partnerschap "Opdrachtgever vindt dat partnerschap een goed fundament biedt voor kwaliteit en continuïteit van het Vervoer". Aangegeven wordt dat Inschrijver vrij is om te bepalen welke onderwerpen in relatie tot dit onderwerp worden beschreven, met daarbij een opsomming van punten waaraan wel aandacht moet worden besteed. Het punt 6 staat in deze opsomming en daaruit komt voort dat Inschrijver hier moet relateren aan deze opdracht. Wanneer Inschrijver zaken uit de algemene bedrijfsvoering van belang vindt in relatie tot deze opdracht, dan kunnen die zeker worden beschreven.
38	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.1 Onderdeel 1 Partnerschap, blz 51/52	Het inschrijver niet duidelijk wat u met onderstaand sub criteria bedoelt. 3. Wanneer zou er volgens u reden zijn om de geboden prijs en/of gevraagde kwaliteit ter discussie te stellen? Wat verwacht u dat inschrijvers hier uitwerken. Met deze vraag biedt u inschrijvers de mogelijkheid om een voorbehoud te plaatsen en hoe beoordeelt u welk voorbehoud of welk antwoord “beter” is? Deze uitvraag leidt tot het geven van een wenselijk antwoord en geen objectief antwoord.	Opdrachtgever biedt door het aangeven van dit punt de ruimte om dit naar eigen inzicht uit te werken. Daaruit komt geen sturing naar gewenste antwoorden voort . Uw punten zullen ook niet als voorbehouden worden gezien maar als aandachtspunten in samenwerking op dit punt. Zoals bekend worden de Inschrijvingen apart en niet in onderlinge vergelijking beoordeeld. Er is dus geen kwestie van wat een "beter" antwoord is. De antwoorden en uitwerkingen op dit punt zullen worden beoordeeld op de mate waarin ze bijdragen aan goede samenwerking tussen Opdrachtgever en Vervoerder zodat kansen en bedreigingen in gezamenlijkheid het hoofd geboden kunnen worden.
39	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3.1 Onderdeel 1 Partnerschap, blz 51/52	Het inschrijver niet duidelijk wat u met onderstaand sub criteria bedoelt: 2. Welke cultuur staat u voor in samenwerkingen met opdrachtgevende overheden en hoe sluiten uw compliance-regeling en/of bedrijfsvoering hierop aan? Wat verstaat u onder “cultuur”?	Opdrachtgever doelt hiermee op de wijze waarop u de samenwerking met opdrachtgevende overheden hebt of graag wilt vormgegeven zodat er van partnerschap sprake is. Een cultuur van samenwerking tot stand brengen betekent in wezen o.a. een omgeving van vertrouwen en transparantie creëren.
40	Leidraad RTU 2024-2028, 5.3. Subgunningscriterium Kwaliteit, blz 51	U spreekt over meerwaarde en inschrijver dient dit aan te geven. Voor wie dient de meerwaarde in het aanbod te zijn (reiziger, opdrachtgever, etc.). Kan Aanbestedende dienst aangeven wat de verwachtingen in het kader van de beoordeling zijn?	De tekstpassage waar u naar verwijst is de algemene inleiding op het Subgunningscriterium Kwaliteit, daarna volgt de specificatie per onderdeel. Uit de onderdelen kunt u afleiden welke verwachtingen Opdrachtgever op dit punt geeft. Het staat u vrij om per onderdeel specifieke meerwaarde per door u genoemde groepen toe te voegen.
41	Leidraad RTU 2024-2028, 5.2 Gunningscriterium, blz 49	Hoe vindt de omzetting van de scores 10 t/m 0 plaats naar het aantal punten dat de inschrijver scoort?	Deze punten bepalen het percentage van de punten die een Inschrijver dan scoort. Een 8 is dus goed voor 80% van de punten.
42	Leidraad RTU 2024-2028, 5.2 Gunningscriterium, blz 49	Betekent dit dat er binnen de beoordelaars ook expertise zit op het gebied van leerlingenvervoer? Dat kan inschrijver op basis van uw opsomming niet herleiden.	Binnen de beoordelaars zal ook expertise op leerlingenvervoer zitten. Opdrachtgever begrijpt dat de afkortingen in de opsomming niet helemaal duidelijk zijn, maar dat is geborgd.
43	Leidraad RTU 2024-2028, 5.1 Gunningscriterium, blz 48/49	U geeft aan dat in percelen waarin gecombineerd wordt aanbesteed, u de score op prijs berekend door de score onderdelen WMO-vervoer en OV-Vangnetvervoer op te tellen bij de score voor het onderdeel Leerlingenvervoer op te tellen en te delen door 2. Aangezien deze 2 vervoersonderdelen niet in verhouding zijn is dit geen eerlijke weging. Score's van beide onderdelen moeten naar verhouding worden gewogen en basis hiervan moet een uiteindelijke score worden bepaald (voorbeeld als het volume WMO en OV 1/3 is en het LLV 2/3 zal de score van het LLV ook voor 2/3 moeten tellen). Gaat u hiermee akkoord?	Nee daar gaat de opdrachtgever niet mee akkoord. Hetgeen in de Leidraad is aangegeven is niet juist. Zoals uit bijlage 15 blijkt wordt per perceel maar één kilometertarief uitgevraagd. Dat tarief geldt zowel voor het Wmo/OV vangnet vervoer als voor het leerlingenvervoer. De tekst uit de Leidraad komt te vervallen. Zie verder in paragraaf 5.4.2. van de Leidraad.
44	Leidraad RTU 2024-2028, 4.4 Ruslandverklaring, blz 45/46	In deze paragraaf vraagt u inschrijvers om bijlage 13 Ruslandverklaring in te vullen, te ondertekenen en in te dienen bij inschrijving. Deze bijlage 13 ontbreekt echter in de checklist (bijlage 24). Kunt u deze aan de checklist toevoegen?	Wij zullen deze aan de Checklist Bijlage 24 toevoegen en deze Nieuwe Bijlage 24 dan tegelijk publiceren met de publicatie van Nota van Inlichtingen 1.

45	Leidraad RTU 2024-2028, 44.3.3.1 Kerncompetenties, blz 42	Voor de kerncompetenties geeft u in de leidraad het volgende aan: “Met een soortgelijke opdracht wordt o.a. bedoeld vraagafhankelijk Vervoer (bijv. CVV, OV-taxi, Valys, ziekenvervoer, niet: luchthaventaxi en straattaxi).” In bijlage 12 Verklaring referenties leest inschrijver het volgende: “De inschrijver heeft opdrachten uitgevoerd betreffende Vraagafhankelijk Vervoer (bijv. CVV, OV-taxi, luchthaventaxi, Valys, straattaxi, ziekenvervoer e.d.) waarbinnen” Inschrijver leest hier een tegenstrijdigheid. Kan inschrijver ervan uitgaan dat de leidraad hierin leidend is en luchthaventaxi en straattaxi uitgesloten is? Zo ja, kunt u een aangepaste Bijlage 12 ter beschikking stellen?	Ja, de inschrijver kan er van uitgaan dat de Leidraad leidend is. De tekst in bijlage 12 wordt als volgt aangepast (bijv. CVV, OV-taxi, Valys, ziekenvervoer e.d.). Een aangepaste bijlage 12 is bijgevoegd.
46	Leidraad RTU 2024-2028, 4.3.1 financiële en economische draagkracht, Verzekering tegen beroepsrisico's, blz 39	U vraagt om een schadeverzekering inzittenden zodat eventuele schade voor passagiers vergoed worden. Wettelijk gezien dient inschrijver te beschikken over een WAM-verzekering die tevens dekking geeft om de schade voor passagiers te vergoeden. Bent u bereid om in plaats van de schadeverzekering inzittenden de WAM-verzekering te accepteren? Hierdoor hoeven inschrijvers geen hoge aanvullende kosten te maken die verdisconteerd worden in de inschrijfprijs en heeft u de gewenste / geëiste dekking ten aanzien van de passagiers.	Nee daartoe zijn wij niet bereid omdat deze schadeverzekering op dit punt anders in ingericht en de SVI een volgens ons noodzakelijke aanvulling is.
47	Leidraad RTU 2024-2028, 4.3.1 financiële en economische draagkracht, Solvabiliteit, blz 38	U geeft aan dat het zeer belangrijk is om met een financieel stabiele organisatie zaken te doen. Inschrijver onderschrijft dit belang, zeker na de (financieel) onzekere corona periode. De normstelling van bepaalde onderdelen kan inschrijver daardoor echter niet verklaren. Veel financiële instellingen verklaren een bedrijf "gezond" als de solvabiliteit minimaal 25% is. Bent u bereid om deze normering aan te passen? Indien u daar niet toe bereid bent, ontvangt inschrijver graag uw zienswijze waarom u van mening bent dat deze normering volstaat.	De door Opdrachtgever gehanteerde norm is een gangbare norm, die ook uit landelijke jurisprudentie is voortgekomen als een acceptabele norm. Gestelde norm blijft gehandhaafd.
48	Leidraad RTU 2024-2028, 3.7 Categorieën blz 35	Aanbestedende dienst deelt de verschillende percelen terecht in op verschillende categorieën, aangezien er in uitvoering tussen deze categorieën een wezenlijk verschil zit (vraagafhankelijk vervoer en routevervoer). Vervolgens vraagt Aanbestedende dienst inschrijvers voor al deze categorieën (percelen) 1 gelijke inschrijving te doen. Gezien de verschillen in uitvoering en dus ook de verschillen in aan te bieden kwaliteit verzoekt inschrijver aanbestedende dienst om per categorie onderscheid te maken in de inschrijvingen en dus per categorie een kwalitatieve uitvraag te doen. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, daarmee gaat Opdrachtgever niet akkoord. In de percelen waarbij sprake is van de door u genoemde 2 categorieën heeft Inschrijver voldoende extra ruimte in het Subgunningscriterium Kwaliteit om hier aandacht aan te besteden.
49	Leidraad RTU 2024-2028, 3.7 Gunningsvolgorde blz 35	Aanbestedende dienst geeft hier een gunningsvolgorde aan voor de percelen. Mede door de beperking binnen de categorieën kan dit het aantal inschrijvingen per perceel beperken. Als voorbeeld, indien inschrijver inschrijft op perceel 1 en 5 en daarbij een voorkeur heeft voor perceel 5, kan hij overwegen om daarom niet in te schrijven op perceel 1, om het risico te beperken. Wanneer aanbestedende dienst daarentegen inschrijvers bij inschrijving per categorie een voorkeur laat opgeven per perceel en daarmee de gunningsvolgorde loslaat, zal de kans op het aantal inschrijvingen per perceel aanzienlijk vergroten en daarmee meer concurrerende aanbiedingen ontvangen. Gaat u hiermee akkoord?	Daarmee gaat Opdrachtgever niet akkoord.

50	Leidraad RTU 2024-2028, 3.4.3 holding, blz. 32	Hoe toetst u of de aanbiedingen onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen?	Hierbij zal Opdrachtgever vooral werken vanuit een aantal arresten van het Europese Hof van Justitie op dit punt. Een afvinkbare lijst van criteria is niet op te stellen. Opdrachtgever zal deze ondernemingen verzoeken de onafhankelijkheid te bewijzen. Daarna zal Opdrachtgever deze bewijzen onderzoeken en dan conclusies trekken. Inschrijvers uit hetzelfde concern moeten (uiteeraard) de onafhankelijkheid van hun eigen inschrijving bewaken. In het kader van een mogelijk te leveren (tegen)bewijs van onafhankelijkheid, moeten de genomen maatregelen ("Chinese walls") vanaf de start van voorbereiding inschrijving goed worden gedocumenteerd. Denk daarbij niet limitatief aan: <ul style="list-style-type: none"> - Aparte tenderteams; - Andere vertegenwoordigers (bestuurders of gevolmachtigden); - Geheimhoudingsverklaringen van betrokken medewerkers.
51	Leidraad RTU 2024-2028, 3.4.2 Het doen van een beroep op een derde, punt 14, blz 32	Kan Aanbestedende dienst aangeven op basis van welke objectieve criteria toestemming verleend gaat worden?	Opdrachtgever zal beoordelen of de onderaannemers/derden voldoen aan de aan onderaannemers/derden gestelde eisen in de aanbestedingsstukken. Dit is een objectieve toets. Wanneer Inschrijvers deze toetsing zelf al doen voor voordracht dan is de kans dat er geen goedkeuring komt minimaal.
52	Leidraad RTU 2024-2028, 3.4 voorschriften voor het indienen van een inschrijving, punt 14, blz 28	Hier geeft u aan dat inschrijvers bij inschrijving rechtsgeldigheid van ondertekening dienen aan te tonen door een uittreksel uit het handelsregister. In de checklist (bijlage 24) geeft u echter aan dat dit uittreksel pas na voorlopige gunning dient te worden aangeleverd. Kan inschrijver er van uit gaan dat bijlage 24 hierin incorrect is en dat het uittreksel bij inschrijving dient te worden ingediend?	Ja, Inschrijver kan daarvan uitgaan. Uittreksel KvK dient bij inschrijving ingediend te worden. Bijlage 24 zal hierop worden aangepast.
53	Leidraad RTU 2024-2028, 3.2.1 Gegevensbescherming bullit 2, blz 23	U geeft aan dat inschrijver middels aanleveren van ISO 27001 certificaat moet aantonen dat de informatiebeveiliging in orde is. Deze paragraaf lijkt aan te geven dat deze bij gunning moet worden overlegd, echter ontbreekt deze in de checklist (bijlage 24). Begrijpt inschrijver het goed dat ook dit certificaat binnen 10 kalenderdagen na voorlopige gunning moet worden aangeleverd?	Dit begrijpt Inschrijver goed. Dit certificaat moet binnen 10 kalenderdagen na voorlopige gunning worden aangeleverd.
54	Leidraad RTU 2024-2028, 2.11.4 sancties, blz. 20	Inschrijver merkt op dat bijlage 20 vervallen is. Betekent dit dat er geen bonus/malus regeling van toepassing is?	Bijlage 20 is niet vervallen. Bijlage 20 betreft de bonus-malusregeling. Voor de volledigheid is de definitieve Bonus-malusregeling (Bijlage 20) nogmaals als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd.
55	Leidraad RTU 2024-2028, 2.11 overmacht, blz. 20	Mag inschrijver er van uit gaan dat u onder landelijke stakingen een staking verstaat als gevolg van een landelijk CAO conflict. Immers, daar heeft de vervoerder individueel geen enkele invloed op.	Het gaat Opdrachtgever dan om een staking als gevolg van een landelijk CAO conflict.
56	Leidraad RTU 2024-2028, 2.10 Maatschappelijk verantwoord inkopen: Social Return, blz. 18	Gezien deze aanbesteding het leveren van een dienst betreft is het volgens de Gids Proportionaliteit enkel een social return verplichting op de loonsom van de betreffende opdracht gangbaar. Mag inschrijver er van uit gaan dat dat ook voor deze opdracht zo geldt?	Op basis van de Gids Proportionaliteit is het mogelijk om bij opdrachten met een hoge arbeidscomponent, een percentage van de opdrachtsom te gebruiken. Daarom heeft Opdrachtgever voor een percentage van de opdrachtsom gekozen.
57	Leidraad RTU 2024-2028, 2.8, Wachtkamerconstructie blz. 16	U stelt "de inschrijving van de nummers in de wachtkamer worden "bevroren". Wat bedoelt u met "de inschrijving van de nummers"?	Het gaat hier om de het "bevroren" houden van de inschrijving.

58	Leidraad RTU 2024-2028, 2.8, Wachtkamerconstructie blz. 16	U geeft aan dat bij het ingaan van de wachtkamerconstructie deze partij in staat moet zijn om binnen drie maanden het vervoer volledig over te nemen. Inschrijver acht deze termijn niet realistisch. U geeft in de aanbesteding aan dat het een complexe opdracht betreft. De termijn voor de implementatie bedraagt dan ook 7 maanden. Over het algemeen speelt er bij het inroepen van de wachtkamerovereenkomst problematiek die er voor zorgt dat opvolging nodig is. Inschrijver acht het onder deze omstandigheden dan ook niet realistisch dat u een termijn van 3 maanden verlangt. Bent u bereid om dit aan te passen naar 5 maanden?	Op dat moment gaan Opdrachtgever en de partij die vanuit de Wachtkamerconstructie doorschuift met elkaar in overleg. Daarbij blijft de termijn van 3 maanden overeind omdat het vervoer op de weg voor reizigers weer snel geregeld moet worden. In overleg wordt dan bepaald op welke punten coulance noodzakelijk is en welke ruimere termijnen nodig zijn. Opdrachtgever betracht deze coulance gedurende 6 maanden na tekenen van de vervoersovereenkomst die volgt op de wachtkamerovereenkomst.
59	Leidraad RTU 2024-2028, 2.6 Invloedfactoren op het volume, blz. 14	U geeft een niet-limitatieve opsomming van factoren die invloed kunnen hebben op het vervoersvolume. Zijn er op dit vlak al concrete ontwikkelingen die bij u bekend zijn waardoor het vervoersvolume zal wijzigen?	Op dit moment zijn er geen concrete ontwikkelingen bekend.
60	Penvoering	De gemeente Zeist is de penvoerder. Mocht er onverhoopt een geschil ontstaan, wie moet dan worden aangesproken? Welke partij(en) moeten worden gedagvaard? Het is een tijdsintensieve en kostbare opgave de provincie en alle gemeenten te dagvaarden? Kunt u hiervoor een praktisch oplossing bieden?	De gemeente Zeist vervult in het kader van deze de rol van Opdrachtgever en die vertegenwoordigt de betrokken partijen.
61	1.3 Leidraad	Een inschrijver kan maximaal 3 percelen winnen en moet in dat kader misschien kiezen? Of gaat de rangorde dan werken waarbij bij cat. 1 perceel 1 dan gegund wordt (en niet 5) en/of bij cat 2 perceel 2 (en niet 4) (zie p. 35)? Als moet worden gekozen, moet een inschrijver vooraf al een keuze bekendmaken? Dat is misschien wel verstandig omdat anders achteraf discussie kan ontstaan? Bijvoorbeeld kan dat er anders onverhoopt toe leiden dat de winnende partij achteraf met concurrenten praat over welk perceel/welke percelen worden gekozen. Dat lijkt inschrijver niet gewenst.	Alle inschrijvingen worden beoordeeld. In artikel 3.7 is beschreven in welke volgorde de gunning van de percelen plaatsvind. Eerst wordt perceel 1 gegund. De winnaar van dat perceel kan in elk geval niet perceel 5 gegund krijgen. Vervolgens wordt perceel 2 gegund. De winnaar van dat perceel kan in elk geval niet perceel 4 gegund krijgen. Vervolgens wordt perceel 3 gegund, daarna perceel 4 en 5. Bij die methode wordt duidelijk hoe het voornemen tot gunning er uit ziet. Zie verder ook het antwoord op vraag 62.
62	Leidraad 1.3	Een inschrijver kan maximaal 3 percelen winnen en moet in dat kader kiezen. Stel dat een kort geding wordt gestart waardoor toch aan een andere partij wordt gegund voor een bepaald perceel, wat heeft dat dan voor invloed voor de gunning bij de andere percelen? Ter illustratie: stel een inschrijver heeft vier percelen gewonnen. De inschrijver verliest na een kort geding een van zijn drie percelen. Krijgt hij dan alsnog het vierde perceel dat hij gewonnen heeft? Wat gebeurt er dan met de (voorlopige) gunning bij dat andere perceel? Maakt het daarbij nog uit of de 20 dagen termijn is verlopen?	Na beoordeling van alle inschrijvingen wordt de rangorde van alle percelen vastgesteld. Hierop wordt het voornemen van gunning per perceel bepaald met in achtneming van de voorwaarden voor de gunning. Na de bezwarenprocedure of afhandeling van eventueel ingediende bezwaren c.q. gerechtelijke uitspraken wordt de definitieve rangorde vastgesteld. Hierop wordt de definitieve gunning gebaseerd.
63	Leidraad 1.3	Stel een partij wint vier percelen. Doet deze partij dan bij het vierde perceel nog wel mee bij de beoordeling van de prijs (terwijl hij de opdracht feitelijk niet kan winnen)?	Alle inschrijvingen worden beoordeeld. Zie ook het antwoord op vraag 62.

64	Paragraaf 2.3 aanbestedingsleidraad	de laatste alinea op deze pagina is inschrijver niet helemaal duidelijk. Bedoelt de aanbestedende dienst: “Van rechtspersonen die aan elkaar gelieerd zijn in de zin van artikel 2:24a BW of die met elkaar zijn verbonden in een groep als bedoeld in artikel 2:24 b BW (dochtermaatschappijen van dezelfde holding) mag zich per Perceel niet met meer dan één rechtspersoon aanmelden, tenzij de uitzonderingssituatie als beschreven in paragraaf 3.4.3 van deze leidraad aan de orde is. Voor meer informatie over dit voorschrift wordt verwezen naar paragraaf 3.4.3. Indien Opdrachtgever constateert dat er is ingeschreven in strijd met de in deze paragraaf genoemde eis, zullen alle betrokken Inschrijvers worden uitgesloten van (verdere) deelname aan de aanbestedingsprocedure.” ?	Ja, dat klopt. Indien de opdrachtgever constateert dat hier bedoelde rechtspersonen hebben ingeschreven in strijd met het voorschrift van paragraaf 3.4.3., zullen alle betrokken inschrijvers worden uitgesloten.
65	Paragraaf 2.3 aanbestedingsleidraad	Hierin staat dat partijen die volgens 2.24 a en b BW aan elkaar verbonden zijn slechts een keer mogen inschrijven (met een mogelijke uitzondering). Kunt u bevestigen dat dit ook geldt voor partijen die mogelijk niet voldoen aan 2.24 a en 2.24 b BW maar die wel (zeer) nauw aan elkaar verbonden zijn doordat de uiteindelijke ubo's / eigenaren (in ieder geval in aanzienlijke mate) dezelfde zijn en/of de beslissers/bestuurders (deels) dezelfde zijn?	Ja, dat kunnen wij bevestigen. Ook in dat geval houden inschrijvers de mogelijkheid om aan te tonen dat hun inschrijvingen onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen, zoals bedoeld in paragraaf 3.4.3.
66	Aanbestedingsleidraad 5.4.2	Beoordeeld wordt op een gewogen beoordelingsprijs die automatisch volgt uit de invulling van bijlage 15 Inschrijfbiljet Prijs. Dit lijkt niet aan te sluiten bij het gepubliceerde formulier. Daarop kan per perceel slechts een tarief worden ingevuld. Kan de aanbestedende dienst dit nader toelichten?	Zie het antwoord op vraag 43.
67	Bijlage 16	Er lijkt een fout te zitten in Bijlage 16. De maximale score is 100 punten terwijl in de aanbestedingsleidraad aan wordt gegeven dat 150 gescoord kunnen worden. Kan de aanbestedende dienst een nieuwe bijlage 16 publiceren?	Zie antwoord op vraag 35.
68	2.6 Aanbestedingsleidraad	Vanwege wijzigingen van beleid etc kan de vraag naar vervoer afnemen. Om een goede inschatting te kunnen maken van het volume in de toekomst, zouden wij graag vernemen of er ideeën of plannen zijn bij de gemeenten en provincie die mogelijk van invloed kunnen zijn op het volume? Als die er zijn, kunt u die dan met ons delen?	Zie antwoord op vraag 59.

69	Concept overeenkomst artikel 9	De bijgevoegde concept overeenkomst artikel 9 geeft Opdrachtgever de mogelijkheid op basis van gewichtige redenen de overeenkomst te beëindigen en dat zonder recht op schadevergoeding. Als gewichtige redenen worden genoemd wijzigingen van beleid / maatregelen van de overheid. Een tussentijds beëindiging heeft grote financiële gevolgen voor een opdrachtnemer (personeel is in dienst, voertuigen zijn nog niet afgeschreven etc etc). Het is niet proportioneel dit risico op deze manier bij de inschrijvers neer te leggen. De bepaling mag zo niet in stand blijven. Als er een wijziging van beleid komt, is dat een risico dat niet door de inschrijver maar door de overheid dient te worden gedragen. Het gaat ook veel verder dan paritair vastgestelde voorwaarden, hetgeen aantoon dat het niet proportioneel is (en niet eens is toegestaan). Kan de aanbestedende dienst deze bepaling aanpassen? Zo niet, waarom niet?	Als de overeenkomst om gewichtige redenen wordt beëindigd en dat zijn redenen zoals genoemd in artikel 9 van de overeenkomst, zullen partijen met elkaar in overleg treden over de gevolgen daarvan en de wijze waarop die gevolgen worden afgehandeld.
70	Leidraad pagina 54	Een presentatie/interview aan de kant van de inschrijver wordt gedaan door medewerkers die direct te maken hebben met de dagelijkse werkzaamheden zoals beschreven in deze opdracht. Kunt u concretiseren wat u met dagelijkse werkzaamheden bedoelt?	Hier doelt Opdrachtgever op medewerkers die in de Uitvoering zitten. Door de toevoeging in de zin daarna wordt duidelijk wat ermee bedoeld wordt. Zie ook antwoord op vraag 30.
71	Aanbestedingsleidraad pagina 26 onder 5	Een derde of onderaannemer mag voor meerdere inschrijvers acteren? Hoe wordt voorkomen dat hierdoor geen informatie wordt uitgewisseld en een gelijk speelveld blijft bestaan?	Ja, een Derde of Onderaannemer mag voor meerdere Inschrijvers op Vervoerspercelen tegelijk acteren (tot een maximum van 3 bij gunning). Het is deze Derde of Onderaannemer niet toegestaan om concurrentiegevoelige gegevens van de ene Inschrijver te delen met de andere Inschrijver. Blijkt dat dit wel het geval is geweest en moet worden geconcludeerd dat dit heeft geleid tot een vervalsing van de mededinging als bedoeld in artikel 2.87 lid 1 onder d Aw, dan kan dit leiden tot uitsluiting van de betreffende Inschrijver(s).
72	Aanbestedingsleidraad pagina 25	Als voorwaarde wordt gesteld: “dan dient uiterlijk 24 uur voor de sluitingstermijn een kort geding procedure aanhangig te worden gemaakt bij de bevoegde voorzieningenrechter en dient Opdrachtgever hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld middels betekening van de dagvaarding op het adres van Opdrachtgever, bij gebreke waarvan ieder recht om tegen de aanbestedingsstukken te ageren vervalt.” Inschrijver denkt dat zo een eis niet proportioneel is en maakt daartegen uitdrukkelijk bezwaar. In ieder geval dient de 24 urenseis te worden geëcarteerd.	Deze passage staat in paragraaf 3.3 onder Voorschriften voor het stellen van vragen en met Sluitingstermijn wordt verwezen naar de uiterlijke indiening van de inschrijvingen. Inschrijver kan dan tot uiterlijk 24 uur voor deze sluitingstermijn via de geschetste procedure aangeven of de reactie op gestelde vragen volgens Inschrijver niet leidt tot een noodzakelijke aanpassing van de aanbestedingsdocumenten, of tot een aanpassing die in de ogen van een Inschrijver niet juist of onvoldoende is. Inschrijver heeft in de gehele planning van de nota van inlichtingenfase voldoende ruimte om hier tijdig op te anticiperen. Zie ook de wijzigingen in het tijdschema in het antwoord op vraag 286.
73	Paragraaf 2.11.4 aanbestedingsleidraad	U geeft aan dat als de opdrachtgever een tekortkoming vaststelt een verbeterplan moet worden opgesteld. Hoe moet worden omgegaan met een situatie waarin de opdrachtnemer meent dat geen sprake is van een tekortkoming? Niet geheel is uit te sluiten dat in bepaalde gevallen daar verschil van inzicht over bestaat.	Opdrachtgever wil door deze werkwijze in goed overleg werken aan verbeteringen. Wanneer Opdrachtnemer meent dat er geen sprake is van een tekortkoming en Opdrachtgever deelt die mening niet dan zal er eerst overleg plaatsvinden. Mocht dat overleg niet leiden tot een oplossing dan voorziet de overeenkomst in een geschillenregeling.
74	Overmachtssituaties	Er worden diverse overmachtssituaties genoemd (pagina 20 Leidraad) maar er kunnen ook andere overmachtssituaties zijn. Kunt u bevestigen dat de lijst belangrijke overmachtssituaties weergeeft maar dat er mogelijk ook andere overmachtssituaties bestaan / kunnen ontstaan?	In paragraaf 2.11.3 staat wat in ieder geval WEL en wat in ieder geval NIET als overmacht wordt gezien. Wanneer en nieuwe omstandigheden zijn waardoor er sprake kan zijn van overmacht dan treden Opdrachtgever en Opdrachtnemer hierover in overleg.

75	Paragraaf 2.9 aanbestedingsleidraad	Hierin staat: het onderhoudssysteem van de voertuigen moet erop gericht zijn de milieubelasting van de voertuigen tot een minimum te beperken. Wat wordt daarmee precies bedoeld? Het is een eis dus het is van belang dat inschrijvers deze bepaling op dezelfde wijze begrijpen.	Opdrachtgever beseft dat het derde aandachtsbolletje in deze opsomming niet concreet, zijnde met een norm, is geformuleerd. Dat is nu gezien de mogelijke mix van in te zetten wagens en de overgang naar ZE-voertuigen nog niet mogelijk. Ook bij het onderhoud van ZE-voertuigen zal in de loop van de jaren in fases een standaard in minimale milieubelasting ontstaan. Dit gedeelte van de eis moet Inschrijver zo interpreteren dat Opdrachtgever en Vervoerder in overleg ervoor zorgen dat het onderhoudssysteem qua milieubelasting tot een minimum wordt beperkt en dat deze wijze periodiek wordt gecontroleerd en wordt vastgelegd.
76	Paragraaf 2.9 aanbestedingsleidraad	Wat wordt bedoeld met dat “de verhoging voortduurt, doch uitsluitend indien en voor zover het nieuwe percentage in dat jaar ook daadwerkelijk is behaald.” Wat als in een jaar aan het begin een percentage wordt behaald van 38,5% en aan het einde een percentage van 41%. Gaat het dan om het gemiddelde percentage, het hoogste percentage of is dit de berekening ZE km ten aanzien van het totaal aantal km in het kalenderjaar zoals bedoeld op p. 18?	Het ziet inderdaad toe op de berekening ZE km ten aanzien van het totaal aantal km in het kalenderjaar zoals bedoeld op p. 18. Met "verhoging voortduurt" wil Opdrachtgever bereiken dat er een stijgende lijn zit in de groei van het percentage. Aangezien het over 2 jaar gaat, zijnde 2024 en 2025, zal Opdrachtgever het nu zo uitvoeren dat de bonus wordt berekend op elk procentpunt dat Vervoerder boven de 38,5% scoort.
77	Paragraaf 2.8 aanbestedingsleidraad	Hierin staat: “De Inschrijving van de nummers in de wachtkamer worden “bevroren”. Alleen de prijs wordt volgens de vastgelegde indexeringsmethodiek aangepast.” Inschrijver is de tekst nog niet helemaal duidelijk. Kunt u dit toelichten?	Zie antwoord vraag 57.
78	Paragraaf 2.8 aanbestedingsleidraad	Aangegeven wordt dat als schade wordt geleden doordat de aanbestedende dienst moet overgaan tot het aangaan van de wachtkamervereenkomst, de aanbestedende dienst zich het recht voorbehoudt die schade te verhalen. Hieruit zou de indruk kunnen ontstaan dat ontbinding altijd ontstaat door toedoen van de oorspronkelijke opdrachtnemer. Bent u het met de inschrijver eens dat ontbinding niet altijd (volledig) toegerekend kan worden aan de opdrachtnemer en het dus ook niet altijd proportioneel is die opdrachtnemer aan te spreken voor eventuele schade?	Indien en voorzover een tussentijdse beëindiging van de overeenkomst niet alleen aan de opdrachtnemer te wijten is dan zal dat zeker ook meegenomen worden bij het verhalen van de schade op de opdrachtnemer.
79	Paragraaf 2.8 aanbestedingsleidraad	Gaat over de wachtkamervereenkomst. Kan enkel in geval van ontbinding worden overgegaan tot gunning aan de opvolgende inschrijver aan de hand van de wachtkamervereenkomst of ook in andere gevallen (vernietiging, opzegging etc)?	Hiervoor verwijst Opdrachtgever naar de passage "Het doorschuiven van de opdracht kan ook worden toegepast wanneer de Overeenkomst om andere redenen tussentijds wordt ontbonden." Opdrachtgever sluit hierbij aan op de wettelijke mogelijkheden, en wil "andere redenen" niet specificeren.

80	Paragraaf 2.7 aanbestedingsleidraad	De overeenkomst heeft een looptijd van vier jaar en de mogelijkheid van een verlenging van 2 keer 2 jaar. Tegelijkertijd motiveert de aanbestedende dienst op pagina 7 dat de overeenkomst acht jaar moet duren omdat vervoerders grote investeringen moeten doen in duurzame voertuigen en de duurzame inzetbaarheid van personeel. De voertuigen kennen een lange afschrijvingstermijn. Personeel is eenvoudiger aan te trekken indien er een langer perspectief kan worden geboden. Om die reden is gekozen voor een looptijd van 8 jaar. Deze looptijd is volgens de leidraad een optimum wat betreft rendabiliteit van voertuigen alsook duurzaam inzetbaar personeel. De tekst is tegenstrijdig. Het is van tweeën één. Of de overeenkomst duurt acht jaar en partijen kunnen erop rekenen dat zij inderdaad het materieel kunnen afschrijven in acht jaar en kunnen bijdragen aan de duurzame inzetbaarheid van personeel, of de partijen moeten uitgaan van een contract van vier jaar en kunnen dus niet in acht jaar afschrijven en kunnen dus niet op dezelfde wijze zorgen voor de duurzame inzetbaarheid van personeel. Gezien het voorgaande en de zo uitdrukkelijk opgenomen intenties, kunt u bevestigen dat de overeenkomst acht jaar duurt?	Nee, dat kunnen we nu niet bevestigen. De argumentatie waarnaar u verwijst is de onderbouwing waarom voor een maximale looptijd van 8 jaar wordt gekozen. Deze onderbouwing is belangrijk om aan te geven waarom een langere maximale looptijd wordt gebruikt dan dat er voor raamovereenkomsten mogelijk is (4 jaar). Beargumenteerde mag daarvan worden afgeweken. Deze looptijd wordt in paragraaf 2.7 opgedeeld in 4 jaar en 2x een verlengingsoptie van 2 jaar. Opdrachtgever heeft de duidelijke intentie om de genoemde verlengingsopties ook toe te passen. Opdrachtgever zal overigens de verlengingen uiterlijk 12 maanden voor de einddatum, of verlengde einddatum bekendmaken en kan ervoor kiezen om beide verlengingsopties in 1 keer bekend te maken.
81	Proces	Kan de aanbestedende dienst aangeven of de dag al bepaald is waarop inschrijvers worden uitgenodigd inzake de casus zodat daarmee rekening gehouden kan worden?	Zie antwoord op vraag 34.
82	Aanbestedingsleidraad 2.1.8	Is de leverancier van de passen al bekend zodat inschrijvers zich kunnen laten informeren over de kosten van het maken van een koppeling?	Zie het antwoord op vraag 25.
83	Aanbestedingsleidraad 2.1.7	Inschrijver meent dat zij niet gemachtigd is om reizigers te vragen naar een identiteitsbewijs. Hoe ziet de aanbestedende dienst dit?	Dat is correct. De inschrijver mag de reiziger niet vragen om hun identiteitsbewijs te tonen.
84	Aanbestedingsleidraad 5.4.1	Zijn de genoemde bedragen bedoeld als vaste maandelijkse bedragen per perceel? Het lijkt er op dat ‘perceel’ ontbreekt bij de gedachtebolletjes	Zie antwoord op vraag 29.
85	Aanbestedingsleidraad pagina 35	Begrijpt inschrijver goed dat wanneer inschrijver de percelen 1,2,4 en 5 wint, inschrijver alleen de percelen 1 en 2 gegund krijgt?	Dat is correct.
86	Algemeen	1.Het is voor zowel de aanbestedende dienst als voor inschrijvers van belang dat iedere inschrijver over dezelfde informatie beschikt. Het kan zo zijn dat er naar aanleiding van de nota’s van inlichtingen aanpassingen worden doorgevoerd in de aanbestedingsdocumenten. Wij verzoeken de aanbestedende dienst om bij de nota(’s) van inlichtingen nieuwere versies te publiceren van die documenten waarin aanpassingen zijn doorgevoerd en daarin ook duidelijk weer te geven is wat er gewijzigd is. Is de aanbestedende bereid daartoe over te gaan, mocht de situatie zich voordoen?	Wanneer bijlagen tekstueel moeten worden aangepast op consistentie met de Leidraad en Bijlagen A en B, dan zullen nieuwe bijlagen ter beschikking worden gesteld. Wanneer er vanuit de beantwoording van de vragen aanpassingen voortkomen voor de Leidraad en Bijlagen A en B, dan zal Opdrachtgever beoordelen of dit voor die stukken noodzakelijk is. Opdrachtgever stelt zich op het standpunt dat het juist de functie is van de Nota van Inlichtingen om zaken over en weer te verduidelijken en dat vastlegging in de Nota's daarvoor voldoende is, ook gezien de rangorde in stukken (zie pagina 27 van de Leidraad).

87	Concept overeenkomst	1.Artikel 14 lid 2 van de concept-overeenkomst ondergraaft de gedachte van de rechtsbescherming figuur en de belangenafweging zoals die uitdrukkelijk uit de memorie van toelichting bij de aanbestedingswet blijkt. Van belang is dat de partij waaraan gegund is binnen korte tijd zekerheid verkrijgt over de verkrijgen en uitvoeren van de opdracht. Die zekerheid ontstaat op basis van de wet nadat eventueel een kort geding in eerste instantie is afgewacht. Met artikel 14 lid 2 blijft voor de opdrachtnemer de onzekerheid bestaan. Sterker nog, hiermee worden alle sluizen opengezet om te blijven procederen voor verliezende inschrijvers. Zij blijven immers kans houden op het verkrijgen van de opdracht. Kunt u deze bepaling ecarteren? Zo niet, waarom niet?	Nee, de opdrachtgever kan en wil deze bepaling niet wijzigen. De opdrachtgever is wel bereid om, indien deze bepaling van kracht wordt, met de opdrachtnemer in overleg te gaan over de eventuele gevolgen daarvan voor de opdrachtnemer.
88	Concept overeenkomst	1.Artikel 10 lid 1 en lid 6 van de concept overeenkomst noemt als reden voor onmiddellijke ontbinding van de overeenkomst “de opdrachtnemer voldoet niet langer aan de eisen als omschreven in de aanbestedingsleidraad”. Zeker nu de aanbestedingsleidraad ook verwijst naar de andere documenten waaraan voldoen moet worden gaat dit (mogelijk) veel te ver. Feitelijk zou de aanbestedende dienst dit altijd kunnen inroepen en wordt aan lid 2 en lid 3 nooit toegekomen. Hoe de bepaling nu wordt geformuleerd is echt niet proportioneel en daartegen maakt inschrijver uitdrukkelijk bezwaar. Het gaat ook veel verder dan paritair vastgestelde voorwaarden, hetgeen aantoont dat het niet proportioneel is (en niet is toegestaan). Kunt u dit aanpassen? Zo niet, waarom niet?	Dit deel wordt alleen ingeroepen nadat Vervoerder ingebreke is gesteld en nakoming van de eis niet meer mogelijk blijkt. Vervoerder krijgt de mogelijkheid voor verbetering en herstel.
89	Concept overeenkomst	1.Artikel 8 lid 3 van de concept overeenkomst noemt zaken die moeten worden gezien als tekortkoming in de nakoming maar die dat niet zijn. Ten onrechte wordt dat zo gesteld. Daarmee doet u geen recht aan situaties die zich kunnen voordoen. Een oorlog, een gestrand schip in het Suezkanaal, corona, chiptekorten, het zijn allemaal zaken die niet toegerekend kunnen worden aan de opdrachtnemer maar die wel kunnen leiden tot bijvoorbeeld een tekort aan materieel. Een virus uitbraak kan ook zorgen voor een plotseling gebrek aan personeel. Hoe de bepaling nu wordt geformuleerd is echt niet proportioneel en daartegen maakt inschrijver uitdrukkelijk bezwaar. Het gaat ook veel verder dan paritair vastgestelde voorwaarden, hetgeen aantoont dat het niet proportioneel is (en niet eens is toegestaan). Kunt u dit aanpassen? Zo niet, waarom niet?	In paragraaf 2.11.3 staat wat in ieder geval WEL en wat in ieder geval NIET als overmacht wordt gezien. Wanneer en nieuwe omstandigheden zijn waardoor er sprake kan zijn van overmacht dan treden Opdrachtgever en Opdrachtnemer hierover in overleg. De overeenkomst zal door Opdrachtgever en Vervoerder voor de ondertekening in lijn worden gebracht met dit antwoord.
90	Concept overeenkomst	1.Artikel 5 lid 9 van de concept overeenkomst is niet erg evenwichtig en kan verhoudingen onnodig op scherp zetten. Kunt u verduidelijk dat boetes, malussen en schadevergoedingen niet zomaar verrekend zullen worden en dat dit niet alleen vooraf moet gaan aan een zorgvuldig proces maar ook aan hoor en wederhoor?	Boetes, malussen en schadevergoedingen zullen pas worden vastgesteld na een zorgvuldig proces. Zie paragraaf 2.11.4 van de Leidraad.
91	Concept overeenkomst	1.Artikel 5 lid 8 van de concept overeenkomst is niet erg evenwichtig en kan verhoudingen onnodig op scherp zetten. Kunt u verduidelijk dat de nakoming en eventuele opschorten van betalingen vooraf moet gaan aan een zorgvuldig proces en dat u daarbij ook uitdrukkelijk het beginsel van hoor en wederhoor hanteert?	Hierbij geldt dezelfde werkwijze als in het antwoord op vraag 90. Dit lid ziet alleen maar toe op mogelijkheid om alsdan de betaling op te schorten.

92	Concept overeenkomst	1.Artikel 4 lid 3 van de concept overeenkomst brengt te veel onzekerheid met zich mee. Als op de laatste dag van de overeenkomst blijkt dat de nieuwe contractant niet gereed is, is de opdrachtnemer (die al afscheid heeft genomen van de opdrachtgever, personeel etc en de deur achter zich wilde dichttrekken) gehouden nog drie maanden door te rijden tegen dezelfde voorwaarden. Daarmee legt u het probleem van de nieuwe vervoerder (en de opdrachtgever) bij de bestaande vervoerder. Dat is niet fair en ook niet proportioneel. Een opdrachtnemer moet namelijk zekerheid hebben over de einddatum. Dit bijvoorbeeld in verband met voertuigen en/of personeel die/dat al is ingepland voor een andere opdracht. Om deze reden kan de aanbestedende dienst niet meer verlangen dan een opdrachtnemer die zich, waar mogelijk, zal inspannen nog langer door te rijden. Kunt u dit aanpassen? Zo niet, wat is dan de vergoeding die u ter beschikking stelt voor het drie maanden reserveren/ter beschikking stellen voor zaken als voertuigen en personeel?	Nee, de opdrachtgever zal de betreffende passage niet aanpassen. De opdrachtgever is van mening dat ruimschoots (minimaal twee maanden) voor het feitelijk expireren van de overeenkomst duidelijk zal zijn dat de nieuwe contractant al dan niet in staat is om de overeenkomst tijdig uit te voeren. Mocht dat dan niet mogelijk zijn zal direct het overleg met de zittende contractant worden opgestart om de bestaande overeenkomst tijdelijk te verlengen.
93	Aanbestedingsleidraad 5.3.4	Er kunnen maar liefst 150 punten worden gescoord op het onderdeel presentatie. Dit is een zeer aanzienlijk deel van de totaalscore, zeker waar de andere onderdelen qua score nog wel eens dicht bij elkaar kunnen liggen. De inhoud van de presentatie is blijkbaar beperkt tot “de indruk die van inschrijvers mag worden verwacht.” Hoe voorkomt de aanbestedende dienst dat de inschrijver met de beste klik met de beoordelaars (erg subjectief) de uiteindelijke winnaar wordt. Hoe sluit de aanbestedende dienst (de schijn van) willekeur uit?	Wij zien geen aanknopingspunten waaruit (uw citaat) "inhoud van de presentatie is blijkbaar beperkt tot “de indruk die van inschrijvers mag worden verwacht.” blijkt. In deze paragraaf staat vermeld welke vragen moeten worden beantwoord en dat de oplossing op inhoud zal worden beoordeeld aan de hand van een speciale tabel voor dit criterium. Wij nemen afstand van de suggestie die u wekt dat de Inschrijver met de beste klik met de beoordelaars de winnaar wordt. Opdrachtgever heeft het systeem zo ingericht dat het aan de wettelijke eisen voldoet. Inschrijvers zullen bij de bekendmaking van de gunning duidelijke uitleg ontvangen over de bevindingen van de beoordelingscommissie.
94	Aanbestedingsleidraad 5.3.1	Maar liefst 100 punten kunnen worden verdiend met partnerschap. Ten aanzien van partnerschap missen handvatten hoe zo hoog mogelijk kan worden gescoord. De zeven vragen zijn zo open dat achteraf onmogelijk gecontroleerd kan worden of de aanbestedende dienst zich aan het kader heeft gehouden, of dat is afgeweken ten faveure van een bepaalde partij. Kunt u dit daarom verduidelijken? Wat wenst de aanbestedende dienst te zien? Hoe voorkomt de aanbestedende dienst dat de inschrijver met de beste klik met de beoordelaars (erg subjectief) de uiteindelijke winnaar wordt. Hoe sluit de aanbestedende dienst (de schijn van) willekeur uit?	Opdrachtgever vindt dat volstrekt duidelijk is wat er van Inschrijver wordt verwacht. De hoofdvraag wordt duidelijk uitgelegd namelijk: "Opdrachtgever vindt dat partnerschap een goed fundament biedt voor kwaliteit en continuïteit van het Vervoer. In een goede samenwerking tussen Opdrachtgever en Vervoerder kunnen kansen en bedreigingen in gezamenlijkheid het hoofd geboden worden. Daarom vraagt Opdrachtgever aan Inschrijvers om te beschrijven hoe zij dit partnerschap zien." Deze formulering heeft Inschrijver al voldoende aanknopingspunten om dit partnerschap te beschrijven. Inschrijver is vrij om te bepalen welke onderwerpen in relatie tot dit thema worden beschreven. Daarbij moet Inschrijver wel aandacht besteden aan 7 genoemde punten. Deze zijn zeker concreet te beantwoorden. De uitwerking op deze punten zal bij Inschrijvers anders zijn, maar de Inschrijvingen zijn op dit onderdeel objectief te beoordelen aan de hand van bijbehorende tabel. De Inschrijvingen worden individueel beoordeeld. Opdrachtgever en de voorzitter van de beoordelingscommissie zullen ervoor zorgen dat de gunningsbeslissing op alle criteria inzichtelijk wordt gemotiveerd en zo dat de afgewezen Inschrijvers de wijze van beoordeling kunnen toetsen. Voor de beantwoording van uw opmerkingen over "klik"en "willekeur" verwijst Opdrachtgever ook naar wat daarover in antwoord op vraag 93 is vermeld.

95	Aanbestedingsleidraad pagina 51	De prijsscores zijn afhankelijk van elkaar. Worden de kwalitatieve onderdelen per inschrijving beoordeeld op basis van de gunningscriteria alleen of vindt daarbij een vergelijking tussen inschrijvingen plaats. Indien dat laatste (in meer of mindere mate) het geval is, zou bij het wegvallen van inschrijvers ook opnieuw een kwalitatieve beoordeling moeten plaatsvinden en niet alleen van de prijs (zoals beschreven op pagina 51). Kunt u dit verduidelijken en toelichten?	De Inschrijvingen worden op kwalitatieve onderdelen per inschrijving beoordeeld op basis van de gunningscriteria alleen. Er vindt geen onderlinge vergelijking plaats.
96	Aanbestedingsleidraad pagina 51	Kwaliteit zou voor 60% moeten meetellen. De vraag is of dat zo is. Iedereen moet namelijk een 6 of hoger halen. In de praktijk zal dat dus ook wel gebeuren. Daarmee is hier niet een onderscheid te maken van 600 punten maar slechts van (ongeveer) de helft. Prijs voert dus voor het onderscheidend vermogen de boventoon. Is dat ook zo bedoeld?	Uw suggestie dat iedereen een 6 of hoger zal halen delen wij niet. Met de keuze 60% kwaliteit heeft Opdrachtgever het zwaartepunt op kwaliteit gelegd.
97	Aanbestedingsleidraad pagina 43	Wat wordt bedoeld met “de opdrachtgever behoudt zich het recht voor nadere bewijsstukken te laten overleggen.” Is bedoeld dat dit van inschrijvers kan worden gevraagd?	Dat zal dan van de Inschrijvers worden gevraagd.
98	Aanbestedingsleidraad 4.2 en UEA	Een van de facultatieve uitsluitingsgronden ziet op faillissementen, insolventie of gelijksoortig. Valt het toepassen van een sterfhuisconstructie hier ook onder?	<p>Dat zal afhangen van de omstandigheden van het geval. Op grond van artikel 2.87 lid 1 onder a Aw vallen de volgende situaties onder deze facultatieve uitsluitingsgrond: de inschrijver of gegadigde verkeert in staat van faillissement of liquidatie, diens werkzaamheden zijn gestaakt, jegens hem geldt een surseance van betaling of een (faillissements-)akkoord, of de gegadigde of inschrijver verkeert in een andere vergelijkbare toestand ingevolge een soortgelijke procedure uit hoofde van op hem van toepassing zijnde wet- en regelgeving.</p> <p>Onder een sterfhuisconstructie verstaat opdrachtgever de splitsing van een onderneming in een winstgevend deel en een verliesgevend deel. Het toepassen van een sterfhuisconstructie hoeft niet noodzakelijkerwijs mee te brengen dat deze uitsluitingsgrond van toepassing is.</p> <p>Op grond van artikel 2.87a lid 1 Aw stelt de aanbestedende dienst een inschrijver waarop deze uitsluitingsgrond van toepassing is, bovendien in de gelegenheid te bewijzen dat hij voldoende maatregelen heeft genomen om zijn betrouwbaarheid aan te tonen. Indien de aanbestedende dienst dat bewijs toereikend acht, wordt de betrokken inschrijver niet uitgesloten.</p>
99	Aanbestedingsleidraad 3.4.2	De aanbestedende dienst geeft aan dat een ondernemer in combinatie of met een onderaannemer kan inschrijven. Dat kan feitelijk alleen als een inschrijver niet zelfstandig aan de eisen kan voldoen. Dat blijkt uit de mededingingsregels en de handleiding combinatieovereenkomsten. Dat blijkt niet uit de tekst in de aanbestedingsleidraad. Toetst de aanbestedende dienst daadwerkelijk of inschrijvers niet zelfstandig hadden kunnen inschrijven?	In geval van aanwijzingen of gerede twijfel ten aanzien van naleving van het mededingingsrecht, kan aanbestedende dienst dat nader (laten) onderzoeken.

100	Aanbestedingsleidraad 4.2	Zijn de uitsluitingsgronden ook van toepassing op de bestuurders van de inschrijvende partij (die bijvoorbeeld een ernstige fout hebben begaan)?	Met betrekking tot de verplichte uitsluitingsgronden bepaalt artikel 2.86 lid 3 Aw dat Opdrachtgever een Inschrijver tevens uitsluit van deelneming aan een aanbestedingsprocedure indien jegens een persoon die lid is van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan of die daarin vertegenwoordigings-, beslissings- of controlebevoegdheid heeft, een onherroepelijke veroordeling als bedoeld in artikel 2.86 lid 2 Aw is uitgesproken waarvan opdrachtgever kennis heeft. Daarentegen zijn de facultatieve uitsluitingsgronden (waaronder de genoemde ernstige fout) enkel van toepassing op de Inschrijver en op de eventuele Derde(n) waarop hij een beroep doet.
101	Bibob toetsing	Steeds vaker is een bibob toets onderdeel van de aanbesteding. Is het een bewuste keuze dat niet te doen?	De aanbestedende dienst heeft een Bibob-toets niet vereist, en is niet gehouden om een dergelijke toets uit te voeren. Het is aan de aanbestedende dienst om te besluiten of zij overgaat tot het uitvoeren van een Bibob-toets.
102	Aanbestedingsleidraad 3.4.3	Waarom moet een inschrijver een holding verklaring verstrekken als hij zelf aan de gestelde eisen kan voldoen? Dat lijkt niet proportioneel.	Zie antwoorden op vragen 144 en 250.
103	Aanbestedingsleidraad pagina 26 onder 5	Een derde mag blijkbaar als onderaannemer voor meerdere inschrijvers acteren. Dit lijkt mededingingsrechtelijk risicovol. Hiermee is het voor inschrijvers – ook al is dat mededingingsrechtelijk niet toegestaan - makkelijk te bepalen welke andere partijen deelnemen en voor welke percelen zij inschrijven. Hoe wordt zeker gesteld dat geen sprake is van afstemming en partijen die dat niet doen, niet worden benadeeld?	Zie ook antwoord op vraag 71.
104	Aanbestedingsleidraad pagina 26 onder 5	De bepaling is inschrijver nog niet duidelijk. Een derde mag voor de technische bekwaamheid meermaals deelnemen, terwijl die wel ook actief zal moeten participeren bij de opdrachten waar die als derde (en dus onderaannemer) zal optreden. Kan een derde dus, anders dan een inschrijver, meer dan drie percelen verwerven?	De opdracht wordt niet gegund aan een derde. Zie verder ook het antwoord op vraag 71.
105	Aanbestedingsleidraad pagina 26 onder 5	Een derde voor meerdere inschrijvers laten acteren in het kader van de technische bekwaamheid komt vreemd voor. Hij moet namelijk instaan voor de uitvoering en die ook daadwerkelijk dan uitvoeren. Hoe wordt voorkomen dat hierdoor geen informatie wordt uitgewisseld en een gelijk speelveld blijft bestaan.	Zie antwoord op vraag 71.
106	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer, 2.18.4 Reizigerstevredenheid, blz 30/31	U geeft aan een halfjaarlijks Reizigerstevredenheid onderzoek uit te voeren. Van af welk moment gaan de gevolgen voor de uitkomsten in, is dit het moment van publicatie of het moment van onderzoek?	Zie het antwoord op vraag 15.
107	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer, 2.2.1 Vervoergebied, blz 12	Kan Aanbestedende dienst specificeren wat zij verstaat onder het Vervoergebied? Kan inschrijver er van uitgaan dat het totale vervoergebied wordt begrensd door de gemeentegrenzen van de buitenste genoemde (in hoofdstuk 2.1, Leidraad RTU 2024-2028, blz.11) 22 gemeentes? Voor de duidelijkheid en om verwarring te voorkomen verzoekt inschrijver aan aanbestedende dienst om een kaart beschikbaar te stellen waarop de grenzen van het vervoersgebied zijn aangegeven.	Het vervoergebied van Regiotaxi Utrecht is het gebied dat wordt begrensd door de gemeentegrenzen van de buitenste gemeenten van de 22 deelnemende gemeenten.

108	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.2.5 Individuele verblijfstijd, blz 8	t.b.v. Perceel 2 stelt u een maximale reistijd van 1.5 maal de reistijd zonder minimum. Bij het ontbreken van een minimum kunnen er situaties ontstaan waarbij extra voertuigen ingezet moeten worden terwijl dit niet wenselijk is. Bijvoorbeeld wanneer bij een school één leerling 5 minuten ten zuiden woont en één 5 minuten ten noorden. In combinatie kan dit in 15 minuten uitgevoerd worden maar dat is niet mogelijk aangezien beide leerlingen niet meer dan 7.5 minuten in de taxi mogen. Wij verzoeken u daarom hiervoor een minimale toegestane reistijd van 60 minuten aan te geven, gaat u hiermee akkoord?	Deze passage zal worden aangepast als volgt: De Individuele reistijd (verblijfstijd in het voertuig per rit) per leerling is gemaximeerd op 75 minuten. We streven ernaar dat de Individuele verblijfstijd van Leerlingen zo kort mogelijk is, tenzij dit in verband met de afstand niet mogelijk is. Voor de gemeenten in perceel 2 geldt: De individuele reistijd (verblijfstijd in het voertuig per rit) per leerling is gemaximeerd op 90 minuten waarbij een reiziger nooit meer dan 3 maal de directe reistijd in het voertuig mag verblijven. Dit betekent dat bijvoorbeeld voor een reiziger de directe reistijd 20 minuten bedraagt de verblijfstijd binnen de route niet meer dan 60 minuten mag bedragen.
109	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.8 Facturatie, blz.21	Bij bullit 7 lezen wij het volgende: “Het Contractmanagementbureau is gerechtigd om wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.” Dit is eenzijdig en kan voor de vervoerder onverwachte hoge kosten met zich mee brengen. Wij verzoeken u daarom de tekst als volgt aan te passen: “Het Contractmanagementbureau is gerechtigd om in samenspraak met de vervoerder en na wederzijdse goedkeuring wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.” Gaat u hiermee akkoord?	Opdrachtgever wenst er zeker van te zijn dat het Contractmanagement Bureau haar taken naar behoren kan uitvoeren. Het is daarvoor noodzakelijk dat men ervan op aan kan dat de juiste gegevens beschikbaar worden gesteld. Van het Contractmanagement Bureau wordt verwacht dat zij zoveel mogelijk in samenspraak met de vervoerders handelt. Ook bij het aanpassen van het factuurformat.
110	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.7 Efficiënte ritplanning, blz.20	U geeft aan dat de planning die inschrijvers maken voor de start van het vervoer gebaseerd moeten zijn op de planning bij de aanbesteding. Inschrijver wijst er op dat bij de start van dit vervoer de gegevens uit de aanbesteding inmiddels meer dan een jaar oud zijn. Inschrijver verzoekt dan ook deze eis te laten vervallen.	De zin: "De ritplanning zoals ingediend in de Inschrijving geldt als referentiepunt". Komt te vervallen.
111	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.6 Vergoeding mutaties, blz. 20	In bullit 3 spreekt u over de situatie waarin een rit niet gereden wordt door ziekte of afwezigheid van leerling(en). Kunt u bevestigen dat indien de rit wel gereden wordt dat alle leerlingen in deze rit volledig vergoed worden?	Hetgeen in het PvE staat is naar mening van de aanbestedende dienst duidelijk. Als een leerling tijdig is afgemeld dan mag de opdrachtnemer vanaf de eerste dag dat die situatie zich voordoet, geen vergoeding voor die leerlingrit in rekening brengen.
112	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.4 Startkilometers en toeslagen, blz.19 & Leerlingenlijsten	In de leerlingenlijsten ontbreken een aantal indicaties waarvan u in PvE leerlingenvervoer 2.8.4 aan geeft dat hier extra vergoeding voor staat. Inschrijver verzoekt u om deze nog toe te voegen aan de leerlingenlijsten. Inschrijver wijst er op dat huidige vervoerders wel op de hoogte zijn van deze indicaties die van invloed zijn op de te offren prijs. Om level playing field te creëren verzoeken wij u dan ook om alle gegevens aan te leveren.	Het wil niet zeggen dat de toeslagen die in 2.8.4 zijn genoemd ook daadwerkelijk voorkomen. Het overzicht is vooral bedoeld om aan te geven wat de toeslag is als één van die indicaties van toepassing is. In bijlage 7 B staan de indicaties vermeld zoals die thans bij de aanbestedende dienst bekend zijn.
113	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.4 Startkilometers en toeslagen, blz.19	Vervoer op afwijkende tijden is altijd slecht bezet en daarmee verliesgevend voor vervoerder bij de door u gekozen prijssystematiek. Inschrijver verzoekt u daarom om het vervoer alleen toe te staan op de schooltijden conform schoolgids en slechts wanneer hier van afgeweken moet worden de vergoeding van individueel vervoer geldt. Gaat u hiermee akkoord?	Hiermee gaan wij niet akkoord. Het is wel mogelijk om in samenspraak met- en na toestemming van- het Contractmanagement Bureau in voorkomende gevallen alsnog de toeslag individueel toe te kennen bij ritten op afwijkende tijden. Daarnaast is de gezamenlijke opgave zoveel mogelijk efficiëntie in het vervoer te bereiken.

114	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028, 2.8.4 Startkilometers en toeslagen, blz.19	De door u gekozen systematiek voor wat betreft het starttarief is naar mening van inschrijver niet toepasbaar op het leerlingenvervoer. Een starttarief is bedoeld om onrendabele ritten te voorkomen waarbij (ver) onder de kostprijs gereden moet worden. Echter de door u gekozen systematiek voorkomt dit niet. De vaste kosten van de inzet van een voertuig zijn immers gelijk maar voor de vergoeding is het een enorm verschil of er bijvoorbeeld 1 of 8 deelnemers mee reizen waarbij 1 deelnemer altijd zwaar verliesgevend zal zijn. Inschrijver stelt daarom voor om een vast starttarief te hanteren, wij stellen voor € 14,00 voor een taxi/taxibus en € 20,00 bij een rolstoelbus, gaat u hiermee akkoord?	Nee, daar gaat de aanbestedende dienst niet mee akkoord.
115	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.2.8 Vaste zitplaats (begeleider), blz 9	U omschrijft de vergoeding wanneer op verzoek van opdrachtgever een begeleider wordt ingezet, kunt u ook aangeven wat de vergoeding voor een begeleider is wanneer opdrachtnemer genoodzaakt is een begeleider in te zetten?	Zie het antwoord op vraag 16.
116	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.2.5 Individuele verblijfstijd, blz 8	Het maximaliseren van de reistijd op 75 minuten zal gezien de congestie in het vervoersgebied in de praktijk leiden tot veel half lege voertuigen. In het kader van duurzaamheid en efficiënt vervoer is dit niet wenselijk. Wij willen aanbestedende dienst daarom verzoeken de maximale reistijd te verruimen naar 90 minuten zoals veelal gebruikelijk. Gaat u hiermee akkoord?	Hiermee gaat opdrachtgever niet akkoord. Op trajecten waar vanwege congestie de maximale reistijd niet haalbaar is, wordt overleg gevoerd tussen vervoerder en het Contractmanagement Bureau of hierdoor in specifieke gevallen de maximale reistijd kan worden verruimd.
117	Bijlage B, PvE RTU 2024-2028 Leerlingenvervoer, 2.2.1 Nieuwe aanmeldingen, blz. 7	Inschrijver begrijpt dat nieuwe aanmeldingen binnen 3 werkdagen in het vervoer dienen te zijn opgenomen. Dit is mogelijk voor opname in een bestaande route. Wij verzoeken u wel een uitzondering te maken voor leerlingen welke niet in een bestaande route passen en hiervoor, net als bij nieuwe bestemmingen, maximaal 5 werkdagen ter beschikking te stellen in verband met het regelen van extra capaciteit. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u aangeven hoe aanbestedende dienst dit ziet?	Opdrachtgever gaat hiermee akkoord. In geval van nieuwe routes en nieuwe bestemmingen dienen deze binnen maximaal 5 werkdagen te zijn gerealiseerd. Voor nieuwe aanmeldingen in bestaande routes blijft maximaal 3 werkdagen van kracht.
118	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer, 2.20 Facturatie en betaling, blz. 37	Bij bullit 7 lezen wij het volgende: “Het Contractmanagementbureau is gerechtigd om wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.” Dit is eenzijdig en kan voor de vervoerder onverwachte hoge kosten met zich mee brengen. Wij verzoeken u daarom de tekst als volgt aan te passen: “Het Contractmanagementbureau is gerechtigd om in samenspraak met de vervoerder en na wederzijdse goedkeuring wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.” Gaat u hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 107.
119	Aanbestedingsleidraad paragraaf 2.2, blz 11	"Laatste alinea: "".... .Het OV-Vangnetvervoer wordt ingericht als Vervoer van deur tot deur van en naar een Opstapplaats of Halte/knooppunt van het OV voor alle overige Reizigers in de provincie Utrecht...."" Dit roept vragen op. Is het van deur tot deur, van deur tot halte of beiden?"	Beide kan.
120	Bijlage 8 Wmo-ritten en OV-vangnet ritten	Kunt u de aantallen Wmo-ritten en OV vangnet-ritten separaat laten zien in zowel bijlage 8 als bijlage 7?	Nee. In bijlage 7A zijn de OV-ritten apart gemarkeerd.

121	Aanbestedingsleidraad paragraaf 2.9, blz 18	In de laatste alinea staat: "De eis van 38,5% geldt voor het aandeel ZE-voertuigen op het voertuigaantal en het aandeel met ZE afgelegde reiskilometers op het totaal aantal afgelegde kilometers." In een eerdere passage en in de gunningscriteria staat: "In de gunningcriteria kunnen Inschrijvers aangeven welk extra percentage ZE-kilometers ze kunnen aanbieden vanaf de start van het derde kalenderjaar van het contract, dus vanaf 1-1-2026." Hier wordt niet gesproken over "het aandeel ZE voertuigen op het voertuigaantal". Als het toch voor beiden geldt. Hoe gaat u dan om met een aandeel ZE voertuigen boven de 38,5% en het aandeel met ZE afgelegde kilometers onder de 38,5%?	In de uitleg over de gunningscriteria gaat het om de percentages ZE-kilometers. Vanaf 1-1-2026 zal de malus worden bepaald op percentage ZE-kilometers ten opzichte van aangeboden, tot dan op percentage ZE-voertuigen.
122	Aanbestedingsleidraad paragraaf 2.9, blz 18	In deze alinea en in de gunningscriteria staat: "...het aandeel met ZE afgelegde reiskilometers op het totaal aantal afgelegde kilometers..." Geldt dit voor beladen en onbeladen kilometers?	Dit geldt voor de beladen kilometers.
123	Aanbestedingsleidraad paragraaf 3.2.1, blz 24	Wat zijn de eisen die in de DPIA worden gesteld? Onze ervaring is dat er uit een DPIA altijd aandachtspunten komen. Opdrachtgevers geven vervolgens de ruimte om deze aandachtspunten op te lossen? Wij adviseren u hier duidelijker te zijn in wat de eisen van de DPIA zijn en hoe u omgaat met tekortkomingen en hierbij een kans op herstellen toevoegt.	Zie antwoord op vraag 365.
124	Aanbestedingsleidraad paragraaf 3.7, blz 35	Kunt u toelichten hoe wij de categorieën van uitgesloten combinaties moeten interpreteren. Bijvoor beeld Cat 3. Hierin zit maar 1 perceel. Betekent dit dat deze in alle combinaties mag?	Uw interpretatie is juist.
125	Aanbestedingsleidraad paragraaf 3.4, blz 28	In de leidraad spreekt u meerdere malen over een Eigen Verklaring (UEA) met daarachter tussen haakjes UEA. In een aantal gevallen komt de term Eigen Verklaring zonder deze toevoeging. Verlangt u in bepaalde situaties een andere Eigen Verklaring dan het UEA? Zo ja, in welke situaties? En kunt u dit toevoegen aan de checklist?	Nee, Opdrachtgever verlangt geen andere Eigen Verklaring dan de UEA
126	Aanbestedingsleidraad paragraaf 4.3.3.1 Kerncompetenties, blz 42	Mag de referentie van kerncompetentie 1 een buitenlandse referentie zijn? En zo ja, waar moet deze aan voldoen?	Ja dat is mogelijk. Inschrijver moet dan extra uitleggen hoe deze buitenlandse referentie past bij deze opdracht, en zeker stellen dat mogelijke noodzakelijke communicatie tussen Opdrachtgever en contactpersoon bij deze referentie mogelijk is.
127	Aanbestedingsleidraad paragraaf 4.3.3.1 Kerncompetenties, blz 43	Een na laatste alinea: "Met betrekking tot de kerncompetenties is het voor een combinatie toegestaan om gelijktijdig uitgevoerde opdrachten door de afzonderlijke combinanten bij elkaar op te tellen om te kunnen voldoen aan het kerncompetentiecriterium. Een Hoofdaannemer kan, naast de eigen referenties, alleen gebruik maken van referenties van Onderaannemers die ook daadwerkelijk dat deel van de opdracht gaan uitvoeren waarop de referentie ziet. Enkel de referentie van de hoofdaannemer voldoet in dat geval niet, dus is (ook) de referentie van de Onderaannemer nodig." De laatste zin schept verwarring. Wat wordt hier bedoeld?	Hiermee wordt bedoeld dat alle referenties die samen opgeteld kunnen voldoen aan het kerncompetentiecriterium ook moeten worden ingediend. Dan kan niet alleen worden volstaan met de referentie van de hoofdaannemer. Verder moeten de onderaannemers waarvan de referenties worden gebruikt ook worden ingezet op dat deel waar de referentie ook op toeziet.
128	Aanbestedingsleidraad paragraaf 4.3.3.1 Kerncompetenties, blz 43	"...alleen gebruik maken van referenties van Onderaannemers die ook daadwerkelijk dat deel van de opdracht gaan uitvoeren waarop de referentie ziet...." Bij kerncompetentie 2 gaat het om bewezen implementatie ervaring. Bedoelt u met "dat deel van de opdracht" bewezen goede implementatie van VAV en/of Leerlingenvervoer?	Daarmee wordt bedoeld de goede implementatie van VAV en/of Leerlingenvervoer.

129	Aanbestedingsleidraad 4.4, blz 46	Kunt u aangeven wanneer wij de Ruslandverklaring moeten overleggen? Hij is niet opgenomen in bijlage 24, de checklist. Wilt u dit aanpassen?	Zie antwoord op vraag 44.
130	Aanbestedingsleidraad paragraaf 5.1	Bent u het met ons eens dat het uitsluiten van score <6 ertoe leidt dat alle op kwaliteit niet-uitgesloten inschrijver minimaal 360 pnten hebben (0,6x600 punten). Hiermee is de verhouding te behalen punten ten opzicht van prijs 240 : 400 en hiermee de prijs relatief veel zwaarder weegt dan de door u aangegeven 40 : 60 verhouding? Heeft u dit in uw overweging meegenomen? Bent u bereid de verhouding prijs kwaliteit te veranderen ten gunste van kwaliteit?	De verhouding zal niet worden aangepast. Zie ook antwoord op vraag 96.
131	Aanbestedingsleidraad paragraaf 5.3.4, blz 54	Kunt u aangeven wanneer deze presentatie plaats gaat vinden? Wij vinden hem niet terug in de planning Kunt u aangeven wie er vanuit opdrachtgever bij de presentatie van de casus aanwezig zijn? Kunt u aangeven of de presentaties voor of na het beoordelen van de andere kwaliteitscriteria plaatsvindt?	Zie voor antwoorden op de eerste vraag het antwoord op vraag 34. Namens de Opdrachtnemer zullen de beoordelingscommissie en de voorzitter van de commissie aanwezig zijn. De presentaties zullen voor de consensusbeoordeling plaatsvinden.
132	TenderNed Gunningscriteria Presentatie	Op TenderNed moeten alle gunningscriteria worden beantwoord, eventueel met bijlage. Wat dient er bij het onderdeel “Presentatie” ingevuld te worden?	Opdrachtgever zal hierover contact opnemen met TenderNed en bij de laatste Nota van Inlichtingen aangeven wat Inschrijvers dan moeten doen.
133	Bijlage A PvE RTU 2024-2028 Wmo-Vervoer en OV-Vangnetvervoer (def), pagina 10, eis 2.1.8	U stelt dat de Vervoerder een koppeling dient te realiseren met de database van de Pasleverancier. We verzoeken u a.) aan te geven wie de Pasleverancier is en b.) te bevestigen dat alle kosten die hiermee te maken hebben voor rekening van de Opdrachtgever(s) zijn?	De pasleverancier is nog niet bekend. De maximale kosten voor de inschrijver voor het realiseren van de koppeling met de pasleverancier bedragen € 3.000,00. De eventuele meerkosten komen voor rekening van de Opdrachtgever.
134	Bijlage 24, Checklist inschrijving Vervoer	Er staat 5 A4 bij bullet 8; dit klopt niet, want het moet maximaal 4 of 6 pagina's A4 zijn (conform hetgeen vermeld in Leidraad 5.3.1)	Het in de Leidraad opgenomen aantal pagina's voor onderdeel 5.3.1 is juist. Dus 4 als alleen wordt ingeschreven op een perceel met Wmo en OV vangnet vervoer en 6 als op een perceel wordt ingeschreven met Wmo en OV vangnet en leerlingenvervoer.
135	Bijlage 16, Invulformat duurzaamheid	In het duurzaamheidsformat (Bijlage 16) is het niet mogelijk om meer dan 100 te scoren (in cel G16), terwijl 150 het de maximum score is voor dit subgunningscriterium (Leidraad 5.1). We verzoeken u het format aan te passen.	Zie antwoord op vraag 35.
136	Leidraad paragraaf 5.4.1, Bepaling inschrijfprijs	Kunt u bevestigen dat de nummering van de opgesomde maandelijkse vaste bedragen overeenkomt met de perceelnummering?	Ja, dat kan opdrachtgever bevestigen. Opdrachtgever wijst nadrukkelijk ook op antwoord op vraag 29. De in de Leidraad opgenomen bedragen zijn geen maandbedragen maar jaarbedragen. De aangepaste maandbedragen zijn opgenomen in het antwoord op vraag 29
137	Leidraad paragraaf 5.3.4, Onderdeel 4: Presentatie oplossing casus (max 150 punten)	Onderdeel 4 van de Inschrijving is een Presentatie oplossing casus tijdens een bijeenkomst. Het is ons niet duidelijk waar, wanneer en hoe deze bijeenkomst plaatsvindt. We verzoeken u dit te verduidelijken.	Wij verwijzen naar de antwoorden op de vragen 31, 34 en 131.
138	Leidraad paragraaf 5.2, Beoordelingsprocedure	Het is ons niet duidelijk hoe u de scores van de beoordeling van de schriftelijke kwaliteit vertaalt naar een bepaald aantal van de maximaal 600 toe te kennen kwaliteitspunten. We verzoeken u dit toe te lichten met een voorbeeld.	Zie antwoord op vraag 41.

139	Leidraad paragraaf 4.3.3.2, Certificeringen	U stelt dat (...)”Vervoerder inclusief eventuele onderaannemers in het bezit zijn van het TX-Keurmerk (of aantoonbaar vergelijkbaar), dan wel [onderstreping vraagsteller] het ISO 9001:2008 of 9001:2015 certificaat indien het een niet daadwerkelijk bij de uitvoering betrokken partij betreft”. Dit is in tegenspraak met hetgeen u eerder in deze paragraaf stelt. Daar stelt u immers dat onderaannemers die voor de uitvoering van het vervoer worden ingeschakeld niet alleen over het TX-Keurmerk dienen te beschikken maar ook over ISO 9001 en ISO 140001. Wilt u hier helderheid over geven?	Dit is een omissie. De passage onder het onderstreepte kopje "Ten aanzien van TX-Keurmerk is het volgende opgenomen in de PvE's:" moet als volgt zijn "De Opdrachtgever vereist dat Vervoerder inclusief eventuele onderaannemers in het bezit zijn van het TX-Keurmerk, dan wel het ISO 9001 certificaat indien het een niet daadwerkelijk bij de uitvoering betrokken partij betreft". Voor onderaannemers die daadwerkelijk voor de uitvoering van het vervoer worden ingeschakeld kan worden volstaan met TX-Keur. De ISO 14001 wordt wel van Inschrijvers vereist. Daarnaast geldt dat wat in paragraaf 3.2.1 staat dat Vervoerder/Inschrijver over ISO 27001 moet beschikken.
140	Leidraad paragraaf 4.3.3.2, Certificeringen	U stelt dat onderaannemers waarop een beroep wordt gedaan en voor de uitvoering van het vervoer worden ingeschakeld, dienen te beschikken over TX-Keur, ISO 9001 en ISO 14001. Wij wijzen u erop dat u hiermee een groot aantal MKB-bedrijven uit de regio de kans ontnemt om zich als onderaannemer aan een inschrijver te verbinden. Bent u bereid om de ISO-certificaten niet te vereisen van onderaannemers die daadwerkelijk voor de uitvoering van het vervoer worden ingeschakeld en voor hen te volstaan met TX-Keur?	Zie ook antwoord op vraag 139. Voor onderaannemers die daadwerkelijk voor de uitvoering van het vervoer worden ingeschakeld kan worden volstaan met TX-Keur.
141	Leidraad paragraaf 4.3.3.1, Kerncompetentie 1, Uitvoeren Leerlingenvervoer en Jeugdhulpvervoer	U stelt dat Inschrijver voor de percelen 2, 3 en 4 de competentie moet bezitten (...) “om op een goede wijze uitvoering te geven aan routegebonden vervoersopdracht(en) voor de specifieke doelgroep Leerlingen en Jeugdigen (inclusief rolstoelvervoer)”. Teneinde deze aanbesteding zo breed mogelijk in de markt te zetten, het MKB daarbij alle kansen te geven en als aanbestedende dienst dientengevolge zoveel mogelijk biedingen op hun merites te kunnen beoordelen stellen wij u voor deze kerncompetentie te verrijken door het te verbreden naar vervoer dat routegebonden met een vaste structuur is zoals bijvoorbeeld Wmo-dagbesteding, Leerlingenvervoer, Jeugdwetvervoer en Werknemersvervoer (SW-indicatie of indicatie Beschut Werken). Wilt u dit voorstel overnemen?	Uw voorstel wordt niet overgenomen. Bij het uitgevraagde Leerlingen- en Jeugdhulpvervoer is het belangrijk dat de vervoerders door hun referenties aan kunnen tonen vergelijkbare opdrachten met betrekking tot deze doelgroep op een goede wijze hebben uitgevoerd.
142	Leidraad paragraaf 4.2, Stap 2: Toetsen of geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn	U benoemt in het schema op pagina 37 een GVA en een GVA ter zake mededingingsrechtelijke overtredingen? Kunt u bevestigen dat dit om een en dezelfde GVA gaat?	Dat kunnen wij bevestigen.

143	Leidraad paragraaf 3.7, Maximaal drie vervoerspercelen in uitvoering als Inschrijver / Derde / Onderaannemer	<p>Onder het kopje “Uitgesloten combinaties” stelt u:</p> <p>“Van de volgende categorieën wordt maximaal 1 Perceel aan Inschrijver gegund:</p> <p>Cat. 1: Perceel 1 en Perceel 5 (Wmo)</p> <p>Cat. 2: Perceel 2 en Perceel 4 (Wmo+LLV)</p> <p>Cat. 3: Perceel 3 (Wmo+LLV)”</p> <p>Dit geeft ons aanleiding tot de volgende vragen:</p> <p>a.)Kunt u toelichten wat uw achterliggende gedachte is bij deze uitgesloten combinaties? Wij veronderstellen namelijk dat het effect van het wél mogelijk maken van deze combinaties is dat er door Inschrijver efficiënter kan worden gewerkt, met als effect dat innovatieve en kwaliteitsbevorderende oplossingen beter ingezet kunnen worden.</p> <p>b.)Een combinatie bestaat altijd uit meerdere elementen. Maar de door u uitgesloten Cat. 3 bevat slechts één perceel. Betekent dit dat een Inschrijver die Perceel 3 gegund krijgt niet ook twee andere percelen gegund kan krijgen?</p> <p>c.)Kunt u uiteenzetten welke mogelijke combinaties er aan Inschrijver kunnen worden gegund?</p> <p>d.)Hoe bepaalt u welke onderdelen binnen een uitgesloten combinatie afvallen in de situatie dat Inschrijver op alle vijf de percelen Economisch meest Voordelige Inschrijving doet?</p>	<p>Een inschrijver die perceel 3 gegund krijgt kan daarnaast nog perceel 1 of 5 gegund krijgen en/of perceel 2 of 4. Zie verder ook het antwoord op vraag 61.</p>
144	Leidraad paragraaf 3.4.2 en paragraaf 3.4.3, pagina 31 en 32:	<p>U stelt in paragraaf 3.4.3 “Wanneer de jaarrekening van de Inschrijver geconsolideerd is moet de holding zich volledig en onvoorwaardelijk garant stellen voor de nakoming van de verplichtingen die uit de af te sluiten Overeenkomst voortvloeien.</p> <p>De Inschrijver overlegt bij Inschrijving de door de holdingmaatschappij ingevulde en ondertekende verklaring (Bijlage 10) waarin de holding zich volledig en onvoorwaardelijk garant stelt voor de nakoming van de verplichtingen die uit de af te sluiten Overeenkomst voortvloeien.”</p> <p>Bijlage 10 ziet op “Verklaring HOLDING OF MOEDERMAATSCHAPPIJ BEROEP OP BEKWAAMHEID Regiotaxi Utrecht 2024-2028”.</p> <p>In paragraaf 3.4.2 wordt toegelicht (punt 8) wanneer Bijlage 10 moet worden ondertekend: “Wanneer een beroep op een Derde strekt tot het doen van een beroep op de financiële draagkracht van de moedermaatschappij waartoe Inschrijver behoort, teneinde aan de geschiktheidseisen te voldoen, moet een concernverklaring, in de zin van artikel 2:403 sub f van het Burgerlijk Wetboek, worden overlegd. Uit die verklaring moet blijken dat de moedermaatschappij onvoorwaardelijk garant staat voor de door de dochtermaatschappij op zich te nemen verplichtingen. Deze verklaring dient door het concern/de moedermaatschappij rechtsgeldig ondertekend te zijn (bijlage 10).”</p> <p>Kunt u bevestigen dat de garantstelling van de moedermaatschappij/holding uitsluitend ziet op de situaties waarin een zogenaamde 403-verklaring als bedoeld in artikel 2:403 sub f BW is afgegeven of waarin een beroep op de financiële geschiktheid van de holding wordt gedaan?</p>	<p>Bijlage 10 (Verklaring Holding of Moedermaatschappij) dient in twee gevallen te worden ingediend:</p> <p>(1) Indien Inschrijver op grond van artikel 2:403 BW geen eigen jaarrekening hoeft in te richten, omdat de financiële gegevens van Inschrijver door een andere rechtspersoon (de holding of moedermaatschappij) zijn geconsolideerd in een geconsolideerde jaarrekening;</p> <p>(2) Indien het beroep van Inschrijver op een Derde strekt tot het doen van een beroep op financiële draagkracht van een holding of moedermaatschappij om aan de geschiktheidseisen te voldoen.</p>

145	Leidraad paragraaf 3.4.2, Het doen van een beroep op een Derde, pagina 30	Het is te doen gebruikelijk bij openbare Europese aanbestedingen dat van onderaannemers alléén gevraagd wordt een UEA in te vullen indien inschrijver zich op hen beroept voor het voldoen aan geschiktheidseisen. Uit het door u gestelde in deze paragraaf wordt ons niet duidelijk of u dit gebruik volgt. We verzoeken u daarom te bevestigen dat het UEA voor Derden uitsluitend van toepassing is op het doen van beroep op Derden met de door u als eerste genoemde reden: om aan de geschiktheidseisen te kunnen voldoen. Wij verzoeken u voorts te bevestigen dat de in de aanbestedingsbrief te introduceren Derden (aanvullende bepaling 1) enkel de Derden zijn op wie Inschrijver zich beroept voor het voldoen aan de geschiktheidseisen. Tevens verzoeken wij u te bevestigen dat de bij de aanvullende bepalingen nr. 4 genoemde verklaring enkel ziet op Derden op wie Inschrijver zich beroept voor het voldoen aan de geschiktheidseisen.	Opdrachtgever kan op de 3 bevestigingsvragen positief antwoorden.
146	Leidraad paragraaf 3.2.1, Gegevensbescherming, pagina 24	U stelt dat u bij voorlopige gunning een DPIA uitvoert bij de winnende Inschrijver. Kunt u bevestigen dat dit niet nodig is indien de inschrijvende partij zelfstandig beschikt over een ISO27001-certificaat?	Dit is niet noodzakelijk wanneer Inschrijver beschikt over een ISO27001 certificaat.
147	Leidraad paragraaf 2.9, Maatschappelijk verantwoord inkopen: Duurzaamheid, onderaan	Het is ons niet duidelijk op basis waarvan u de bonus van EUR 2.000 berekent voor de eerdere extra inzet van emissievrije voertuigen, bovenop de percentages die Inschrijver voor de gunning heeft aangegeven. Baseert u dat op de met die voertuigen afgelegde reiskilometers, op de voertuigen zelf of op beide?	Het betreft hier de beladen kilometers.
148	Leidraad paragraaf 2.7, Vorm en duur Vervoersovereenkomst, pagina 15:	Als bij het expireren van de looptijd van de overeenkomst de nieuwe Vervoerder, zo stelt u, “om wat voor reden dan ook niet gereed is om de nieuwe overeenkomst uit te voeren”, is de zittende Vervoerder verplicht om diens overeenkomst nog maximaal drie maanden langer en onder dezelfde condities en voorwaarden uit te voeren. Wij willen u erop wijzen dat u met deze bepaling de zittende Vervoerder eenzijdig en buitenproportioneel benadeelt, bijvoorbeeld omdat de arbeidsmarkt naar het zich laat aanzien structureel krap blijft en zittend personeel dientengevolge de reguliere einddatum van een contract vaak niet afwacht en al eerder de overstap maakt naar een andere baan. Bent u daarom bereid om deze bepaling in te kaderen door aan te geven: (i) welke limitatieve voorwaarden u aan de redenen stelt waardoor de nieuwe Vervoerder niet gereed is en (ii) een minimale tijd op te nemen, voorafgaande aan de expiratedatum, waarop dit aan de zittende Vervoerder kenbaar gemaakt dient te worden?	Zie het antwoord op vraag 92

149	Leidraad paragraaf 2.6, Invloedfactoren op het volume, pagina 14:	U stelt in de derde alinea “Dalingen van de vervoersvraag ten opzichte van de verstrekte vervoersvolumes zijn, ongeacht de omvang daarvan en ongeacht de oorzaak daarvan, voor risico van de Vervoerder. Dit betekent dat een Vervoerder bij een daling van de vervoersvraag in geen enkel geval aanspraak kan maken op een hogere dan de geoffreerde prijs. Evenmin bestaat aanspraak op enige compensatie of schadevergoeding hoe ook genaamd of welke juridische grondslag dan ook”. Naar onze mening gaat u hierin te ver. Kunt u bevestigen dat als zich een situatie voordoet waarbij en waardoor de vervoersvraag structureel véél lager uitpakt dan wat werd voorgespiegeld in de historische cijfers - dusdanig laag dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid een aanpassing van de door Vervoerder geoffreerde prijs voor de hand zou liggen – dat Vervoerder hierover dan op zijn minst met Opdrachtgever in gesprek mag gaan?	De Opdrachtgever heeft gekozen voor een systematiek waarbij de vergoeding bestaat uit een vast bedrag en een bedrag per directe reiskilometer. In die systematiek betekent dat met het dalen van de volumes de totale gemiddelde prijs per directe reiskilometer stijgt. Die systematiek is juist gekozen om volumeschommelingen op te kunnen vangen.
150	Leidraad paragraaf 2.3, Samenvoegen van opdrachten en verdeling in Percelen, onderaan pagina 12:	U stelt “Indien Opdrachtgever constateert dat er is ingeschreven in strijd met de in deze paragraaf genoemde eis, zullen alle betrokken inschrijvers worden uitgesloten”. Het is ons niet duidelijk wat u bedoelt met de genoemde eis. Kunt u dit nader toelichten?	De tekst "Indienparagraaf 3.4.3" gaat over de alinea die daarna komt.
151	Bijlage A en B	In de PvE staat het contractmanagementbureau genoemd. In de leidraad staat dit bureau niet genoemd. Kunt u iets meer licht schijnen op het contractmanagementbureau? Bestaat dit nu al, hoe gaat u dit organiseren en welke rol krijgt het contractmanagementbureau (bijvoorbeeld, waar ligt in het leerlingenvervoer de grens tussen wat de gemeente en wat het bureau bepaalt, bespreekt of besluit?).	Het contractmanagementbureau bestaat momenteel nog niet. De werkzaamheden van dat bureau worden op korte termijn Europees aanbesteed. In de bijlagen A en B is aangegeven hoe de Opdrachtgever wil dat het vervoer wordt uitgevoerd en wie verantwoordelijk is voor wat.
152	Bijlage 3 Conceptovereenkomst	In de conceptovereenkomst verwijst u alleen naar de Regiotaxi. Zal het Leerlingenvervoer ook in de concept overeenkomst worden opgenomen? Of is hier voor een andere overeenkomst van toepassing?	Regiotaxi Utrecht is de verzamelnaam van het vervoersysteem. De overeenkomst voorziet voor de percelen waarin ook leerlingenvervoer zit, dus ook op de uitvoering van het leerlingenvervoer.
153	Bijlage 20	Gezien de stijgende verkeersdruk in de regio verzoeken wij om pas een boete op te leggen bij een stiptheidspercentage onder de 90%. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, daar gaat de Opdrachtgever vooralsnog niet mee akkoord. Bijlage 20 wordt overigens jaarlijks geëvalueerd.
154	PvE A 2.19.1.2	Op pagina 34 heeft u een overzichtelijke tabel geplaatst. Echter komen de toeslagen niet altijd overeen met het aantal toeslagkm. dat bijvoorbeeld op pagina 9 wordt genoemd. Kunt u aangeven wat het daadwerkelijk aantal toeslagkm zijn?	De tabel op bladzijde 34 geeft de juiste toeslagen weer.
155	PvE B 2.8.6	Aangezien chauffeurs vooraf door de vervoerder ingeroosterd worden vragen wij u toe te staan zieke kinderen tot vijf dagen te mogen factureren?	Zie het antwoord op vraag 111.
156	PvE B 2.8.1	Voor de uitwerking van de vergoeding wordt verwezen naar de Leidraad 5.4.1. Hierin kunnen wij geen of nauwelijks informatie vinden over de uitwerking. Is deze verwijzing correct?	Deze verwijzing is correct.
157	PvE B 2.8.1	De vergoeding aan de vervoerder voor het leerlingenvervoer bestaat uit een vaste vergoeding per maand aangevuld met de Declarabele kilometers per Leerling per rit. Daarnaast ontvangt de Vervoerder per route een starttarief. Is het correct dat het starttarief per route en dus niet per deelnemer wordt betaald? Zo niet, hoe dienen wij dit dan te lezen?	Nee, dat is niet correct. Het starttarief geldt per leerlingrit.

158	PvE B 2.5	Gaat u twee keer per jaar alle ouders op alle onderwerpen bevragen?	De inhoud van de te houden Klanttevredenheidsonderzoeken worden later bepaald, maar zullen minimale de essentiële voorwaarden en afspraken t.a.v. de gevraagde dienstverlening omvatten
159	PvE B 2.5	Een bonus of malus kan worden toegekend die gebaseerd is op de maandfactuur betreffende Leerlingenvervoergedeelte. Hoe wordt hierin omgegaan met de vaste maandelijkse vergoeding? Wordt de bonus of malus ook over de vaste maandelijkse vergoeding berekend? Zo ja, hoe wordt de vaste maandelijkse vergoeding verdeeld over het leerlingenvervoer en het regiotaxivervoer?	De bonus malus regeling is vastgelegd in bijlage 20. De volgende passage uit bijlage B komt hiermee te vervallen: Bonus: Wanneer de scores uitkomen vanaf de 7,5 tot en met de 7,9 dan wordt een bonus van 1% op de maandfactuur (betreffende Leerlingenvervoergedeelte) toegekend. Is de score 8 of hoger dan is de bonus 2% In beide gevallen geldt dan wel dat de klachtennorm, zoals bij de malussen beschreven niet overschreden mag worden. Malus: Wanneer uit het schriftelijke halfjaarlijkse Reizigerstevredenheidsonderzoek blijkt dat (ondanks eventuele getroffen maatregelen na een tegenvallende uitkomst van de telefonische enquêtes in kwartaal 1 of 3 en/of de continue kwaliteitsmeting per App) de Reizigerstevredenheid lager dan een 6 als eindscore heeft of het aantal gegronde en aan de Vervoerder toe te rekenen klachten meer dan 2% van de uitgevoerde leerlingritten is, dan kan een malus van 3% over de maandfactuur (betreffende Leerlingenvervoergedeelte) worden opgelegd.
160	PvE B 2.4.3	Kunt u aangeven met wie de vervoerders in gesprek gaan? Met andere woorden is de bedoeling dat de Vervoerder met iedere gemeente overleg voert?	Minimaal 2 maal per jaar is er een overlegmoment tussen vervoerder, opdrachtgever en het Contractmanagement Bureau. De opdrachtgever zal hierbij worden vertegenwoordigd door één of meerdere afgevaardigden van de betreffende gemeente(n)
161	PvE B 2.4.3	Van welk systeem maakt het contractmanagementbureau gebruik bij de verwerking van de aanmeldingen?	Dit is nog niet bekend.
162	PvE B 2.3.5.	U geeft aan dat ieder voertuig goed herkenbaar dient te zijn als Regiotaxi Utrecht-voertuig. Geldt dit ook voor de voertuigen die inschrijver inzet voor het leerlingenvervoer?	Ja, dat klopt.
163	PvE B 2.3.3	Voor het leerlingenvervoer wordt in de regel gebruikt gemaakt van standaard 8-persoons voertuigen. Deze voertuigen zijn niet voorzien van vasthoudbeugels aan iedere stoel en deze worden voor de doelgroep dat in dit type voertuig vervoerd wordt ook niet als noodzakelijk noch gewenst ervaren. Wil de opdrachtgever deze eis laten vervallen en zo niet, is de opdrachtgever bewust dat het handhaven van deze eis een kostprijsverhogend effect heeft en zijn deze kosten begroot?	Zie hiervoor 2.3.2 PVE B. De passage in paragraaf 2.3.3 is hierop aanvullend in geval van mini-bussen en Rolstoelbussen. Leerlingen mogen dus in standaard 8 persoons voertuigen worden vervoerd mits voldaan wordt aan paragraaf 2.3.2
164	PVE B 2.3.1	Op pagina 11 geeft u aan dat er zowel een blusser en een blusdeken aanwezig dienen te zijn. Moeten beide aanwezig zijn?	Ja.
165	PvE B 2.2.7	Begrijpt inschrijver goed dat de inzet van een vaste chauffeur alleen van toepassing is op het leerlingenvervoer?	Het geldt voor alle leerlingenvervoer waar de opdracht betrekking op heeft. Zie paragraaf 1.2.2. Het geldt dus ook voor Jeugdhulpvervoer.
166	PvE B 2.2.1	U benoemt hier de standstill periode van 2 weken. Is opdrachtgever bereidt dit uit te breiden naar 3 weken (1 week voor de start en 2 weken na de start)?	Opdrachtgever breidt de standstill periode uit naar 4 weken, 2 weken voor de start en 2 weken na de start.
167	PvE B 2.2.1	Begrijpt inschrijver goed dat het 'moment van aanmelden' het moment betreft dat opdrachtgever de nieuwe aanmelding doorgeeft aan de vervoerder?	Het betreft het moment waarop de aanmelding is verstuurd aan de vervoerder

168	PvE B 1.2.4	Historische gegevens m.b.t. het jeugdwetvervoer worden niet verstrekt, noch een trend in dit vervoer. Hoe dienen wij de kosten van dit vervoer te calculeren? Hierbij rekening houdend dat het patroon van Jeugdwetvervoer heel grillig is, slecht te combineren is en vaak op het laatste moment wordt geannuleerd. Wat is de trend die de opdrachtgever ziet in het Jeugdwetvervoer?	Vanwege de genoemde grilligheid ziet opdrachtgever geen duidelijk waarneembaar patroon, maar erkent de vaak lage combinatiegraad, en relatief hoog loospercentage in dit type vervoer. Om deze reden past opdrachtgever een toeslag toe van 4 km per rit voor alle jeugdwetvervoer ritten.
169	PvE B 2.8.3	Doordat jeugdwetritten op veelal ongunstige tijden plaats vinden en er dan veelal vooraf of erna geen vervolg ritten zijn is er met de huidige cao voor taxichauffeur een grote kans op leegloopuren die betaald moeten worden. Voor iedere rit moet de chauffeur minimaal 1 uur betaald worden. We verzoeken om een apart tarief of een toeslag voor jeugdwetvervoer te hanteren.	Zie antwoord op vraag 168.
170	PvE A 2.8	De door u gewenste stiptheid is 95%. Op dit moment is de eis 92%. De stap naar 95% vergt om een aanzienlijke inzet van extra middelen, zeker gezien de extreme verkeerscongestie in de regio. Bent u zich bewust van het kosten-effect van het aanpassen van deze eis en welke kwantitatieve groei op het gebied van klanttevredenheid heeft u hierbij voor ogen?	Opdrachtgever heeft hiervoor bewust gekozen
171	PVE A 2.8	U geeft aan dat de reiziger herleidbaar moet hebben ingestemd. Op welke wijze is dit herleidbaar?	Dat is aan inschrijver. Dit kan bijvoorbeeld ook zijn door een notitie vast te leggen dat de reiziger heeft ingestemd. Of de vastlegging juist is kan worden geverifieerd door de opdrachtgever bij de reiziger. In de implementatieperiode zullen hier duidelijke afspraken over worden gemaakt.
172	PvE A 2.4.2.1	U geeft aan dat: 'De vervoerder stelt een telefoonnummer beschikbaar'. Hierover hebben wij twee vragen: 1. Is dit wenselijk? In dit geval is de vervoerder de eigenaar van het nummer en zal overgedragen moeten worden aan eind van contract. Wat als dit nummer in een serie van 100 zit? Is het niet beter dat de opdrachtgever eigenaar is van de telefoonnummers en deze beschikbaar stelt aan de vervoerders (gebruikskosten voor vervoerder)? 2. Krijgen alle pashouders een nieuwe pas met daarop het nieuwe nummer?	1. de opdrachtgever wenst geen eigenaar te zijn van het telefoonnummer. 2. Reizigers krijgen allen een nieuwe pas. Opdrachtgever/Contractmanagement Bureau draagt er zorg voor dat telefoonnummers bij de reiziger bekend zijn.
173	PvE A 2.4.2	Kunt u aangeven welke gemeenten gebruik maken van het 'Kilometerbudget'? En kunt u aangeven welke gemeenten vanaf 1-4-2024 ook kilometerbudgetten gaan toepassen?	Vijf gemeenten hebben momenteel nog geen kilometerbudget. Of die gemeenten in 2024 ook met een kilometerbudget willen gaan werken is niet bekend.
174	PVE A 2.3.3	U geeft aan dat: 'Indien het maximum van 5% niet dataritten wordt overschreven dan geldt een korting op de factuur van 2%. Dit lijkt niet overeen te komen met het gene dat u beschrijft in 2.1 van bijlage 20 (bonus/malus-regeling). Waar dient inschrijver van uit te gaan?	Bijlage 20 is hierin leidend. De volgende zin uit 2.3.3 komt hiermee te vervallen: "Indien het maximum van 5% niet dataritten wordt overschreden dan geldt een korting op de factuur van 2%."
175	PVE A 2.3	Op pagina 13 geeft u aan dat de data-aanlevering via XSS (Cross side scripting) dient plaats te vinden. Waarschijnlijk bedoelt u Cross Site Scripting. Dit is echter geen protocol maar een beveiligingsfout bij development. Kunt u aangeven wat u hiermee bedoelt?	XSS is niet correct. Wat we bedoelen is dat de data via een beveiligde (SSL) verbinding uitgewisseld moeten worden.
176	PVE A 2.20	U geeft aan dat de factuur eerst ter controle wordt voorgelegd aan het Contractmanagementbureau en dan pas naar de betreffende gemeente wordt gestuurd. Dit kost veel tijd. Gaat u ermee akkoord dat inschrijver direct aan de betreffende gemeente factureert en dat de controle en eventuele creditatie na afloop (een maand later) plaatsvindt?	Zie antwoord op vraag 12.

177	PvE A 2.2.4 (p. 18)	U geeft bij de 2e bullet aan dat: vanaf start Overeenkomst op 1 januari 2024. Moet dit niet 1 april 2024 zijn?	Dat is correct. Dit moet 1 april 2024 zijn
178	PvE A 2.19.1.2	Is het correct dat er voor een rit geen startkm in rekening gebracht mogen worden bij de opdrachtgever? Zo niet, hoeveel km mogen in rekening worden gebracht?	Er geldt een starttarief van 4 km.
179	PvE A 2.18.4	U geeft aan dat de reizigerstevredenheid continu moet worden gemeten via de App. Bij 2.4.4 wordt dit niet gevraagd als onderdeel van de App. Gaat dit over dezelfde App?	In relatie met deze paragraaf is de app niet relevant voor de Vervoeder maar voor de Opdrachtgever.
180	PVE A 2.18.4	U geeft aan dat wanneer uit het schriftelijke halfjaarlijkse Reizigerstevredenheidsonderzoek blijkt dat de eindscore hoger is dan een 8, een bonus van 2% over de maandfactuur wordt toegekend. Geldt deze 2% dan over de facturen van de voorgaande 6 maanden of alleen over de laatste maand?	De bonus malus regeling is uitgewerkt in bijlage 20. De bonus/Malus voor het klanttevredenheidsonderzoek wordt toegepast op de totale omzet over de voorliggende 6 maanden van de maand waarin het KTO is uitgevoerd en verrekend met de eerstvolgende factuur.
181	PvE A 2.18.1	Kunt u aangeven met wie de vervoerders in gesprek gaan? Met andere woorden is de bedoelling dat de Vervoerder met iedere gemeente overleg voert?	De vervoerder gaat in overleg met het Contractmanagementbureau en een delegatie vanuit de betreffende gemeente(n) en/of de Provincie.
182	PvE A 2.15.2	Aan callcenter-agents worden extra kwaliteitseisen gesteld. T.o.v. van welke eisen zijn dit extra eisen?	Het woord "extra" komt hierbij te vervallen.
183	PVE A 2.14.4	U geeft aan dat de chauffeur zich meldt op een wijze die past bij de kenmerken van de reiziger. Wat wordt bedoelt met kenmerken?	Reizigerskenmerken kunnen vragen om een specifieke benaderingswijze. Denk bijvoorbeeld aan slechtzienden of slechthorenden.
184	PvE A 2.14.1	Is het correct dat de vervoerplicht niet geldt voor kinderen jonger dan 12 jaar, zonder begeleiding en voor geïndiceerden met verplichte begeleiding en deze is niet aanwezig?	Dat is correct.
185	PVE A 2.1.3.6	In paragraaf 2.1.3.6. verwijst u naar paragraaf 2.8.5. Deze paragraaf lijkt niet te bestaan. Kunt u de juiste verwijzing aangeven?	De verwijzing moet zijn naar 2.19.1.2 hierin is de tabel met toeslagen uitgewerkt. Deze tabel is leidend en bevat de correcte toeslagkilometers
186	PvE A 2.1.3.2	U geeft aan dat: 'De rit van de sociale begeleider mag echter niet afzonderlijk in rekening worden gebracht'. Wat bedoelt u hiermee?	Daarmee wordt bedoeld dat alleen de reizigersrit mag worden gedeclareerd en niet de rit van de begeleider afzonderlijk. Zie ook tabel 2.19.1.2
187	PVE A 2.1.2	U geeft aan dat de inschrijver een signalerende functie heeft mbt oneigenlijk gebruik. Hoe wordt er in de huidige situatie omgegaan het oneigenlijk gebruik?	Opdrachtgever acht dit niet relevant voor de toekomstige opdracht.
188	PvE A 1.2.4	Op welke mogelijke Rijksprogramma's doelt u?	Dit kunnen alle relevante programma's zijn die invloed kunnen hebben op het vervoersvolume. Er is op dit moment geen concreet relevant programma voorzien.
189	Leidraad par 5.4.1	De maandelijkse vaste bedragen zijn inderdaad per maand? Zo niet, wat zijn ze dan? Is er een verdeling van de vaste maandelijkse vergoeding tussen leerlingenvervoer en regiotaxivervoer?	Voor u eerste vraag verwijzen we u naar antwoord op vraag 29. Er is geen onderverdeling tussen regiotaxi en leerlingenvervoer.
190	Leidraad par 5.4.1	In deze paragraaf noemt u de maandelijkse vaste bedragen. Gaat inschrijver er correct vanuit dat dit om bedragen per jaar gaat?	Het zijn bedragen per jaar. Zie voor uitleg het antwoord op vraag 29.
191	Leidraad par 5.3.4	U stelt drie vragen. De derde luidt 'wat had u hier meteen aan kunnen doen?'. Vraag: wat is het verschil met de tweede vraag?	De tweede vraag verwijst naar maatregelen in de toekomst. Dit kan breder zijn dan de actuele aanpak van de casus. De derde vraag vraagt naar de volgens u juist handelwijze op het moment van de casus.
192	Leidraad par 5.3.4	Gaat de casus over het Vraagafhankelijk vervoer of het routegebonden vervoer (of beide)?	Zie antwoord op vraag 30.
193	Leidraad par 5.3.4	Op welke datum en op welk tijdstip vindt de presentatie plaats? Dit om data in onze agenda's te blokken.	Zie antwoord op vraag 34.
194	Leidraad par 5.3.2	Bij de aspecten inzake leerlingenvervoer staat 'de beleving'. Wat bedoelt u daarmee? Wat raakt aan de beleving van een leerling tijdens de rit?	Opdrachtgever mag van een ter zake kundige vervoerder verwachten dat dat hij weet wat de beleving kan raken. Om u op te gang te brengen, en zeker niet limitatief, denk aan bevordering rust, voorkomen pestgedrag, enzovoort.
195	Leidraad par 5.3.2	Bij punt 4 vraagt u naar de maximale duur van de rit? Doelt u dan sec op de omrijtijd bij combineren van reizigers in het Wmo-vervoer?	Opdrachtgever doelt hier op alle parameters die te maken hebben met de toegestane maximale duur van een rit van een reiziger.

196	Leidraad par 5.3.2	Bij punt 5 vraagt u naar de belservice bij vertraging. In het PvE is deze belservice zeer mooi uitgeschreven als eis. Elke inschrijver dient zich aan deze eis te houden en zal het proces passend inrichten. Wat maakt dat u wil weten hoe een vervoerder dit doet en wat scoort dan beter als er meerdere (technische) oplossingen worden aangeboden?	Wat de opdrachtgever daaromtrent wil weten is in 5.3.2 van de Leidraad duidelijk aangegeven. Het is aan de inschrijver om daar inhoud aan te geven.
197	Leidraad par 5.3.2	Bij punt 3 vraagt u welke aspecten wij als inschrijver belangrijk vinden. Deelvraag a: wilt u als opdrachtgever niet liever weten HOE wij punctualiteit borgen? Deelvraag b: wat bedoelt u met de woorden "hoe hij hier mee omgaat"?	Antwoord op uw deelvraag A ligt besloten in de passage "toont aan hoe hij tenminste de vereiste punctualiteit haalt." Deelvraag B: het betreft een beschrijving van hoe u deze aspecten verwerkt in uw aanpak om tenminste de vereiste punctualiteit te halen.
198	Leidraad par 5.3.2	Bij punt 1 (Kwaliteitsplan chauffeurs) vraagt u naar het vergroten van het aantal arbeidsuren per contract. Deelvraag a: waarom stelt u deze vraag? (is het huidige aantal uren te laag? En scoren wij meer punten bij meer uren? Zo ja hoe gaat u dit meten en beoordelen? Scoren wij het maximum bij 40 uur? NB: weet dat er medewerkers zijn die graag bijvoorbeeld 12 uur willen werken en wij dat graag mogelijk maken, elk aantal uren is meegenomen immers). Deelvraag b: wat is het huidige aantal arbeidsuren per contract?	Deelvraag A: Opdrachtgever stelt deze vraag omdat het vergroten van het aantal arbeidsuren per contract het werk als chauffeur interessanter kan maken en dat u personeel dan langer kunt binden. Dit vraagt Opdrachtgever met het oog op de discussie over personeelstekorten. Opdrachtgever is op de hoogte van uw opmerking dat een aantal chauffeurs tevreden kan zijn met het aantal dat u noemt en dat dat ook werkt en de sfeer van "elk aantal uren is meegenomen." Juist daarom heeft Opdrachtgever ook geen limiet als eis opgenomen. Inschrijver beschrijft een plan dat op dit punt op maat is gemaakt voor zijn eigen bedrijf.
199	Leidraad par 5.3.2	Alinea 2 start met de zin "In het Operationeel plan...". De tweede zin is "De Opdrachtgever is op zoek naar ...". Wat is het verschil tussen de eerste en de tweede zin? Deze lijken dezelfde boodschap te bevatten maar wellicht doelt u als opdrachtgever op verschillende aspecten. Kunt u dit toelichten?	Zo op het oog is er inderdaad geen verschil, met dien verstande dat opsomming van de minimaal te beschrijven elementen (die daarna volgt) vooral met kwaliteitszorg en klantgerichtheid te maken hebben.
200	Leidraad par 5.3.1	Bij punt 6 vraagt u naar maatschappelijk verantwoord ondernemen. Moeten wij dit als een losse vraag zien, of raakt dit aan partnerschap, en zo ja, hoe?	Het staat opgenomen onder partnerschap. Het ligt voor de hand dat Inschrijver het vooral daarop concentreert. Uw vraag Hoe dit het partnerschap raakt wordt niet beantwoord omdat Opdrachtgever wil dat u dit aangeeft.
201	Leidraad par 5.3.1	Bij punt 4 vraagt u naar de rol. Hoe moeten wij deze vraag zien in het licht van punt 1 en 2, dus de relatie en de cultuur? (We vragen het ook omdat u hier vertrouwen en wederzijdse inzet noemt. Het lijkt ons dat de vragen 1, 2 en 4 gelijksoortig zijn of sterk overlappen, dit terwijl niet duidelijk is wat u bedoelt).	De onderwerpen worden onder het gunningscriterium Partnerschap genoemd, daardoor hebben ze al een relatie met elkaar. Het gaat ook om goede samenwerking waardoor kansen en bedreigingen in gezamenlijkheid het hoofd worden. U moet in staat zijn om de door uw gewenste relatie, uw cultuur in deze en de suggesties voor de rol van de gemeenten en provincie, te beschrijven.
202	Leidraad par 5.3.1	Bij 'cultuur' vraagt u naar de "compliance-regeling en/of bedrijfsvoering". Het is ons geheel onduidelijk wat u hiermee bedoelt. Kunt u dit toelichten en wellicht voorbeelden noemen i.r.t. de compliance-regeling én i.r.t. de bedrijfsvoering?	Zie antwoord op vraag 39.
203	Leidraad par 5.3.1	U vraagt naar de cultuur die wij voorstaan. Deelvraag a: wat bedoelt u met cultuur in dit kader? Deelvraag b: wat voor cultuur staat u zelf voor? Deelvraag c: wat is het verschil tussen de gevraagde relatie en dit aspect, cultuur?	Zie ook antwoord op vraag 39.
204	Leidraad par 5.3.1	U vraagt naar de gewenste relatie. Voor is dit een erg algemeen begrip (en het botst ook met het beoordelingskader dat heel smart is). Deelvraag a: Wat bedoelt u met relatie in dit kader? Deelvraag b: En wat voor relatie staat u zelf voor? Het zou jammer zijn als wij achteraf moeten lezen dat de beschreven relatie niet is zoals u deze wenst, maar deze niet vooraf bekend was bij ons.	Het gaat bij dit gunningscriterium om partnerschap. Opdrachtgever vindt dat partnerschap een goed fundament biedt voor kwaliteit en continuïteit van het Vervoer. In een goede samenwerking tussen Opdrachtgever en Vervoerder kunnen kansen en bedreigingen in gezamenlijkheid het hoofd geboden worden. Opdrachtgever vraagt Inschrijvers op te beschrijven hoe zij dit partnerschap zien. Er is geen vooraf vastgestelde inrichting door Opdrachtgever. De zienswijze van de Inschrijver zal beoordeeld worden op de wijze waarop zij bijdraagt aan "het in gezamenlijkheid het hoofd bieden aan kansen en bedreigingen." De deelvragen A en B zijn hiermee beantwoord.

205	Leidraad par 5.3.1	U geeft aan dat 'onder andere' het verwijzen naar tekst uit andere documenten kan leiden tot uitsluiting. Deelvraag a) kunt u 'onder andere' definiëren, dit vanuit de achtergrond dat de 'straf' uitsluiting erg zwaar is in relatie tot de genoemde onduidelijkheid. Deelvraag b) Wij begrijpen dat een verwijzing naar tekst uit andere documenten onwenselijk is. Vraag: is een zinsdeel als bijvoorbeeld 'bij onderdeel 1 gingen we hier al op in' niet toegestaan en een mogelijke aanleiding voor uitsluiting?	Deze bepaling is vrij algemeen bekend en ziet toe op het verwijzen naar stukken tekst uit andere documenten van de Inschrijving om zo in het betreffende onderdeel meer informatie te verwerken die de beoordelingscommissie dan in dat andere stuk moet doorlezen en moet interpreteren. Wanneer inhoudelijke punten volgens Inschrijvers in meerdere beschrijvingen op gunningscriteria belangrijk zijn, dan moeten ze in die stukken ook worden uitgelegd. De mogelijke uitsluiting is een duidelijke Kan-bepaling, waarbij de proportionaliteit zeker in acht zal worden genomen.
206	Leidraad par 5.3	Een verzoek: mocht u een aanpassing doen m.b.t. het aantal pagina's A4 wilt u deze dan tijdens de eerste vragenronde communiceren en niet meer tijdens de tweede ronde? Achtergrond van dit verzoek is dat het onze ervaring is dat dit bij aanbestedingen in het doelgroepenvervoer frequent gebeurt terwijl onze offerte op dat moment al grotendeels gereed is (tekstueel en qua opmaak).	Wanneer dit gevraagd wordt dan zullen wij dat in de eerste ronde van de Nota van Inlichtingen aangeven.
207	Leidraad par 5.2	U hanteert drie beoordelingskaders. Het eerste kader staat in de tabel op pagina 50. Het tweede kader staat onder de tabel ('smart', volledig, controleerbaar, etc.). In par. 5.3, 1e alinea, is een derde beoordelingskader genoemd (innoverend, meerwaarde, weliswaar dezelfde termen maar de vraag rijst of de andere aspecten dan niet of minder gelden). Deelvraag a: is het mogelijk dat u één beoordelingskader aanreikt? Deelvraag b: welk kader krijgen de beoordelaars mee (en wijkt dit af van de drie genoemde kaders)?	De richtlijnen die de beoordelaars meekregen staan uitgelegd in deze paragraaf. Ze krijgen geen andere richtlijnen mee. Er is al sprake van 1 beoordelingskader en dat is de tabel waar u naar verwijst. Het zogenaamde tweede en derde kader dat u ziet zijn uitwerkingen van de delen "zeer doelgericht" en "bovendien innoverend en/of biedt extra ... dienstverlening" uit de uitleg bij de score Uitmuntend. Opdrachtgever geeft Inschrijver zo duidelijke instructies zodat de beoordelingscommissie de ingediende stukken goed kunnen beoordelen.
208	Leidraad par 5.2	In de tabel 'Kwaliteitsbeoordeling' geeft u aan dat de beantwoording doelgericht dient te zijn. Echter nergens in de leidraad, noch in de twee PvE's zijn er doelen opgenomen. Voor ons is het dus lastig doelgericht te schrijven. Kunt u aangeven welke doelen u bedoelt?	Hiervoor verwijst Opdrachtgever naar de beantwoording van vraag 207. Aanvullend geeft Opdrachtgever aan dat er wel zeker doelen staan vermeld in de uitwerking van de 2 onderdelen waar deze tabel betrekking op heeft. Voor onderdeel 1 is dat concreet de passage in de betreffende paragraaf "Opdrachtgever vindt dat partnerschap het hoofd geboden worden" met de extra uitleg daarbij. Voor onderdeel 2 is dat concreet de passage "In het Operationeel plan Vervoer dient de Inschrijver ... zoals beschreven in de Programma's van Eisen kan waarborgen" en de extra uitleg daarbij.
209	Leidraad par 2.5	Een deel van de Jeugdzorgaanbieders draagt tevens zorg voor Vervoer. Deze jeugdigen komen niet terug in de aangeleverde rittenbakken. Maakt dit vervoer ook geen deel uit van deze aanbesteding? Als dat wel het geval is, hoe dienen wij de prijs dan te calculeren? Hierbij rekening houdend dat het patroon van Jeugdwetvervoer heel grillig is, slecht te combineren is en vaak op het laatste moment wordt geannuleerd.	Dat vervoer maakt geen deel uit van deze aanbesteding.
210	Leidraad 5.4.1	Op pagina 57 (onderaan) geeft u een overzicht van de kostencomponenten. Onderdeel is de reis- en opleidingskosten. Bedoelt u met de reiskosten de kosten voor het reizen naar de opleiding?	Bedoeld zijn de reiskosten en eventuele opleidingskosten van al het door u voor deze opdracht in te zetten personeel.
211	Leidraad 5.3.4	Mag de derde persoon ook iets zeggen tijdens de presentatie? Kunt u deze rol verder toelichten?	Er staat dat Inschrijver ter ondersteuning van de presentatoren nog een persoon kan afvaardigen. U mag zelf bepalen waar die ondersteuning uit bestaat, maar de andere 2 personen zijn verantwoordelijk voor/doen de presentatie. Zij kunnen zich laten adviseren of de derde persoon tijdelijk het woord geven.
212	Leidraad 5.3.4	U geeft aan dat bij de presentatie maximaal 3 personen aanwezig mogen zijn. Geldt dit ook voor de voorbereiding?	Dit mag u zelf bepalen. Wanneer u bij die voorbereiding meerdere personen wilt betrekken, dan kunt u dat bij het maken van de afspraak duidelijk maken (vanwege bespreking ruimten).

213	Leidraad 4.3.3.2	Dient de onderaannemer ook te beschikken over ISO 27001?	Dit is wel de voorkeur van Opdrachtgever, maar Opdrachtnemer kan in het kader van zijn eigen ISO27001 en bijbehorende informatiebeveiligingsbeleid schriftelijk garanderen en borgen dat de informatiebeveiliging bij onderaannemers conform ISO27001 is.
214	Leidraad 4.3.3.2	Stel dat de inschrijver voor het callcenter werkt met een onderaannemer. Dient deze dan ook te beschikken over alle certificeringen (ISO 9001/ISO 14001)?	Deze dient te beschikken over ISO 9001 en ISO 14001 en samen met Vervoerder/Inschrijver moeten de bepalingen in paragraaf 3.2.1. nagekomen.
215	Leidraad 3.4.2	In deze paragraaf geeft u aan dat onderaannemers dienen te voldoen aan 'bepaalde certificaat-eisen'? Kunt u aangeven welke?	Deze staan uitgelegd in paragraaf 4.3.3.2 van de Leidraad. Zie verder ook het antwoord op vraag 139.
216	Leidraad 3.2.1	Kunt u toelichten wat u verstaat onder 'of soortgelijke certificering' bij de ISO27001 certificering?	De toevoeging 'of soortgelijke certificering' komt te vervallen. Het gaat in deze om ISO27001.
217	Leidraad 2.9 (pagina 18)	In de laatste alinea van deze paragraaf geeft u aan dat de eis van 38,5% zowel op het aantal voertuigen als op het aantal reiskilometers van toepassing is. Kan aanbestedende dienst uitleggen waarom hiervoor gekozen is? Waarom niet alleen het aantal reiskilometers?	Hier is voor gekozen omdat de eis o.a. is onderbouwd met het Clean vehicle Directive van de EU. Daarbij gaat het om het percentage op het aantal voertuigen (en dat is een wettelijke verplichting). Het aantal (beladen) reiskilometers heeft Opdrachtgever toegevoegd omdat dat volgens Opdrachtgever aanvullend meer zegt over de ZE-duurzaamheid van vervoer en omdat dat beter te monitoren is.
218	Leidraad 2.9 (p17)	U geeft aan dat: "Opdrachtgever vindt dat aan de gestelde minimeis kan worden voldaan, maar beseft dat het behalen van hogere percentages afhankelijk is van:...". Is dit een afzwakking van het malus model?	Nee, dat is het niet. Het is wel een kader waarmee Inschrijvers rekening moeten houden in hun gunningsaanbod.
219	Leidraad 2.9 (p. 18)	Hoe worden 'afgelegde reiskilometers' berekend? Via Easy Travel of op basis van de werkelijk ingezette kilometers?	Directe reiskilometers worden berekend via Easy Travel
220	Leidraad 2.9	Op pagina 18 (2e bullet) geeft u aan dat: bij vervanging van voertuigen gedurende de looptijd.....Wat wordt bedoeld met de vervanging en hoe wordt dit gemeten? Gaat dit om nieuwe voertuigen of ook om voertuigen uit de bestaande vloot? Wordt er een voertuiglijst bij start bijgehouden en per maand bekeken welke kentekens er toegevoegd worden?	Inschrijver stelt bij de implementatie van het vervoer een voertuiglijst samen die door Opdrachtgever gecontroleerd wordt op voldoen aan de aanbestedingsstukken. Daarna wordt deze vastgesteld. Hierbij wordt ook duidelijk of voertuigen die vanuit de bestaande vloot worden ingezet tijdens de looptijd worden vervangen. Zo ook eventueel bij de vanaf de start nieuw in te zetten voertuigen. Dat ligt niet in de verwachting, maar Opdrachtgever wil dit bij de implementatie samen goed bekijken en ter controle afvinken.
221	Leidraad 2.9	In de derde alinea beschrijft u "dit percentage". Welk percentage bedoelt u?	Dit betreft het eerst vermelde percentage 38,5%.
222	Leidraad 2.7	Op pagina 5 geeft u aan dat opdrachtgever eenzijdig de periode kan verlengen. Bent u bereid dit aan te passen naar tweezijdig of in ieder geval in overleg?	Opdrachtgever zal dit niet wijzigen naar tweezijdig. Voordat Opdrachtgever de verlengingsoptie bekend maakt zal hij met Vervoerder evalueren of er aan Vervoerderskant gegronde ontwikkelingen zijn die de continue adequate uitvoering van het vervoer in de weg zouden staan. Opdrachtgever zal dit dan meewegen in de beslissing op de verlenging.
223	Leidraad 2.11.3	Op pagina 20 geeft u bij overmacht aan: (Landelijke) schaarste van benodigde brandstoffen. Welke brandstoffen bedoelt u? Ook stroom/stroominfra?	Daar wordt ook stroom mee bedoeld, maar niet de schaarste aan laadinfra. Bij het invullen van het gunningsaanbod moeten Inschrijvers rekening houden met een op dat moment reële beschikbaarheid van laadinfra.
224	Leidraad 1.1 (p. 5)	In de 4e de alinea geeft u aan: 'De gemeenten uit Perceel 5 hebben besloten om ' Begrijpt inschrijver goed dat dit ook geldt voor perceel 1?	Dit geldt inderdaad ook voor perceel 1.
225	Leidraad 5.4.2	De beoordelingsprijs dient te worden ingevuld in bijlage 15, waarna de gewogen beoordelingsprijs automatisch wordt berekend. Echter, bijlage 15 is een pdf. Wij verzoeken opdrachtgever een excel hiervoor aan te leveren.	De gewogen beoordelingsprijs wordt niet in een formulier berekend. Het invullen van de prijzen op het pdf volstaat. Zie ook antwoord op vraag 66.

226	Leidraad 5.3.4	Opdrachtgever geeft een toelichting op de kwaliteitsbeoordeling. Bij de beoordeling 'uitstekend' vermeldt opdrachtgever: 'Inschrijver besteedt uitgebreid aandacht aan de drie vragen'. Dat een inschrijver uitgebreid aandacht besteed aan de gestelde vragen zegt niets over de kwaliteit van de toelichting en biedt inschrijvers derhalve geen houvast ten aanzien van de wijze, waarop de oplossing van de casus wordt beoordeeld. Hierdoor is het gestelde beoordelingskader onvoldoende transparant. Wij verzoeken opdrachtgever de beoordeling van kwaliteit voor de casus nader toe te lichten.	U licht hier maar 1 zin uit deze beoordelingscel uit. In de eerste zin staat dat er een oplossing voor de casus moet worden gepresenteerd. Dat staat ook in de overige alinea's vermeld. Daarbij moeten de genoemde vragen beantwoord worden en er moet rekening worden gehouden met relevante onderwerpen uit Onderdeel 1 (=ad A) en 2 (=ad B) . Dit biedt voldoende houvast over de wijze waarop de casus wordt beoordeeld en is daarmee transparant. De beoordeling zal volledig navolgbaar worden beschreven in de uitlegbrieven over de gunningsguitslag.
227	Leidraad 5.3.4	Inschrijvers krijgen maximaal 15 minuten om een casus toch te nemen en een oplossing te bedenken en een presentatie voor te bereiden. Deze tijd is zeer beperkt. Wij verzoeken opdrachtgever toe te lichten, waarom inschrijvers hier slechts 15 minuten voor krijgen en geven in overweging om deze termijn te verlengen naar minimaal 30 minuten.	Opdrachtgever verlengt deze termijn naar maximaal 30 minuten.
228	Leidraad 5.3.4	Hoelang duurt de presentatie maximaal?	Zie hiervoor antwoord op vraag 31.
229	Leidraad 5.3.4	De Inschrijver wordt gevraagd deze oplossing aan het beoordelingsteam te presenteren tijdens een bijeenkomst. Wanneer zal de presentatie naar verwachting plaatsvinden? En zal dit voor of na de schriftelijke indiening zijn? Wij verzoeken opdrachtgever minimaal een week op te geven, waarbinnen de presentatie naar verwachting zal plaatsvinden, zodat Inschrijvers hiermee rekening kunnen houden en de juiste personen kunnen vrijmaken voor de presentatie.	Zie hiervoor antwoord op vraag 34.
230	Leidraad 5.3.3	In bijlage 16 moet inschrijver het duurzaamheidspercentage van de aangeboden ritten opnemen. In cel G16 wordt de score opgenomen tot een maximum van 100. Aangezien de maximale score voor onderdeel 3 150 punten is, verzoeken wij opdrachtgever te bevestigen dat G16 het percentage van het maximaal aantal te behalen punten bevat. Zo nee, dan verzoeken wij u e.e.a. nader toe te lichten.	Zie antwoord op vraag 35.
231	Leidraad 5.3.1	"Uitbreiding van de beschrijving, door o.a. verwijzingen naar stukken tekst uit andere documenten van de Inschrijving, is niet toegestaan en kan tot uitsluiting leiden." Indien hiervan sprake is, is uitsluiting een niet-propotionele sanctie. Opdrachtgever kan in voorkomend geval besluiten om het deel van de beschrijving dat 'buiten' het maximale aantal pagina's valt niet in de beoordeling mee te nemen. Wij verzoeken opdrachtgever te bevestigen dat opdrachtgever op deze wijze zal handelen. Zo nee, dan verzoeken wij opdrachtgever nader toe te lichten in welke specifieke omstandigheden opdrachtgever zal overgaan tot uitsluiten van inschrijvers indien het maximaal aantal pagina's wordt overschreden of indien een verwijzing is opgenomen naar een ander document van de inschrijving.	Opdrachtgever verwijst hier ook naar het antwoord op vraag 205. Bij het overschrijden van het aantal pagina's zullen de overschrijdende pagina's niet worden beoordeeld.

232	Leidraad 5.2	"De beoordelingscommissie heeft richtlijnen meegekregen hoe ze de subgunningcriteria moeten beoordelen." Het is in het kader van transparantie voor Inschrijvers van belang om op de hoogte te zijn van de genoemde kaders indien deze afwijken van hetgeen is opgenomen in de leidraad. Wij verzoeken opdrachtgever aan te geven of er inderdaad aanvullende kaders worden gehanteerd en, indien dit het geval is, om deze kaders nader toe te lichten.	Zie antwoord op vraag 207.
233	Leidraad 5.2	Opdrachtgever geeft een toelichting op de kwaliteitsbeoordeling. Bij de beoordeling 'uitstekend' vermeldt opdrachtgever: 'De wijze van invulling is bovendien innoverend en/of biedt extra meerwaarde en/of toont hoogwaardige kwaliteit van dienstverlening.' Doordat hierbij geldt dat de invulling innoverend OF meerwaardere biedt OF hoogwaardige kwaliteit van dienstverlening biedt, is het mogelijk dat inschrijver een innovaties bieden die niet direct van meerwaarde zijn van opdrachtgever of bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van dienstverlening. Echter, door de formulering dienen hiervoor wel punten te worden toegekend. Dit lijkt ons niet de intentie van de opdrachtgever. Wij verzoeken opdrachtgever daarom de omschrijving van de kwaliteitsbeoordeling nader toe te lichten / te corrigeren.	Op dit punt dient Inschrijver te werken met de uitleg "Voor alle onderdelen geldt het volgende: Inschrijver dient in de in te dienen documenten van dit subgunningscriterium (en de onderdelen) zelf aan te geven wat volgens hem in het aanbod innoverend is, een meerwaarde biedt en/of een hoogwaardige kwaliteit biedt. Ook dient daarbij te worden aangegeven waarom Inschrijver dit vindt en wat het verwachte effect daarvan is. Deze punten en de onderbouwing moeten voor de beoordelaars duidelijk te vinden zijn." Volgens Opdrachtgever kan de situatie die u hier beschrijft "dat inschrijver innovaties bieden die niet direct van meerwaarde zijn" niet voorkomen omdat Inschrijver bij Innovaties zelf aan kan geven waarom dit een innovatie is en welke meerwaarde er uit voortkomt. Het ligt voor de hand dat innovaties vooral tot meerwaarde in de uitvoering van de opdracht moet leiden en/of de hoogwaardigere kwaliteit van dienstverlening. Inschrijver kan dit voor de eventuele innovaties duidelijk onderbouwen.
234	Leidraad 5.2	Opdrachtgever geeft een overzicht van de toe te kennen scores (10 - 0) en de maximale punten per gunningscriterium. Echter, opdrachtgever heeft niet aangegeven welke deel van de punten een inschrijver ontvangt per gunningscriterium bij de toekenning van één de scores. Wij verzoeken opdrachtgever te bevestigen dat een score van '10' overeenkomt met een maximale score, een score van '8' met 80% van de maximale score, een score van '6' met 60% van de maximale score, enz. Zo nee, dan verzoeken wij opdrachtgever e.e.a. nader toe te lichten.	Opdrachtgever bevestigt dit en verwijst ook naar antwoord op vraag 41.
235	Leidraad 4.3.3.2	In de eerste alinea meldt opdrachtgever: "De Inschrijvers beschikken over het TX-Keurmerk (TX), ISO 9001 en ISO 14001 of zijn aantoonbaar gelijkwaardig gecertificeerd op het moment van Inschrijving..." Echter, in de laatste alinea stel opdrachtgever: "De Opdrachtgever vereist dat de Vervoerder inclusief eventuele onderaannemers in het bezit zijn van het TX-keurmerk (of aantoonbaar vergelijkbaar), dan wel het ISO 9001:2008 of 9001:2015 certificaat. " Het is hierdoor niet duidelijk of inschrijver over een TX EN ISO9001 dient te beschikken of over een TX OF ISO9001 dient te beschikken. Wij verzoeken Opdrachtgever te bevestigen dat een TX of ISO-certificering voldoende is. Zo nee, dan verzoeken wij opdrachtgever nader toe te lichten, waarom opdrachtgever beide certificeringen aanvullend aan elkaar relevant acht.	De antwoorden op de vragen 139 en 140, geven ook antwoord op deze vraag.

236	Leidraad 4.3.3.1	Het is ons niet helder wat inschrijver precies dient aan te tonen in kerncompetentie 2. Implementatie van vergelijkbare diensten is helder, Echter, wordt in de kerncompetentie verwezen naar gelijk in omvang. De omvang van dienstverlening dient reeds te worden aangetoond als onderdeel van kerncompetentie 1.	In Bijlage 12 Verklaring referenties wordt deze kerncompetentie 2 gekoppeld aan de opdrachten waarmee kerncompetentie 1 wordt aangegeven.
237	Leidraad 3.7	Opdrachtgever heeft drie categorieën met uitgesloten combinaties vastgesteld. Het is ons niet helder op welke gronden opdrachtgever deze combinaties heeft vastgesteld. Wij verzoeken opdrachtgever nader toe te lichten hoe zij tot de genoemde combinaties is gekomen.	De opdrachtgever heeft daarbij gekeken naar de opdrachtwaarde en vervolgens een keuze gemaakt met betrekking tot de combinaties die uitgesloten zijn.
238	Leidraad 3.7	Begrijpen wij goed dat de aangegeven gunningsvolgorde altijd geldt? Ongeacht wat dit betekent voor de opvolgende percelen? Dus eerst P1, dan P2, enzovoorts?	Dat begrijp u goed. Zie ook het antwoord op vraag 61.
239	Leidraad 2.8	Inschrijvers dienen bij hun inschrijving rekening te houden met investeringen welke gedaan dienen te worden voor de uitvoer van de opdracht, waaronder maar niet uitsluitend in (duurzaam) materieel en personeel. Indien een Inschrijver geen opdracht gegund krijgt, dan is het voor de betreffende inschrijver niet realistisch om deze investeringen te doen. Echter, indien een wachtkamerovereenkomst wordt gesloten, dan dient betreffende Inschrijver wel haar inschrijving gedurende minimaal een jaar gestand te doen. Gedurende de periode van 1 jaar, of eventueel de opvolgende periode daarna, kunnen prijzen voor zowel materieel als arbeid aan verandering onderhevig zijn, waardoor de aangeboden tarieven mogelijk niet meer dekkend zijn. Wij verzoeken de Opdrachtgever te bevestigen dat in voorkomend geval en voorzover kostenverhogende omstandigheden zich voordoen welke niet aan (handelen van) de Inschrijver zijn toe te wijzen en welke in redelijkheid niet door Inschrijver konden worden voorzien, deze wijzigingen gedurende de looptijd van een wachtkamerovereenkomst aan Opdrachtgever kunnen worden gemeld en deze door Opdrachtgever zullen worden geaccepteerd. Zo nee, waarom niet?	De wachtkamer vervoerder kan dat dan melden aan Opdrachtgever. Er zal dan overleg volgen of deze verhoging moet worden verwerkt en of dat binnen de aanbestedingswetgeving mogelijk is, onderbouwd kan worden.
240	Leidraad 2.8	Begrijpen wij goed dat de wachtkamerovereenkomst door beide partijen kan worden opgezegd?	Volgens Opdrachtgever is de uitleg in de Leidraad helder: "De wachtkamerovereenkomsten kunnen gedurende het eerste jaar niet worden opgezegd. De wachtkamerovereenkomst wordt telkens voor één (1) jaar automatisch verlengd. Met inachtneming van een opzegtermijn van zes (6) maanden kan elke wachtkamerovereenkomst na het eerste jaar tussentijds wederzijds en zonder opgaaf van reden worden opgezegd door middel van een aangetekend schrijven aan de wederpartij." Het eerste jaar dus niet, daarna wel.

241	Leidraad 2.6	Opdrachtgever geeft verschillende omstandigheden welke van invloed kunnen zijn op de veranderende vervoersvraag. Het risico voor de veranderende vervoersvraag als gevolg van deze omstandigheden wordt volledig bij de Inschrijver belegd. Echter, alle omschreven omstandigheden, waaronder beleidswijzigingen, budgetaire wijzigingen en wettelijke invloeden liggen veel sterker binnen de invloedsfeer van de opdrachtgever, dan van de opdrachtnemer. Het is derhalve naar oordeel van Inschrijver niet proportioneel om het genoemde risico volledig bij de opdrachtnemer te beleggen. Wij verzoeken de Opdrachtgever daarom te bevestigen dat indien en voorzover kostenverhogende omstandigheden zich voordoen welke niet aan (handelen van) de Inschrijver zijn toe te wijzen en welke in redelijkheid niet door Inschrijver konden worden voorzien, deze wijzigingen gedurende de looptijd van een wachtkamervereenkomst aan Opdrachtgever kunnen worden gemeld en deze door Opdrachtgever zullen worden geaccepteerd of in ieder geval niet zonder gegronde reden zullen worden afgewezen. Zo nee, waarom niet?	Zie het antwoord op vraag 149.
242	Leidraad 2.6	"Dit betekent dat een Vervoerder bij een daling van de vervoervraag in geen enkel geval aanspraak kan maken op een hogere dan de geoffeerde prijs." De totale prijs zal bij een dalende vervoersvraag niet stijgen. Echter, de kilometerprijs kan wel degelijk veranderen indien de vervoersvraag sterk daalt. Het is naar oordeel van inschrijver niet proportioneel op het risico van een dalende vervoersvraag te beleggen bij de inschrijver. Wij geven opdrachtgever in overweging om een maximale procentuele afwijking van de vervoersvraag vast te stellen waarmee Inschrijvers rekening dienen te houden bij Inschrijving, maar toe te staan dat bij een grotere afwijking een gemotiveerde herberekening van tarieven toe te staan. Bent u hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet?	Nee, daar is de Opdrachtgever niet toe bereid. Zie verder ook de antwoorden op de vragen 149.
243	Leidraad 2.5	"Een deel van de Jeugdzorgaanbieders draagt tevens zorg voor Vervoer. Deze jeugdigen komen niet terug in de aangeleverde rittenbakken." Is het mogelijk dat de betreffende jeugdzorgaanbieders in de toekomst stoppen met het verlenen van Vervoer en in voorkomend geval deze jeugdigen mogelijk wel gebruik zullen maken van de dienstverlening uit deze aanbesteding? Indien dit het geval is, kunt u per perceel aangeven om welke aantallen dit dat zal gaan?	Vooralsnog is dat niet de bedoeling.
244	Leidraad 2.3	"Indien Opdrachtgever constateert dat er is ingeschreven in strijd met de in deze paragraaf genoemde eis, zullen alle betrokken Inschrijvers worden uitgesloten van (verdere) deelname aan de aanbestedingsprocedure." Er wordt in paragraaf 2.3 geen nadere eis uitgewerkt. Naar welke eis verwijst Opdrachtgever hier?	Zie antwoord op vraag 150.

245	Leidraad 1.1	Opdrachtgever geeft aan dat voor een looptijd van 8 jaar is gekozen, omdat dit een optimale looptijd is voor wat betreft rendabiliteit van voertuigen alsook duurzame inzet van personeel. Echter, zoals aangegeven in paragraaf 2.7 betreft de initiële contractperiode 4 jaar. Derhalve kunnen Inschrijvers voor hun inschrijving dus niet uitgaan van een optimale periode van 8 jaar, maar slechts van 4 jaar. Op welke wijze heeft opdrachtgever hiermee rekening gehouden in deze aanbesteding?	Zie antwoord op vraag 80.
246	Concept overeen-komst, artikel 13.	Wij verzoeken u dit artikel wederkerig te maken. Het lijkt vanzelfsprekend dat ook de Opdrachtgever informatie van Opdrachtnemer vertrouwelijk moet behandelen.	In artikel 13 is aangegeven dat partijen gehouden zijn over en weer geheimhouding te betrachten.
247	Concept overeen-komst, art. 13 sub 1	Met de Wet openbaarheid van bestuur bedoelt de aanbestedende dienst waarschijnlijk Wet open overheid. Kunt u dit aanpassen?	Inderdaad wordt de Wet open overheid bedoeld. Dat wordt bij de voorbereiding van de ondertekening van de overeenkomst aangepast.
248	Concept overeen-komst, art. 10 sub 6 onder a	Waarom zou hier een ingebrekestelling niet op zijn plaats zijn? Onmiddellijke ontbinding lijkt een te zwaar middel. Kunt u dit aanpassen zodat een Opdrachtnemer eerst de gelegenheid krijgt om een eventuele te-kortkoming te herstellen?	Het spreekt voor zich dat voordat een ontbinding om de reden genoemd onder art 10 sub 6 a plaats vindt de opdrachtnemer eerst in gebreke wordt gesteld.
249	Concept overeen-komst, art. 4 sub 3	Welke minimale termijn voor afloop van de overeenkomst geldt er om Opdrachtnemer hierover te informe-ren? Dit i.v.m. te reserveren capaciteit etc.	Zie het antwoord op vraag 92.
250	Leidraad p.31 en 32 (par. 3.4.2. en 3.4.3.)	<p>In de leidraad vraagt u om een concernverklaring, in de zin van artikel 2:403 sub f van het Burgerlijk Wetboek, waaruit blijkt dat deze moet blijken dat de moedermaatschappij onvoorwaardelijk garant staat voor de door de dochtermaatschappij op zich te nemen verplichtingen.</p> <p>Een 403-verklaring gaat over schulden</p> <p>De tekst van de bij de aanbestedingsdocumenten beschikbaar gestelde aansprakelijkheidsverklaring stemt niet overeen met de strekking van artikel 2:403 BW en vestigt een veel bredere aansprakelijkheid voor de inschrijver dan die voortvloeit uit een verklaring op basis van artikel 2:403 lid 1 sub f BW.</p> <p>Het (enkel) garant staan voor schulden is wezenlijk anders dan garant staan voor nakoming van alle ver-plichtingen die uit een overeenkomst kunnen voortvloeien (zoals bijvoorbeeld het bieden van voldoende capaciteit, het naleven van geheimhoudingsverplichtingen, het leveren van rapportages, etc.).</p> <p>De door de aanbestedende dienst aangeleverde verklaring is daarom niet in overeenstemming met artikel 2:403 lid 1 sub f BW.</p> <p>Een dergelijke verklaring lijkt niet proportioneel.</p> <p>U kunt deze dan ook redelijkerwijs niet van inschrijvende partijen vragen. De verklaring is feitelijk een apar-te garantie die de holding zou moeten afgeven, in aanvulling op de al bestaande 403-relatie tussen holding en inschrijver.</p> <p>Wij verzoeken u om de tekst te wijzigen in een garantstelling voor de uit rechtshandelingen van de inschrij-ver voortvloeiende schulden, in overeenstemming met artikel 2:403 sub f BW.</p>	<p>Wij kunnen uw verzoek niet inwilligen.</p> <p>Bijlage 10 (Verklaring Holding of Moedermaatschappij) dient slechts in twee situaties te worden gehanteerd (zie in dit verband tevens het antwoord op vraag 144). Dit betreffen situaties waarin Opdrachtgever de financiële en economische draagkracht van Inschrijver lastig kan beoordelen omdat een geconsolideerde jaarrekening wordt gehanteerd, of Inschrijver een beroep doet op een Derde om aan te tonen dat aan de minimumeisen inzake financiële en economische draagkracht wordt voldaan.</p> <p>In die gevallen acht Opdrachtgever een garantie van de holding of moedermaatschappij noodzakelijk en proportioneel om continuering van de dienstverlening te waarborgen. Hierbij slaat Opdrachtgever onder meer acht op de verstrekkende gevolgen voor de passagier indien Inschrijver op enig moment niet meer in staat blijkt zijn verplichtingen na te komen.</p>
251	Leidraad p.24, par. 3.2.1.	<p>De leidraad verwijst naar de Wet meldplicht datalekken.</p> <p>Wij zijn niet bekend met de Wet meldplicht datalekken. Bedoelt u de meldplicht die voortvloeit uit de AVG?</p>	Hiermee wordt inderdaad de meldplicht die voortvloeit uit de Avg bedoeld. Wanneer u de weergegeven link volgt wordt dat duidelijk.

252	Leidraad p. 20, par. 2.11.3	De Opdrachtgever kan besluiten de betreffende ritten buiten de malusregeling te houden. Als er sprake is van overmacht, is een malus niet op zijn plaats. Daarom verzoeken wij u deze bepaling niet als optioneel te verwoorden, zodat er in situaties van overmacht per definitie geen sprake kan zijn van een malus.	Op de Vervoerder rust de volgende verplichting: "De Vervoerder kan zich jegens Opdrachtgever enkel op overmacht beroepen, indien de Contractant de Opdrachtgever zo spoedig mogelijk, onder overlegging van bewijsstukken, Schriftelijk van het beroep op overmacht in kennis stelt." Alsdan zal Opdrachtgever hier akkoord op geven en kan hiermee rekening worden gehouden bij de behandeling van inkomende klachten en kunnen aanvullend de betreffende ritten buiten de malusregeling worden gehouden. Het lijken kan-bepalingen, maar in praktijk zullen Opdrachtgever en Vervoerder hier overleg over voeren de gevolgen zoals geschetst verwerken. Dit overleg en de vastlegging van de onderbouwing is belangrijk in het kader van gemeentelijk accountantstoezicht.
253	Bijlage 20 Bonus Malus regeling	Malus regeling Duurzaamheid De bonusregeling bij extra ZE inzet vóór 1-1-2026 is ons niet helemaal duidelijk. Door de laatste zin, met: "het nieuwe percentage" is het ons onduidelijk wat de opdrachtgever beoogd: Betekent dit dat: 1.de bonus van € 2.000 per extra procentpunt boven de 38,5 % gedurende de eerste twee jaar uitge-keerd wordt op basis van de daadwerkelijke extra ZE inzet tot 1 –1-2026? Of 2. moet in die betreffende periode tot 1-1-2026 de in het Invulformat Duurzaamheid aangeboden extra ZE inzet per 1-1-2026 direct vanaf de start van het contract volledig gerealiseerd worden om voor de bonus in aanmerking te komen?	Opdrachtgever biedt deze bonusregeling ook aan voor elk hoger gehaald % punt boven de 38,5%. Dit sluit aan bij uw uitleg onder 1.
254	Bijlage 7a	We zien een trendbreuk in de WMO/OV ritvolumes van percelen 1, 2 en 3 per oktober 2022 (het aantal ritten is sindsdien lager dan je zou verwachten op basis van de aantallen t/m september). Is het aantal ritten sinds-dien negatief beïnvloed, bijvoorbeeld door boeking-stops, door bijvoorbeeld chauffeurstekorten?	Er zijn medio september capaciteitsbeperkende maatregelen genomen. Denk daarbij aan het maximeren van het aantal ritten per uur, verspreid over de dag.
255	Bijlage 20 Bonus – Malus regeling 2.3	Malus prestatie telefonie. Door opdrachtgever gewenst kwaliteitsniveau : * gemiddelde wachttijd per maand per call van maximaal 30 seconden. * gemiddelde wachttijd per maand van 60 seconden bij 98% van de gesprekken. Wat is de juiste maximaal toegestane gemiddelde wachttijd per maand en hoe moet de norm van de tweede bullet toegepast worden in de malus regeling?	De juiste gemiddelde maximale wachttijd per call per maand bedraagt 30 seconden. Die wachttijd is bepalend voor de malus berekening.
256	Pve Leerlingen-vervoer 2.7 Pve WMO vervoer 2.3	In deze documenten wordt gesproken over: De data-aanlevering tussen de Opdrachtge-ver/Contractmanagementbureau en Vervoerder dient plaats te vinden op basis van XML (eXtensible Markup Language) via XSS (Cross side scripting). XSS is een type kwetsbaarheids in de toepassing van webapplicaties. Wat wordt precies in deze context bedoeld met 'via XSS'?	Zie ook antwoord op vraag 175.

257	Leidraad 5.3.1. Uitwerking Partnerschap	<p>“3. Wanneer zou er volgens u reden zijn om de geboden prijs en/of gevraagde kwaliteit ter discussie te stel-len?</p> <p>Wat verwacht u dat inschrijvers hier uitwerken.”</p> <p>Om zeker te stellen dat de beantwoording aansluit bij het geen dat Opdrachtgever verwacht, zouden wij graag willen weten wat opdrachtgever met deze vraag beoogd? Mogen inschrijvers voorbehouden plaatsen? Zo, niet hoe dienen inschrijvers deze vraag dan te interpreteren?</p>	Zie antwoord op vraag 38. Inschrijvers mogen geen voorbehouden plaatsen.
258	PvE WMO vervoer 2.1.3.6	<p>Toeslagen</p> <p>Wij missen in de toeslagen de toekenning van een starttarief per rit in de vorm van extra declarabele kilometers. Bij de huidige WMO contracten is wel sprake van een starttarief.</p> <p>Kunt u bevestigen dat bij de nieuwe WMO en OV Vangnet contracten geen sprake meer zal zijn van de toekenning van een starttarief per rit?</p>	Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Het starttarief per rit is 4 km. Zie ook het antwoord op vraag 178.
259	PvE	De Opdrachtgever heeft de mogelijkheid om na het verstrijken van deze periodes de opdracht 2 maal tegen dezelfde voorwaarden eenzijdig te verlengen voor een periode van telkens 2 jaarNa de vaste contractperiode kunnen er ingrijpende gewijzigde omstandigheden zijn waardoor opdrachtnemer niet meer in staat is het contract op dezelfde wijze voort te zetten.Bent u bereid om de verlengoptie tweezijdig te maken?	Opdrachtgever wenst deze optie eenzijdig te houden, maar zal uiterlijk 12 maanden voor het verstrijken van de looptijd met vervoerder in gesprek gaan.
260	Bijlage 7a	Kunt u aangeven wat kolom ‘reisafstand rechtstreeks’ precies weergeeft? Wij vermoeden dat dit de declara-bele kilometers waren, maar narekening wees uit dat ze niet overeenkomen met Easytravel-kilometers over de kortste route. Easytravel kortste route levert ruim 6% minder kilometers op. Aangezien u vraagt om een tarief per declarabele kilometer is het van groot belang dat inschrijvers met de juiste kwantiteiten kunnen rekenen.	Die kolom geeft de directe reisafstand tussen herkomst en bestemmingsadres aan. Berekend via de kortste route via Easy Travel netwerkversie Europa 2020. Dat is de routeplanner die in het huidige contract gebruikt wordt.
261	Bijlage 7a	<p>Bij 1.028 WMO-ritten staat in een kolom ‘medereiziger aantal’ een getal groter dan 0. Wij kunnen vinden dat een WMO-reiziger 1 sociaal begeleider (gereduceerd tarief) mag meenemen en kinderen.</p> <p>Mogen deze extra medereizigers m.i.v. het nieuwe contract niet meer meereizen? En als ze wel mogen mee-reizen, zijn ze dan declarabel?</p>	De extra medereizigers kunnen ook met ingang van de nieuwe contracten gewoon meereizen. Ze reizen dan, net als in de huidige contracten, als gewone OV reiziger en zijn declarabel.
262	Bijlage 7a en PvE WMO 2.1.6 en 2.19.1.2	<p>In bijlage 7a staan kolommen met kind gratis en kind betaald.</p> <p>In PvE WMO 2.1.6 staan 2 categorieën meereizende kinderen beschreven, die beide betaald worden (2.19.1.2). Hier staan echter niet de eerste en tweede meereizende kinderen in de leeftijd 4 t/m 12 beschreven.</p> <p>Kunt u duidelijk verschaffen in welke meereizende kinderen declarabel zijn en welke niet?</p>	Er mogen in beginsel maximaal twee (2) minderjarige kinderen (tot 12 jaar) per betalende Wmo reiziger meereizen. Deze kinderen betalen dezelfde ritbijdrage als de Wmo reiziger en de rit is Declarabel voor de vervoerder.
263	Bijlage 7a	In deze rittenbak zien wij geen kenmerk van een groepsrit. Komen deze inderdaad niet voor?	Nee, deze komen momenteel niet voor.
264	Bijlage 7a	In de kolom ‘ritsoort naam’ staan naast WMO vervoer en OV ook ritten met kenmerk ‘WMO+ vervoer’ en ‘prikvervoer’. Deze termen komen in de verdere documenten niet voor. Kunt u duiden wat dit voor soort ritten zijn?	Prikvervoer is vervoer naar priklocaties vanwege corona. Dat vervoer komt nu niet meer voor. WMO+ vervoer is vervoer waarbij de Wmo pashouder door zijn reisbudget heen is en een hogere klantbijdrage betaald maar de kosten van die ritten zijn gewoon voor rekening van de gemeenten.

265	Bijlage 7a	In de kolom ' afgesproken aankomst datumtijd ' staan 2.588 ritten met een datum/tijd. Bij al deze 2.588 staat in de kolom 'prioriteitsrit' een 'J'. Aangezien een reguliere rit op aankomsttijd (zie bijlage a 2.5.1) geen toe-slag oplevert en een prioriteitsrit wel, de vraag: is het correct dat er geen reguliere aankomsttijddritten zijn en dus alle ritten op aankomsttijd prioriteitsritten zijn en als zodanig gefactureerd mogen worden?	Inderdaad zijn momenteel alle ritten met aankomstgarantie prioriteitsritten.
266	Bijlage 7a	In kolom 'kamer kamer' staat geen enkele 'J'. Klopt het dat deze indicatie geen enkele keer is toegepast?	Ja, dat klopt.
267	Bijlage 16 versus Leidraad 2.9 en 5.3.3	Boven de groene velden staat de kop '% maandelijke ritten' . De bonusmalusregeling op duurzaamheid spreekt echter over ritkilometers per jaar. Kunt u deze kop aanpassen, zodat deze over-eenkomt met hetgeen gesteld in bijlage 20 en in leidraad 2.9 en 5.3.3?	Deze kop in bijlage 16 zal conform uw opmerking worden aangepast. Bij de publicatie van de Nota van Inlichtingen 1 publiceren wij een nieuwe bijlage 16 .
268	Bijlage 5 verwerkersovereenkomst	<p>De concept verwerkersovereenkomst is bijgesloten. Wij menen dat vervoerder zelfstandig verwerkings-verantwoordelijke is in de zin van de AVG en dat er daarom geen verwerkersovereenkomst nodig is. Reden is dat vervoerder zelf doel (het vervoeren van personen van A naar B) en middelen (transportmiddelen, perso-neel, routesoftware) bepaalt voor het vervoer. Welke persoonsgegevens hiervoor nodig zijn, is niet bepalend voor de vraag of we verwerkingsverantwoordelijke of verwerker zijn.</p> <p>Dit standpunt wordt mede ingegeven door de EDPB Richtsnoeren 07/2020 (versie 2.0) waarin onder meer staat:</p> <p>70. Zo dient de uitwisseling van dezelfde gegevens of groep gegevens tussen twee entiteiten zonder ge-zamenlijk bepaalde doelen of gezamenlijk vastgestelde verwerkingsmethoden te worden beschouwd als een doorgifte van gegevens tussen afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijken (blz. 28).</p> <p>Daarnaast is de VNG dezelfde mening toegedaan als het om leerlingenvervoer gaat. Zij stellen dat er door gemeenten geen verwerkersovereenkomst hoeft te worden afgesloten met leerlingvervoerders. De link naar hun website vind je hier: https://www.informatiebeveiligingsdienst.nl/faq/moet-er-een-verwerkersovereenkomst-worden-afgesloten-met-de-leerlingenvervoerders-privacy/</p> <p>Deelt u onze mening in deze? Zo nee, waarom niet?</p>	In de implementatietijd wordt in overleg met de privacy-officers besloten of deze nu wel of niet nodig is.
269	Bijlage 6 concept OVK	In artikel 5 wordt gesproken over de kostprijs per directe reiskilometer. Er worden in de documenten ver-schillende prijzen en kilometers genoemd. Mogen wij hier aannemen dat hier bedoeld wordt "De prijs per declarabele kilometer bedraagt € excl.btw"?	Er is inderdaad de prijs per Declarabele kilometer bedoeld. Met Declarabele kilometer wordt bedoeld de directe reiskilometers per klant van herkomst naar bestemmingsadres berekend volgens de voorgeschreven routeplanner en via de kortste route. Opslagen worden eveneens aangeduid als Declarabele kilometers.

270	Pve 2.31 alge-mene voertuig-eisen	U stelt, tussen 1 november en 1 april dienen de voertuigen tenminste voorzien te zijn van all weatherban-den met mud & snow codering. Wij nemen aan dat u bedoelt te zeggen dat het banden moeten zijn met winterse eigenschappen en voorzien zijn van het 3PMSF-symbool (Sneeuwvlok symbool)?	Correct.
271	Pve leerlingen-vervoer 2.2.5	Voor de gemeenten in perceel 2 geldt dat het uitgangspunt is dat de individuele verblijftijd 1.5 maal de di-recte reistijd is met een maximum van 1,5 uur. Waarom is deze regel alleen op perceel 2 van toepassing en niet op alle LLV percelen?	Zie antwoord op vraag 108. Perceel 2 kent in de huidige situatie ook deze afwijkende voorwaarde
272	PvE WMO 2.4.2.2.	U geeft in het begin van deze paragraaf aan dat de gemiddelde wachttijd per maand van de inkomende telefoon gesprekken bij 98% van de gesprekken niet meer dan 60 seconden mag zijn. Later in deze paragraaf geeft u aan dat de vervoerder door middel van data moet aantonen dat de gemiddelde wachttijd daadwerkelijk niet meer dan 30 seconden is geweest. Wat is de juiste maximaal toegestane gemiddelde wachttijd	Zie hiervoor paragraaf 2.3 van bijlage 20.
273	Pve leerlingen-vervoer 2.2.5	In dit wordt punt de toegestane extra reistijd voor perceel 2 beschreven. Hoe wordt de theoretische directe reistijd bepaald?	Deze wordt bepaald aan de hand van Easy Travel (meest recente versie) volgens de snelste route en standaard instellingen
274	Leidraad 5.3.1 Onderdeel Operationeel plan	U vraagt inschrijvers om dit gunningscriterium in 12 respectievelijk 16 pagina's te beantwoorden. Voor dit gunningscriterium verzoeken wij u om de pagina limiet te vervangen door een maximum aantal woorden, zodat inschrijvers hun visie en ideeën waar nodig ook met beeld kunnen verduidelijken. Daarnaast dragen witregels bij aan de leesbaarheid van de uitwerkingen voor de beoordelaars. Gezien de uitvraag stellen wij voor om een maximum aantal van 10500 woorden, en bij de percelen 2, 3, en 4 14000 woorden. Neemt u onze suggestie over?	Wij nemen uw suggestie over. U dient aan het eind van de document duidelijk aan te geven hoeveel woorden u heeft geteld. De overige instructies blijven gelijk. Het door u genoemde "beeld" moet ondersteunend zijn aan de tekst en mag geen extra informatie bevatten.
275	Leidraad 5.3.1 Onderdeel 1 Partnerschap	U vraagt inschrijvers om dit gunningscriterium in 4 respectievelijk 6 pagina's te beantwoorden. Voor dit gunningscriterium verzoeken wij u om de pagina limiet te vervangen door een maximum aantal woorden, zodat inschrijvers hun visie en ideeën waar nodig ook met beeld kunnen verduidelijken. Daarnaast dragen witregels bij aan de leesbaarheid van de uitwerkingen voor de beoordelaars. Gezien de uitvraag stellen wij voor om een maximum aantal van 3500 woorden, en bij de percelen 2, 3, en 4 5000 woorden. Neemt u onze suggestie over?	Wij nemen uw suggestie over. U dient aan het eind van de document duidelijk aan te geven hoeveel woorden u heeft geteld. De overige instructies blijven gelijk. Het door u genoemde "beeld" moet ondersteunend zijn aan de tekst en mag geen extra informatie bevatten.
276	Bijlage 10	Zou u deze verklaring in word willen aanleveren? Zo, niet zou u het formulier dan zo willen opstellen dat invulvelden, ingevuld kunnen worden?	De verklaring in Word is als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd
277	Leidraad	Wenst de aanbestedende dienst bij de aanbestedingsprocedure gebruik te kunnen maken van de Wet Be-vordering Integriteitsbeoordelingen door het Openbaar Bestuur (hierna: Wet Bibob)? Zo,nee waarom niet?	De aanbestedende dienst heeft een Bibob-toets niet vereist, en is niet gehouden om een dergelijke toets uit te voeren. Het is aan de aanbestedende dienst om te besluiten of zij overgaat tot het uitvoeren van een Bibob-toets.
278	Leidraad Planning 1.6	In de planning staat dat de rangorde wordt bepaald. Wat is het doel het bepalen van de rangorde? En op welke wijze is dit van invloed/ wordt dit meegenomen in de gunningsbeslissing die hierop volgt?	Met "rangorde bepalen" wordt samenvattend verwezen naar het uitvoeren van de beoordelingsprocedure en het vaststellen van de rangorden zodat de gunningsbeslissing genomen kan worden.

279	Leidraad 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	Als kwaliteitsscore staat bij uitmuntend dat de inschrijver uitgebreid aandacht heeft besteed aan de drie vragen. Aanbestedende dienst beperkt de mogelijkheid hiervoor voor alle partijen tot maximaal 15 minu-ten. Op welke wijze wordt dit aspect beoordeeld? Wordt de duur van de presentaties beperkt?	Opdrachtgever verwijst naar de antwoorden op de vragen 31, 34, 93, 131 en 226.
280	Leidraad 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	Inschrijver ontvangt 15 minuten voor haar presentatie de casus. Welke voorzieningen stelt de aanbestedende dienst beschikbaar ten behoeve van de voorbereiding van de presentatie?	De presentatie moet mondeling gegeven worden zonder gebruik van ondersteunende middelen (behoudens ondersteunde aantekeningen die de presentatoren voor henzelf maken). De voorbereidingstijd is aangepast op maximaal 30 minuten. Tijdens de voorbereiding kunnen de presentatoren zich afzonderen om ongestoord te kunnen werken.
281	Leidraad RTU Planning 1.6	In de planning zijn de presentaties niet opgenomen. Kunt u in verband met de beschikbaarheid van de be-treffende personen van het tenderteam, en transparantie in het aanbestedingproces de data voor de pre-sentaties bekend maken?	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 34.
282	Leidraad 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	De presentatie dient te worden gegeven door medewerkers van de inschrijver(s) die direct te maken heb-ben met de dagelijkse werkzaamheden. Wat is uw aanpak wanneer één of beide presentoren onverhoopt voor of tijdens het presentatie moment niet beschikbaar is (bijv. wegens ziekte)? Betekent dit dat de in-schrijving ongeldig is en dat de aanbestedende dienst de inschrijving als ongeldig terzijde legt?	Het ligt in de mogelijkheid van Inschrijver om voor de zekerheid voor beiden een vervanger in te roosteren. Mocht dit geen oplossing bieden dan zal in overleg een aanpak worden afgesproken. Het zal in ieder geval niet zo zijn dat de inschrijving dan ongeldig is.
283	Leidraad 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	De presentatie dient te worden gegeven door medewerkers van de inschrijver(s) die direct te maken heb-ben met de dagelijkse werkzaamheden. Wat is uw aanpak wanneer één of beide presentoren onverhoopt voor of tijdens de opdracht niet meer beschikbaar is? Betekent dit dat de inschrijving ongeldig is en dat de aanbestedende dienst de overeenkomst/ voorlopige gunning kan ontbinden/ opzeggen?	Zie antwoord op vraag 282.
284	Leidraad RTU 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	Alle inschrijvers krijgen dezelfde casus voorgelegd. Door het persoonlijke contact bij een interview of pre-sentatie bestaat een grotere kans op subjectiviteit in de beoordeling. Dit kan op gespannen voet staan met de gewenste, objectieve beoordelingssystematiek. Een presentatie is niet van doorslaggevende betekenis voor de prestatie van de opdracht. Waarom kiest de aanbestedende dienst desondanks voor om een pre-sentatie onderdeel te laten uitmaken van de beoordeling?	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 94. Opdrachtgever kan met de beoordeling van de presentatie een goed beeld krijgen van de uitvoering van de opdracht. Daarom is voor deze presentatie gekozen.
285	Leidraad 5.3.4 Onderdeel 4 - Presentatie	Begrijpt inschrijver het goed dat u per Inschrijver per Perceel waarop Inschrijver een geldige inschrijving heeft gedaan een presentatie van een casus verwacht? Wanneer u een groot aantal inschrijvingen ver-wacht, kan het afnemen de presentaties bij alle inschrijvers een onevenredige last opleveren en staat dit niet in verhouding tot de opdracht. Als er wordt gekozen voor één presentatie per inschrijver (los van de percelen), hoe borgt u dan het verschil tussen de percelen?	De casus is een casus die betrekking heeft op vervoer dat in alle percelen uitgevoerd dient te worden. Zie ook de antwoorden op de vragen 32 en 33.

286	Leidraad 1.6 Planning	De publicatie van de nota van inlichtingen én de uiterste datum voor het stellen van vragen (laatste ronde) valt midden in het zomerreces. Gezien de beschikbaarheid van de tenderteams bij inschrijvers tijdens de zomervakantieperiode willen wij u verzoeken om deze momenten ná de zomervakantie (31 aug) te laten plaatsvinden. Op deze wijze hanteert u proportionele termijnen en kunnen inschrijvers uw aanvraag met alle zorgvuldigheid behandelen. Dit resulteert ons inziens tot kwalitatief hoogwaardigere inschrijvingen. Gaat u akkoord met het aanpassen van de planning?	De Aanbestedende dienst is bereid om het tijdschema aan te passen. De uiterste datum voor het stellen van de laatste vragen wordt dan 28 augustus. De laatste Nota van Inlichtingen wordt gepubliceerd op 8 september. De sluitingstermijn voor het indienen van de aanbiedingen wordt dan 19 september. Een aangepast tijdschema is als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd.
287	PvE WMO en OV 2.7	In dit wordt punt de toegestane extra reistijd beschreven. Hoe wordt de theoretische directe reistijd be-paald?	Zie antwoord op vraag 273.
288	PvE WMO en OV 2.4.1 punt 7	Kan aan dit punt worden toegevoegd dat de rit z.s.m wordt doorgestuurd? Dit om te voorkomen dat ruim van tevoren geboekte ritten vlak voor de vooraanmeldtijd pas worden doorgestuurd.	Deze passage wordt als volgt aangepast: "De vervoerder die de rit doorstuurt dient ervoor te zorgen dat de rit zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen de geldende vooraanmeldtijd is doorgestuurd. Als dit niet gebeurt, dan is de vervoerder die de rit tijdig had moeten doorsturen zelf verantwoordelijk voor een correcte uitvoering van de rit;"
289	PvE WMO en OV 2.4.1 punt 5	Het factureren van ritten buiten het eigen perceel (uitgevoerd door een andere vervoerder) is onwenselijk, omdat in de verrekening achteraf met de uitvoerende vervoerder de vervoerders elkaars tarieven moeten weten. Ook weet de vervoerder die de rit heeft ingeboekt niet of de rit is uitgevoerd. Kan dit punt zodanig worden aangepast dat de uitvoerende vervoerder altijd de rit factureert?	Nee, er worden in de implementatie periode nadere afspraken gemaakt over de interne verrekensystematiek.
290	Pve leerlingen-vervoer 2.8.7	Bij het tweede bullet staat: "De ritplanning zoals ingediend in de Inschrijving geldt als referentiepunt". Er is echter geen verplichting om een ritplanning in te dienen bij inschrijving. Kunt u deze zin uit de tekst verwijderen?	De zin: "De ritplanning zoals ingediend in de Inschrijving geldt als referentiepunt". Komt te vervallen
291	Pve leerlingen-vervoer 2.8.6	Vijfde en zesde bullet: Hier is beschreven dat het contractmanagementbureau/de opdrachtgever altijd toe-stemming moet geven voor een gewijzigde planning. Dit lijkt inschrijver in het geval van relatief kleine wij-zigingen (nieuwe leerling / leerling uit vervoer / adreswijziging / tijdswijziging / studiedagen / absent-/betermeldingen / ...) onwenselijk, zo niet onwerkbaar. Gaat u er mee akkoord dat toestemming uitsluitend nodig is wanneer een aanzienlijk deel van de planning structureel wijzigt?	Akkoord is nodig bij ingrijpende wijzigingen; voor alle overige wijzigingen geldt dat deze voor het Contractmanagement Bureau inzichtelijk moeten zijn. Het Contractmanagement Bureau kan planningswijzigingen opleggen aan de vervoerder
292	Pve leerlingen-vervoer 2.8.6	Aangezien opdrachtgever grote waarde hecht aan zoveel mogelijk vaste chauffeurs en vaste zitplaatsen voor de leerlingen in het voertuig, stelt inschrijver voor om ziek-/afgemelde leerlingen nog 5 werkdagen door te mogen factureren. Hiermee wordt voorkomen dat inschrijver de noodzaak heeft om bij afmeldingen direct routes te veranderen, met gewijzigde tijden, chauffeurs en zitplaatsen voor de leerlingen tot gevolg. Zodra de afgemelde leerling binnen een week weer mee gaat met het vervoer is de vaste zitplaats nog be-schikbaar. Gaat u akkoord met ons voorstel?	Zie antwoord op vraag 111.

293	Pve leerlingen-vervoer 2.8.6	Bij het derde bullet is ons niet duidelijk of hier met een 'niet gereden rit' een 'niet gereden route' of een 'niet gereden leerlingrit' wordt bedoeld. Ook het uiterlijke moment van afmelden is niet helemaal helder omschreven. Wij stellen voor deze bullet te vervangen door deze tekst: "Als door ziekte en/of afwezigheid van één of meerdere Leerlingen een route niet wordt gereden is de Op-drachtgever geen vergoeding verschuldigd voor de leerlingritten in deze route, vanaf de eerste dag dat de-ze situatie zich voordoet, mits de laatste leerlingrit in betreffende route vóór de voorgaande werkdag 17:00 uur afgemeld is. Dit is tevens van toepassing in geval van bijvoorbeeld studiedagen of andere vrije dagen. Leerlingritten in volledig afgemelde routes waarvan de laatste ná de voorgaande werkdag 17:00 afgemeld is, zijn wel Declarabel."	Zie antwoord op vraag 111.
294	Pve leerlingen-vervoer 2.8.4	In de tabel met toeslagen lijken zowel route-toeslagen als leerlingrit-toeslagen te staan. Is onze aanname correct dat het starttarief 4 kilometers per route bedraagt en dat de 5 indicatie-toeslagen (voor-in/auto/bus/individueel/rolstoel) per leerlingrit zijn?	Dat is correct.
295	Pve leerlingen-vervoer 2.2.5	Voor leerlingen in percelen 3 en 4 geldt deze passage: "De Individuele reistijd (verblijfstijd in het voertuig per rit) per leerling is gemaximeerd op 75 minuten. We streven ernaar dat de Individuele verblijfstijd van Leerlingen zo kort mogelijk is, tenzij dit in verband met de afstand niet mogelijk is." Door het gecombineerd vervoeren van leerlingen is de individuele verblijfstijd van de meeste leerlingen niet zo kort mogelijk. Bedoelt opdrachtgever met deze passage dat opdrachtgever de vervoerder wil ver-plichten de leerlingen allemaal rechtstreeks (individueel) te vervoeren?	Nee, dat bedoeld opdrachtgever nadrukkelijk niet. Met zo kort mogelijk bedoelt opdrachtgever zo kort mogelijk binnen een zo efficiënt mogelijke (gecombineerde) planning.
296	Pve leerlingen-vervoer 2.2.4	De hier beschreven stiptheid, die ook in de malusregeling wordt toegepast, gaat uit van binnen de marges aanwezig zijn en opgehaald worden van de leerlingen. Kan Opdrachtgever dit duidelijker definiëren? Hierbij graag rekening houden met eigenschappen van leerlingenvervoer, zoals het fenomeen dat het vaak voor-komt dat chauffeurs wel op tijd bij een school zijn, maar door wachttijden bij de school de instap- of uit-stapmelding niet tijdig kunnen doen.	Leerlingen dienen op tijd op school te zijn en op tijd te worden opgehaald. Indien er sprake is van structurele wachttijden bij scholen dient vervoerder dit te melden bij het contractmanagement Bureau.
297	Pve leerlingen-vervoer 2.2.4	De hier beschreven stiptheid, die ook in de malusregeling wordt toegepast, gaat uit van binnen de marges aanwezig zijn en opgehaald worden van de leerlingen. Kan Opdrachtgever dit duidelijker definiëren? Hierbij graag rekening houden met eigenschappen van leerlingenvervoer, zoals het fenomeen dat het vaak voor-komt dat chauffeurs wel op tijd bij een school zijn, maar door wachttijden bij de school de instap- of uit-stapmelding niet tijdig kunnen doen.	Zie antwoord op vraag 296.

298	Leidraad RTU 5.4.1	Onder dit punt staat: "2. Bedrag per Declarabele kilometer (de som van gereden kilometers en opslagen, die ook uitgedrukt worden in Declarabele kilometers)" De toelichting dat declarabele kilometers de gereden kilometers bevat lijkt onjuist, omdat hiervoor de ki-lometers van de afzonderlijke declarabele persoonsritten berekend over de kortste route voor gebruikt moeten worden. Dat is iets anders dan de gereden kilometers, die doorgaans over de snelste route zijn en beïnvloed worden door ritcombinaties. Kunt u deze verwarrende toelichting aanpassen of schrappen?	De vergoeding die de vervoerder ontvangt bestaat uit een vast bedrag per maand en een vergoeding van het aantal Declarabele kilometers. Met Declarabele kilometers wordt bedoeld de directe reiskilometers per klant van herkomst naar bestemmingsadres berekend volgens de voorgeschreven routeplanner en via de kortste route. Opslagen worden eveneens aangeduid als Declarabele kilometers.
299	Leidraad RTU 5.4.1	Onder de zin: "De totale vergoeding die Vervoerder ontvangt bestaat uit onderstaande delen" staat een op-somming van 5 punten met bedragen. Is de aanname correct dat de nummering 1 t/m 5 staat voor de per-celen 1 t/m 5? En is het correct dat deze vergoedingen de vaste maandelijkse vergoeding zijn, behorende bij het betreffende perceel?	De aanname dat de nummering 1 t/m 5 staat voor de percelen is juist. De in 5.4.1 achter de 5 punten genoemde vaste vergoedingen zijn echter geen maandbedragen maar jaarbedragen. Zie ook het antwoord op vraag 29.
300	Leidraad RTU 5.1, 5.3.1, 5.3.2 en 5.3.4	De beoordelaars van de kwaliteitsonderdelen geven in consensus een cijfer: 0, 2, 4, 6, 8 of 10. De scores per onderdeel zijn echter maximaal 100, 200 of 150. Wij missen de vertaalslag/omrekening van de cijfers naar de scores. Kunt u aan aangeven hoe deze uitgevoerd zal worden?	Zie antwoord op vraag 41.
301	Leidraad RTU 5.1 en 5.3.3 in combinatie met bijlage 16	In Leidraad 5.1 en 5.3.3 staat dat de maximale score op duurzaamheid 150 punten is. In bijlage 16 leidt maximale duurzaamheid echter tot slechts 100 punten. Kunt u bijlage 16 zodanig aanpassen dat de score overeenkomt met Leidraad 5.1 en 5.3.3?	Zie antwoord op vraag 35.
302	Leidraad RTU 5.1	Hier staat deze tekst: "In de Percelen waar gecombineerd wordt aanbesteed, wordt de score op prijs berekend door de prijs-score voor het Vervoersonderdeel Leerlingenvervoer op te tellen bij de prijsscore voor de Vervoersonderdelen Wmo-vervoer en OV-Vangnetvervoer samen en te delen door 2. Dit is de uiteinde-lijke score op prijs." Per perceel dient echter maar 1 inschrijfprijs geboden te worden die geldt voor alle vervoersoorten binnen betreffend perceel. Kunt u bevestigen dat de score op prijs geschiedt zoals beschreven in punt 5.4.2?	Opdrachtgever bevestigt dat de score op prijs geschiedt zoals beschreven in punt 5.4.2.
303	Leidraad RTU 3.7	Kunt u bevestigen dat wanneer een inschrijver in aanmerking komt voor gunning van 2 percelen de beschrijving van uitgesloten combinaties van percelen niet van toepassing is, omdat dit pas geldt vanaf aanmerking voor gunning van 3 percelen?	Nee, dat kunnen we niet bevestigen.

304	Leidraad RTU 2.9	<p>De percentages ZE in dit punt gaan over:</p> <p>1- aantal voertuigen</p> <p>2- afgelegde reiskilometers</p> <p>3- door voertuigen afgelegde kilometers</p> <p>De "door voertuigen afgelegde kilometers" kunnen naar onze mening niet gebruikt worden voor de afrekening van de bonus / malus, omdat deze kilometers niet juist gealloceerd kunnen worden op het contract, voor in dit geval "Regiotaxi Utrecht".</p> <p>De bonusmalusregeling moet gebaseerd zijn op de (beladen) reiskilometers (Easytravel kortste route); dit zijn dezelfde kilometers die gebruikt worden voor de declarabele kilometers (maar dan zonder toeslagen).</p> <p>Wat betreft de eis van het percentage voertuigen stellen we voor dat daar aan toegevoegd wordt dat dit structureel ingezette voertuigen betreft. Als bijvoorbeeld voor een evenement in de regio eenmalig meerdere diesellootjes worden ingezet, zou het onterecht zijn als die worden meegeteld voor het percentage niet-ZE-voertuigen.</p> <p>Bent u bereid de berekening van de bonus / malus aan te passen overeenkomstig de bovenstaande tekst?</p>	Zie antwoord op 147. Opdrachtgever is bereid om vast te leggen dat voertuigen die tijdens evenementen uitgezonderd worden.
305	Leidraad RTU 2.6 en PvE WMO 1.2.2 in combinatie met het vaste prijs-deel	<p>Twee passages in Leidraad 2.6 leggen het risico van toenemende vervoersvraag bij de vervoerder, on-danks dat de reden hiervoor stimulering van de vervoervraag door opdrachtgever kan zijn. In PvE WMO 1.2.2 staat zelfs dat Opdrachtgever het vervoersgebied kan uitbreiden en reizigersgroepen kan toevoegen. U stelt dat inschrijvers in staat moeten worden geacht een inschatting te kunnen maken van de verande-rende vervoersvraag. In het geval de opdrachtgever daadwerkelijk de vervoersvraag gaat verhogen, kan een inschrijver dat niet op voorhand goed inschatten. Het financiële risico is in dit geval wel zeer groot voor de inschrijver, omdat de kosten toenemen, maar het vaste prijsdeel niet toeneemt. De toename van het aantal declarabele kilometers zal ontoereikend zijn om de stijgende kosten te dekken. Kunt u toezeggen dat door opdrachtgever veroorzaakte volumestijgingen leidt tot aanpassing van de vaste prijs en/of de in-schrijfprijs om de dekkingsgraad vergelijkbaar te houden?</p>	Nee, dat kan de aanbestedende dienst niet toezeggen. Zie verder ook het antwoord op vraag 149.
306	Leidraad RTU 2.6	<p>Hier staat beschreven hoe bij daling van vervoersvolume het geoffreerde tarief geldig blijft. Het vaste be-drag i.c.m. het tarief per kilometer maakt dit mogelijk. Bij een stijging van het vervoersvolume is het ech-ter zo dat het vaste bedrag zorgt voor onderdekking van de toenemende kosten. Gaat de aanbestedende dienst ermee akkoord dat in het geval de vervoersvolumes stijgen ook het vaste bedrag naar rato van toename van de declarabele kilometers meestijgt?</p>	Nee, daar gaat de aanbestedende dienst niet mee akkoord. Zie verder ook het antwoord op vraag 241.

307	Leidraad RTU 2.2	Hier staat beschreven: "Het OV-Vangnetvervoer wordt ingericht als Vervoer van deur tot deur van en naar een Opstapplaats of Halte/knooppunt van het OV voor alle overige Reizigers in de provincie Utrecht." Betekent dit dat OV-Vangnetvervoer zowel van deur tot deur als van deur naar opstappunt/halte/knooppunt v.v. kan zijn?	Dat is correct.
308	bijlage 20 2.2.1	In de tabel staat de kolom 'malus in procenten'. Moet de titel van deze tweede kolom eigenlijk zijn: 'vergoeding declarabele kilometers WMO en OV-vangnetvervoer in procenten'?	De juiste titel is "Vergoeding in procenten".
309	bijlage 20 2.1	Hoe wordt de directe reistijd bepaald?	De directe reistijd wordt bepaald op basis van voorgeschreven Routeplanner instelling snelste route.
310	Bijlage 20	Van bijlage 20 zijn 2 versies gepubliceerd: versie (def) en versie (def)01. Welke van de 2 is geldig?	De definitieve versie is als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd.
311	Bijlage 15	Onder Leidraad 5.4.1 is beschreven dat inschrijver een prijs moet bieden per declarabele kilometer In bij-lage 15 moet echter een prijs worden ingevuld 'per beladen directe reiskilometer'. Kunt u dit aanpassen naar de juiste term?	De prijs die in bijlage 15 moet worden opgenomen is een prijs per declarabele kilometer. Zie ook het antwoord op vraag 269
312	Bijlage 8	Op het tabblad met de calls wordt onderscheid gemaakt tussen 'RTU' en 'RTEH'. Dit komt niet overeen met de perceelindeling. Kunt u de calls uitgesplitst per perceel aanleveren?	Nee, dat kan de aanbestedende dienst niet. In bijlage 7A is opgenomen hoe de ritreservering van de ritten heeft plaatsgevonden. In die bijlage zijn de calls wel uitgesplitst naar perceel.
313	Bijlage 24	Bijlage 24 ontbreekt aan de checklist. Dient de verklaring Rusland bij inschrijving of op verzoek te worden aangeleverd?	Zie antwoord op vraag 44.
314	Leidraad RTU 3.4.3	Kunt u bevestigen dat een natuurlijke persoon die (uitvoerend of niet uitvoerend) bestuurder/directeur, commissaris en/of aandeelhouder is van meerdere entiteiten (die niet kunnen worden aangemerkt als ver-bonden ondernemingen), met die verschillende entiteiten niet meermaals mag inschrijven (met de verschil-lende entiteiten) tenzij men bij inschrijving aantoont dat hun inschrijvingen onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.4.3?	Ja, dat kunnen wij bevestigen. Ook in dat geval houden inschrijvers de mogelijkheid om aan te tonen dat hun inschrijvingen onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen, zoals bedoeld in paragraaf 3.4.3. Zie tevens het antwoord op vraag 65.
315	Bijlage 3 Concept Overeenkomst Vervoer, artikel 4, blz 2 sub 2.	U geeft aan dat besluit tot verlenging van de overeenkomst uiterlijk op 30 september van het jaar waarin de beëindiging valt dient te worden genomen. Echter verloopt de overeenkomst op 31 juli, met andere woorden, het besluit is pas na de einddatum. Dit lijkt inschrijver geen gewenste situatie. Wij stellen dan ook voor de tekst als volgt aan te passen: “Het besluit tot verlenging van de overeenkomst moet uiterlijk 10 maanden voor beëindiging van de overeenkomst schriftelijk aan de Opdrachtnemer worden medegedeeld.” Gaat u hiermee akkoord?	In het antwoord op vraag 80 heeft Opdrachtgever de door u voorgestelde 10 maanden veranderd in 12 maanden. Zie vraag 80.
316	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer, 2.19.2.2 Inning en afdracht Reizigersbijdrage, blz. 36	U geeft hier een aantal mogelijkheden voor betaling in het voertuig. Gaat u ook akkoord met uitbreiding van deze mogelijkheden zoals maar niet beperkt tot een QR-code?	Op dit moment nog niet. Opdrachtgever houdt wel de optie open om in de toekomst in overleg met betrokken partijen nieuwe betalingsmogelijkheden in het voertuig toe te gaan passen
317	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer, 2.18.4 Reizigerstevredenheid, blz 30/31	Het KTO wordt door opdrachtgever opgesteld en uitgevoerd. De vraagstelling en verdeling van vragen over de diverse onderwerpen kan de score enorm positief of negatief beïnvloeden. Dit heeft ook effect op de uitvoering van de dienstverlening en de kosten welke hiermee gemoeid zijn. Inschrijver vraagt derhalve uitvraag van KTO nu al via TenderNed met de inschrijvers te delen.	de inhoud van de te houden Klanttevredenheidsonderzoeken worden later bepaald, maar zullen minimale de essentiële voorwaarden en afspraken t.a.v. de gevraagde dienstverlening omvatten.

318	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.2.4 Openeningstijden Vervoerssysteem, blz. 12/13	Het Vervoer dient het gehele jaar, zeven dagen per week te worden aangeboden, op zondag tot en met donderdag van 06.30 uur tot 24.00 uur en op vrijdag en zaterdag van 06:30 uur tot en met 01:00 uur de volgende dag. Betekent dit dat een rit een vraagtijd mag hebben van niet eerder dan 06.30 en niet later dan 24.00 resp 01.00; en dat de ophaaltijd dus vanaf 06:15 tot uiterlijk 24.15 resp 01:15 mag zijn ?	Dat is correct.
319	Bijlage A, PvE RTU 2024-2028 WMO-vervoer en OV- vangnetvervoer, 2.2.1 Vervoergebied, blz. 12	Een reiziger mag per geboekte rit maximaal 25 kilometer volgens de kortste route over de weg reizen, waarbij het vertrek- of aankomstadres binnen het totale Vervoergebied Regiotaxi Utrecht 2024-2028 dient te liggen. Dit betekent dat een pashouder, woonachtig in Leusden, opvolgend een rit van Leusden naar Utrecht, een rit van Utrecht naar De Ronde Venen en tot slot een rit van De Ronde Venen naar Amsterdam kan boeken? Klopt deze veronderstelling?	Deze veronderstelling is juist.
320	Leidraad RTU 2024-2028, 5.4.1 Bepaling inschrijfprijs, blz. 56	Is het correct de voor een perceel met WMO én LLV het opgegeven km-tarief voor beide onderdelen geldt? In uitvoering en kosten is er een wezenlijk verschil tussen beide soorten vervoer. Daarom vragen wij u het km-tarief voor WMO en LLV separaat uit te vragen.	Het km-tarief voor WMO en LLV wordt niet separaat uitgevraagd.
321	Leidraad RTU 2024-2028, 5.4.1 Bepaling inschrijfprijs, blz. 56	U vraagt inschrijvers in te schrijven met een bedrag per declarabele kilometer. Hierbij ontvangt de vervoerder ook een vast maandelijks bedrag. Hierdoor wordt het bedrag per declarabele kilometer erg afhankelijk van het totaal van de declarabele kilometers. Aangezien u inschrijvers zelf vraagt het vervoersvolume in te schatten, krijgt u dus verschillende berekeningen van verschillende inschrijvers, waarbij iedere inschrijver zijn eigen inschatting maakt. Dit houdt in dat de uiteindelijke inschrijfprijzen niet objectief vergelijkbaar zijn en er geen eerlijke beoordeling op prijs is. Daarom vragen wij u per perceel de declarabele kilometers op te geven op basis waarvan elke inschrijver zijn kilometer prijs kan bepalen. Op deze manier gaat u “appels met appels” vergelijken. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u onderbouwen hoe u het vergelijk in prijs op uw manier op een eerlijke en gelijkwaardige manier gaat vormgeven?	De aanbestedende dienst zal per perceel het aantal declarabele kilometers bepalen op basis waarvan de inschrijvers hun kilometerprijs kunnen bepalen. De opgave met het aantal declarabele kilometers per perceel wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd.
322	Leidraad RTU 2024-2028, 2.10 Maatschappelijk verantwoord inkopen: Social Return, blz. 18	U eist dat 5% van de opdrachtsom wordt ingezet voor SROI. Gebruikelijk is dat wanneer vervoerder beschikt over een geldend certificaat PSO-trede 3 dat dit deze eis vervangt aangezien hij middels dit certificaat aantoont voldoende inzet te geven voor SROI. Gaat u hiermee akkoord?	Opdrachtgever gaat hiermee akkoord. Inschrijver moet beschikken over een geldend certificaat PSO-trede 3.
323	Leidraad RTU 2024-2028, 2.9, Maatschappelijk verantwoord inkopen: duurzaamheid blz. 17	“Wanneer blijkt dat de eis van 38,5% niet is gehaald, of vanaf 1-1-2026 de aangeboden percentages niet worden gehaald, dan geldt een malus. Deze wordt vastgesteld als een korting van 0,2% van de opdrachtwaarde voor dat betreffende jaar worden toegepast per punt lager. Dus elke procent lager leidt tot een korting van 0,2% van de opdrachtwaarde.” Bent u bereid om het toekennen van de eventuele malus alleen van toepassing te laten zijn voor het gedeelte van het jaar dat de betreffende punten niet gehaald worden en niet op de opdrachtwaarde van het gehele jaar.	Opdrachtgever is daartoe niet bereid. Na afsluiting van een jaar wordt het behaalde percentage vastgesteld en wordt de malus daarover bepaald.

324	Leidraad RTU 2024-2028, 2.9, Maatschappelijk verantwoord inkopen: duurzaamheid blz. 17	“De eis van 38,5% geldt voor het aandeel ZE-voertuigen op het voertuigaantal én het aandeel met ZE afgelegde reiskilometers op het totaal aantal afgelegde kilometers. “ Bent u bereid deze eis slechts te betrekken op één van beide (voertuigen of kilometers) en niet op beide.	Zie antwoord op vraag 217. Opdrachtgever zal het dus niet betrekken op één van beiden.
325	Leidraad RTU 2024-2028, 2.9, Maatschappelijk verantwoord inkopen: duurzaamheid blz. 17	“Per verhoging van het minimumpercentage van 38,5% met 1%, ontvangt Vervoerder een bonus van EUR 2.000 per jaar dat de verhoging voortduurt, doch uitsluitend indien en voor zover het nieuwe percentage in dat jaar ook daadwerkelijk is behaald.” Inschrijver stelt voor om de bonus vast te stellen in een % berekend over de opdrachtwaarde in plaats van de vaste € 2000,00. Op deze manier worden vervoerders nog meer gestimuleerd om dit % te behalen. Gaat u hiermee akkoord?	Opdrachtgever handhaaft huidige opzet.
326	In te vullen bijlagen	Kunt u de PDF bijlagen die nu beschikbaar zijn gesteld om in te dienen, beschikbaar stellen in een muteerbaar bestand zoals Word?	Opdrachtgever zal de bijlagen die moeten worden ingevuld en moeten worden ingediend beschikbaar stellen in Word.
327	4.5 leidraad	Kunt u bevestigen dat u bij de inhoudelijke beoordeling éért de kwaliteitscriteria zult beoordelen en pas daarna de prijscriteria, zodat de schijn wordt voorkomen dat de prijs van invloed is op de beoordeling van de kwaliteitscriteria?	Dit kan Opdrachtgever bevestigen. Opdrachtgever verwijst wellicht ten overvloede naar paragraaf 5.2 Leidraad waar het volgende staat: "Het prijsdeel van de kluis zal pas worden geopend nadat de beoordelingscommissie de consensusbeoordeling heeft vastgesteld. Tijdens de beoordeling heeft dus niemand kennis van de ingediende prijzen."
328	3.7 leidraad	U geeft aan dat perceel 1+5 een uitgesloten combinatie is. Hetzelfde geldt voor perceel 2+4. Ook Perceel 3 is een uitgesloten combinatie, wij begrijpen echter niet wat u hiermee bedoelt. Kunt u dit toelichten?	Perceel 1 en 5 kunnen niet aan dezelfde partij worden gegund en perceel 2 en 4 kunnen niet aan dezelfde partij worden gegund. Daarnaast kan een partij maximaal 3 percelen winnen. Dat kan bijvoorbeeld perceel 1, perceel 3 en perceel 4 zijn.
329	3,4,2	Punt 14; u schrijft; "Tijdens de looptijd van de Overeenkomst kan alleen een beroep op andere Derde(n) dan tijdens de Inschrijving worden gedaan na Schriftelijke toestemming van de Opdrachtgever". Mag inschrijver er op vertrouwen dat de opdrachtgever deze toestemming niet op basis van onredelijke gronden zal onthouden?	Opdrachtgever verwijst naar antwoord op vraag 51.
330	2.6 PvE LLV	Hoe dient opdrachtnemer om te gaan met klachten die rechtstreeks bij opdrachtnemer worden ingediend?	Zij moet de reiziger verwijzen naar het klachtmeldpunt (zie bijlage 22). In de implementatie wordt gekeken of de vervoerder de klacht vast kan leggen in het systeem van het Contractmanagement Bureau.
331	2,18,5 PvE WMO	Hoe dient opdrachtnemer om te gaan met klachten die rechtstreeks bij opdrachtnemer worden ingediend?	Zie antwoord op vraag 330.
332	leidraad 2.10	PSO is een wetenschappelijk onderbouwd kwaliteitskeurmerk van TNO dat inzichtelijk maakt in welke mate organisaties meer dan gemiddeld sociaal inclusief ondernemen (gericht op arbeidsparticipatie van kwetsbare groepen). Vraag: bent u bereid na gunning afspraken met de opdrachtnemer te maken inzake een (gedeeltelijke) invulling van de SROI-verplichting door middel van PSO trede 3?	Zie antwoord op vraag 322.
333	Concept overeenkomst	Kunt u toelichten aan welke criteria de opdrachtnemer moet voldoen om in aanmerking te komen voor de optie jaren?	Nee, dat kan de aanbestedende dienst niet nader toelichten. In elk geval zal de kwaliteit van de dienstverlening daar een rol bij spelen.
334	Leidraad 3.4.2	Aan de hand van welke objectieve criteria toetst opdrachtgever of een onderaannemer mag worden ingezet?	Opdrachtgever verwijst naar antwoord op vraag 51.
335	2.19.1.2 PvE WMO	Kunt u toelichten waarom loosritten niet voor vergoeding in aanmerking komen? De vervoerder heeft immers kosten gemaakt.	De oorzaken van loosritten zijn divers en kunnen ook door de vervoerder worden veroorzaakt. Opdrachtgever, ContractmanagementBureau en vervoerders werken samen het percentage loosritten zo laag mogelijk te houden.

336	2.1.10 PvE WMO	Komen de ritten waarbij er sprake is van een fout in het reizigersregistratie voor vergoeding in aanmerking? De vervoerder heeft immers al kosten gemaakt.	Niet alle ritten komen te vervallen door dergelijke fouten, indien een rit door een dergelijke fout niet kan worden uitgevoerd, dan betreft het een loosmelding
337	2,1 PvE WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer	Hoeveel meereizende mogen er totaal ingeboekt worden op 1 vervoerspas	Dit is niet gemaximeerd.
338	Concept overeenkomst	U geeft aan dat door de opdrachtgever eenzijdig kan worden verlengd. Bent u bereid om de verlengingsoptie wederkerig te maken? Zo nee, kunt u toelichten waarom de opdrachtnemer hierin geen keus wordt gesteld?	Zie antwoord op vraag 222.
339	Bijlagen	Kunt u bijlagen 10 t/m 15 en bijlage 24 in een wordversie ter beschikking stellen zodat de bijlage digitaal ingevuld kan worden?	Deze wordversies zullen ter beschikking worden gesteld bij de publicatie van deze Nota van Inlichtingen 1.
340	4.3.2 leidraad	Er wordt een SFM verklaring gevraagd van maximaal 2 jaar oud. Het SFM controleert niet ieder jaar. Een bedrijf dat een "goed" scoort, wordt door SFM één keer per 3 jaar (en in sommige gevallen zelfs minder frequent) gecontroleerd. Is het toegestaan de laatste en geldige SFM verklaring aan te leveren?	Dit is toegestaan.
341	Aanbestedingsleidraad blz. 18 paragraaf 2.9	Indien het rijbewijs na 2006 is behaald, zit Het Nieuwe Rijden in de rijopleiding inbegrepen. Kunt u bevestigen dat chauffeurs die na 2006 hun rijbewijs hebben behaald, geen aparte cursus "Het Nieuwe Rijden" hoeven te volgen?	Nee, dat kunnen we niet bevestigen.
342	4.3.3.1 leidraad	U schrijft hier:"[...], gerekend vanaf de aanbestedingsdatum, [...]". Wat bedoelt u met de aanbestedingsdatum? Is dat de publicatiedatum, de uiterlijke inschrijfdatum of de startdatum van de overeenkomst?	Dit betreft de publicatiedatum.
343	4.3.3.2 leidraad	U schrijft hier: [...], of zijn aantoonbaar gelijkwaardig gecertificeerd op het moment van Inschrijving, [...]. Volgens ons zijn er voor Keurmerk Taxi (TX) geen vergelijkbare certificeringen en is dit dus niet mogelijk om aan te tonen. Indien u het hier niet mee eens bent, kunt u dan aangeven welke certifieringen volgens u vergelijkbaar zijn?	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op de vragen 139 en 140. Voor TX geldt geen vergelijkbare certificering.
344	5.3.1 leidraad	Subvraag 2 is: "Welke cultuur staat u voor in samenwerkingen met opdracht gevende overheden en hoe sluiten uw compliance-regeling en/of bedrijfsvoering hierop aan?" a) Wij hebben moeite om te begrijpen op welke relatie u doelt tussen de samenwerkingscultuur en de compliance-regeling van Inschrijver. Kunt u verduidelijken waar u zoal op doelt? b) 'Bedrijfsvoering' is een heel breed begrip. Kunt u verduidelijken welke aspecten u belangrijk vindt om op te reflecteren in het antwoord, zodat inschrijver een gerichter antwoord kan geven en niet met hagel hoeft te schieten?	Opdrachtgever wijst er graag op dat er "en/of" staat in deze subvraag. Met het antwoord op vraag 40 is het voor een Inschrijver mogelijk om de deelvragen A en B beantwoorden.
345	5.3.1 leidraad	Subvraag 4 luidt:"Welke suggesties heeft u voor de betrokken gemeenten en provincie in hun rol als Opdrachtgever, teneinde tot een goede samenwerking te komen op basis van vertrouwen en wederzijdse inzet?" Om beter in staat te zijn om hier een passend antwoord op te geven, zouden we graag horen welke overkoepelende waarden alle opdrachtgevers delen in de samenwerking met vervoerders. Kunt u hier enkele belangrijke van benoemen?	Het gaat bij dit gunningscriterium om partnerschap. Opdrachtgever vindt dat partnerschap een goed fundament biedt voor kwaliteit en continuïteit van het Vervoer. In een goede samenwerking tussen Opdrachtgever en Vervoerder kunnen kansen en bedreigingen in gezamenlijkheid het hoofd geboden worden. Opdrachtgever vraagt Inschrijvers op te beschrijven hoe zij dit partnerschap zien. Er is geen vooraf vastgestelde waardenset. De zienswijze van de Inschrijver zal beoordeeld worden op de wijze waarop zij bijdraagt aan "het in gezamenlijkheid het hoofd bieden aan kansen en bedreigingen."

346	5.3.1 leidraad	Bij de eerste bullet voor het leerlingenvervoer vraagt u te beschrijven: "Communicatie met de ouders van de leerlingen en/of jeugdigen." We vermoeden dat er veel overlap zit tussen het antwoord op deze vraag en dat van subvraag 7 van onderdeel 1. Bent u het daarmee eens? Zo ja, kunt u deze subvragen dan op één plek combineren? Zo nee, waarin zit u de verschillen tussen deze subvragen?	Deze subvragen zal Opdrachtgever niet op één plek combineren. Bij onderdeel 1 betreft het de relatie en hoe dat bijdraagt aan partnerschap. Bij onderdeel 2 gaat het om een beschrijving van de manier van communiceren.
347	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 48, 5.1	Prijs wordt relatief beoordeeld. Dit heeft diverse nadelen, onder meer dat het aantal punten op prijs van de ene inschrijver afhankelijk is van de prijs van een andere inschrijver. Dit terwijl een andere inschrijver volledig los staat van het aanbod die inschrijvers op kwaliteit uitwerken. Ook rank reversal is bij relatief beoordelen aan de orde en een ander nadeel. Inschrijver verzoekt u dan ook de wijze van beoordelen aan te passen in absoluut beoordelen, bijvoorbeeld met de methodiek gunnen op waarde. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, waarom niet?	Opdrachtgever zal de wijze van beoordelen niet aanpassen. Opdrachtgever verwijst voor wat betreft de beoordeling van de kwaliteitscriteria naar antwoord op vraag 95.
348	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 13, 2.5	T.a.v. de kerngetallen (i.r.t. bijlage 8): is dit tot april of tot en met april 2023?	Dit is tot en met april 2023.
349	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 54, 5.3.4	U vraagt om een 'planner' en 'iemand van het werkveld HRM'. Hoe bewaakt u het level playing field, omdat de huidige vervoerder iemand kan sturen met de specifieke dagelijks kennis en details die in het vervoersgebied spelen in tegenstelling tot de andere inschrijvers?	Het zal een algemeen gangbare casus betreffen waarbij geen specifieke vervoersgebied kenmerken worden gebruikt.
350	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 54, 5.3.4	Wilt u toelichten hoe u borgt dat door inschrijvers daadwerkelijk een 'planner' en 'iemand van het werkveld HRM' wordt gestuurd voor de presentatie van de casus?	Opdrachtgever gaat ervan uit dat Inschrijvers zich aan deze instructie houden en daarin integer handelen.
351	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 54, 5.3.4	Kunt u nader specificeren welke eisen en vaardigheden aan een 'planner' en 'iemand van het werkveld HRM' worden gesteld?	Gezien de uitleg van dit criterium kan Inschrijver goed zelf inschatten wie er afgevaardigd kan worden. Opdrachtgever verwijst aanvullend wel naar het antwoord op vraag 30.
352	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 48, 5.1	De casus weegt bij de kwaliteitscriteria relatief zwaar mee. Dit in combinatie met het beoordelingskader waar ook een aantal vragen over zijn gesteld, geeft dit aanbestedende dienst veel beoordelingsvrijheid en daarmee ook risico's op subjectiviteit. Inschrijver verzoekt u de weging van de casus te verlagen, bijvoorbeeld naar 50 punten.	Deze aanpassing neemt Opdrachtgever niet over. Aanvullend verwijst Opdrachtgever naar het antwoord op vraag 93 en 226.
353	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 48, 5.1	De schriftelijke kwaliteitscriteria waar een uitgebreidere uitwerking voor nodig is (partnerschap en operationeel plan vervoer) wegen in totaal voor 300 punten mee. Voor het gunningscriterium duurzaamheid kan maximaal 150 punten worden gehaald. De verwachting is dat hier een minimaal onderscheid in kan worden gemaakt. Als er al een onderscheid wordt gemaakt op de beoordeling van partnerschap en operationeel plan, zijn de verschillen gezien de weging niet heel hoog. Onbedoeld krijgt prijs hierdoor mogelijk een zwaardere weging. Bent u zich hiervan bewust en is dit de bedoeling?	Met de keuze 60% kwaliteit heeft Opdrachtgever het zwaartepunt op kwaliteit gelegd.
354	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 51, 5.3.1 en bijlage 24	In de leidraad wordt gesproken over 4 of 6 pagina's voor het onderdeel Partnerschap, maar in bijlage 24 wordt ook een aantal van 5 pagina's genoemd. Kunt u het juiste aantal pagina's bevestigen?	Het betreft inderdaad 4 of 6 pagina's. Bijlage 24 zal hierop worden aangepast. Bij de publicatie van de Nota van Inlichtingen 1 zal deze nieuwe versie ook worden gepubliceerd. N.B. zie ook antwoord op vraag 275 inzake de vervanging van pagina's door een aantal woorden.

355	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 56, 5.4.1	Inschrijver stelt voor dat u bij de nr. 1 en 2 per perceel de open calculatie opvraagt om te bepalen of er sprake is van een realistische inschrijfprijs. Door dit op voorhand aan alle inschrijvers te vragen, verhoogt dit de administratieve lasten van inschrijvers, zeker indien op meer percelen wordt ingeschreven. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. Opdrachtgever gaat ervan uit dat u deze open calculatie klaar hebt voordat u het inschrijfbedrag invult/indient en ziet niet in waarom dit dan de administratieve lasten verhoogd.
356	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 56, 5.4.1	Wilt u toelichten hoe u tot de bedragen voor de maximale vergoeding per perceel op pagina 56 bent gekomen? Dit gezien u stelt "Dit bedrag staat geheel los van de daadwerkelijke huidige en/of toekomstige (vaste) kosten van Vervoerder en zal niet meebewegen met af- en toename van de daadwerkelijke kosten, anders dan de indexering (NEA)".	De vaste vergoedingen zijn gebaseerd op de gegevens zoals die in bijlage 7 zijn opgenomen.
357	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 55, 5.3.4	A: Inschrijver verzoekt u om het beoordelingskader voor de casus te concretiseren. Indien namelijk alle elementen uit de casus naar voren komen behaalt een inschrijver een 8 of 10 waardoor het onderscheid minimaal zal zijn. B: Het is voor Inschrijver niet duidelijk wat u bedoelt met 'uitgebreid aandacht', 'voldoende aandacht' (terwijl dit bij ruim voldoende is opgenomen) en 'minimale aandacht' (staat bij voldoende). Kunt u dit verduidelijken?	Voor u onderdeel A verwijst Opdrachtgever naar het antwoord op vraag 226. Voor wat betreft B geldt dat de opbouwende trap van gebruikte termen voor de beoordelingscommissie genoeg aanknopingspunten geeft om dit onderdeel te scoren. Inschrijvers moeten met hun ervaring goed zelf kunnen bepalen hoeveel aandacht de beantwoording van de vragen moet krijgen om de commissie van de meest optimale beoordeling te kunnen overtuigen. Vanzelfsprekend zal het oordeel van de commissie navolgbaar in de uitleg van de gunningsbeslissing worden uitgelegd.
358	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 54, 5.3.4	Kunt u bevestigen dat u de uitwerking van de casus op zichzelf beoordeelt en hier niet de plannen van aanpak A en B in meetelt? En de inhoud van de plannen van aanpak A en B dus ook uit de kwaliteitsbeoordelingstabel op pagina 55 verwijderd? Dit om dubbele beoordeling van de uitwerking van gunningscriteria te voorkomen.	Hierbij verwijst Opdrachtgever naar antwoord op vraag 226. De plannen van aanpak A (hier onderdeel 1) en B (hier onderdeel 2) worden hier niet dubbel beoordeeld. In de presentatie van de casus hoeft slechts verwezen te worden naar relevante (met de casus te maken) punten uit deze plannen van aanpak.
359	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 52, 5.3.1	U vraagt naar op welke wijze inschrijver vormgeeft aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Maatschappelijk verantwoord ondernemen is in deze tijd nogal een breed begrip. Kunt u verduidelijken wat u verstaat onder maatschappelijk verantwoord ondernemen?	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 37.
360	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 35, 3.7	Stel dat inschrijver nummer 1 in de rangorde voor perceel 2 en 4 is. Mag inschrijver dan kiezen welk perceel hij gegund wil krijgen?	Nee, de inschrijver kan niet kiezen. De volgorde waarin de percelen worden gegund ligt vast.
361	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 19, 2.11.3	Inschrijver verzoekt u het optreden van een verkeersinfarct ook als overmachtomstandigheid op te nemen. Bent u daarmee akkoord?	Nee, daar gaat Opdrachtgever niet mee akkoord. Wel zal Opdrachtgever in overleg gaan met Vervoerder om te kijken of het dan proportioneel is om coulance te betrachten.
362	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 14, 2.6	U stelt 'Het risico van een veranderende vervoervraag ligt bij de Inschrijvers omdat deze in staat moeten worden geacht een inschatting te maken omtrent de te verwachten ontwikkeling van de vervoervraag, alsmede in staat moeten worden geacht om bij het bepalen van de te offreren prijs rekening te (kunnen) houden met mogelijke fluctuaties van de vervoervraag.' Ook vervoerders kunnen niet in de toekomst kijken. Het is daarmee niet redelijk om het volledig risico van een veranderende vervoersvraag bij Opdrachtnemer neer te leggen. Inschrijver stelt daarom voor om een veranderende vervoersvraag tot 10% (naar boven en naar beneden) als grens te stellen. Een grotere wijziging leidt in overleg met Opdrachtgever tot aanpassing in tarieven. Bent u hiermee akkoord?	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 149.

363	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 34, 3.7	Het is inschrijver onduidelijk hoe wij de uitgesloten categorieën moeten opvatten. Bedoelt u dat de categorieën niet met elkaar kunnen worden gecombineerd, of binnen de categorieën? Of anderszins? Kunt u hier helderheid in geven?	Er zijn geen categorieën uitgesloten. Binnen categorie 1 kan perceel 1 en 5 niet aan dezelfde vervoerder worden gegund en binnen categorie 2 kan perceel 2 en 4 niet aan dezelfde vervoerder worden gegund. Een vervoer kan als voorbeeld wel in aanmerking komen voor gunning van perceel 1, perceel 2 en perceel 3 (als voorbeeld)
364	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 22, 3.2	T.a.v. punt 2: kunt u bevestigen dat geheimhouding wederkerig is en deze bepaling evengoed voor opdrachtgever geldt?	Dit kan Opdrachtgever bevestigen.
365	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 24, 3.2.1	Niet voldoen aan de eisen vanuit DPIA na gunning kunnen leiden tot uitsluiting. Kunt u aangeven op welke eisen vanuit DPIA u hier doelt?	Een DPIA is een instrument om vooraf de privacyrisico's van een gegevensverwerking in kaart te brengen. Zodat de organisatie maatregelen kan nemen om deze risico's te verkleinen. Opdrachtgever verwijst met eisen naar die maatregelen die uit de DPIA voortkomen. Kan of wil Inschrijver deze maatregel niet nemen dan kan dat leiden tot uitsluiting.
366	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 15, 2.7	U geeft een eenzijdige verlengingsoptie aan. Voor opdrachtnemer neemt dit een grote onzekerheid met zich mee in een opdracht waarin zoals u aangeeft verandering en fluctuatie te verwachten is. Graag zouden wij hierop aangevuld willen zien dat ook opdrachtnemer akkoord moet gaan met deze verlenging.	Zie hiervoor antwoord op vraag 222.
367	Leidraad RTU 2024-2028, pagina 9, 1.6	De schoolvakanties hebben negatieve invloed op beschikbaarheid van tenderteamleden. Deze leden hebben specifieke kennis en vaardigheden die niet makkelijk te vervangen zijn. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van de aanbidding. Kunt u instemmen met het verlengen van de inschrijftermijn met 3 weken. Gebaseerd op een gangbare afwezigheid van 3 weken in de schoolvakanties van kritieke werknemers.	Zie het antwoord op vraag 286.
368	PvA B 2.2.4	U verwacht een stiptheidspercentage van 95%. In het leerlingenvervoer is een percentage van 95% niet realistisch. In de praktijk komt het namelijk vaak voor dat leerlingen niet op tijd klaarstaan of zonder afmelding niet meerijden. Dit zorgt voor veel vertraging. Bent u daarom bereidt het stiptheidspercentage te koppelen aan het eerste adres op de route in plaats van het eindadres (school) of het stiptheidspercentage te verlagen naar 90%?	Nee, het percentage van 95% blijft gehandhaafd. Bij structurele vertragingen onderweg of bij scholen dient vervoerder zich te melden bij het ContractManagement Bureau.
369	Bijlage 21 Accountantsprotocol	Zijn de kosten die gepaard gaan met de uitvoering van het accountantsprotocol voor rekening van opdrachtgever?	Nee, die kosten zijn voor rekening van de opdrachtnemer.
370	Holdingverklaring, bijlage 10	In de holdingverklaring staat een definitie van schade : 'alle overige schade die opdrachtgever lijdt. Wat wordt hieronder verstaan (zowel direct als indirecte schade)? Kunt u een toelichting geven van de proportionaliteit van de schade definitie ten opzichte van de inhoud van de opdracht?	De aanbestedende dienst sluit aan bij het schadebegrip zoals dat volgt uit artikel 6:95 e.v. BW. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte schade. Bijlage 10 geeft enkele (niet-limitatieve) voorbeelden waaruit deze schade kan bestaan. De garantie wordt afgegeven voor de nakoming van alle verplichtingen die uit de af te sluiten Overeenkomst voortvloeien, en staat daarmee in een redelijke verhouding tot (het voorwerp van) de opdracht.
371	Leidraad RTU 2024-2028 en Bijlagen A en B	In bijlagen A en B (Programma's van Eisen) wordt meermaals gesproken over (taken van) het contractmanagementbureau. In de Leidraad kunnen we geen informatie over het contractmanagementbureau terugvinden, anders dan “Het contractmanagement is momenteel ondergebracht bij de provincie Utrecht”. Kunt u de taken en bevoegdheden van het contractmanagementbureau toelichten?	Zie het antwoord op vraag 27.

372	Leidraad - 5.3.1 - Partnerschap	Dit plan mag max. 4 pagina's zijn. In de checklist staat bij 8 dat het document partnerschap maximaal 5 pagina's mag zijn. Wat is juist?	Zie hiervoor antwoord op vraag 354.
373	Leidraad - 5.4.2 - Inschrijfprijs	De vaste vergoeding per maand lijkt aan de hoge kant. Kunt u bevestigen dat dit juist is, of wel aangeven hoe dit geïnterpreteerd moet worden?	Zie hiervoor antwoord op vraag 29.
374	Leidraad 4.3.2 - beroepsbevoegdheid	Er wordt een SFM verklaring gevraagd van maximaal 2 jaar oud. Het SFM controleert niet elke 2 jaar. Is het toegestaan de laatste en geldige SFM verklaring aan te leveren?	Dat is akkoord.
375	Verschil percelen	De percelen zijn qua aard van de opdracht erg verschillend, perceel 1 is wezenlijk anders dan de percelen 2 t/m 4. Inschrijver gaat er om die reden van uit dat per perceel een specifiek kwaliteitsplan ingediend moet worden. Dit om te voorkomen dat een hoge score op bijvoorbeeld perceel 1 niet automatisch tot een hoge score in perceel 2 t/m 4 zal leiden terwijl de inhoud van de percelen grote verschillen hebben	Het is aan Inschrijver om te beoordelen of de aard en omvang van de percelen het noodzakelijk maakt om per perceel verschillende plannen voor de gunningscriteria onderdelen 1, 2 en 3 in te dienen.
376	Kwaliteitsplan 3.4.4 Leidraad	Op welke wijze wordt de 'essentie' van de opdracht beoordeeld. Kunt u een toelichting op welke wijze een inschrijver de essentie van de opdracht goed kan omschrijven of borgen.	Deze omschrijving is alleen gebruikt om de begrenzing van het aantal toegestane A4 te verantwoorden. In de betreffende paragrafen in hoofdstuk 5 leest u de verdere voorwaarden voor deze punten.
377	Verschil percelen 2.3 Leidraad	De percelen zijn qua aard van de opdracht erg verschillend, perceel 1 is wezenlijk anders dan de percelen 2 t/m 4. Inschrijver gaat er om die reden van uit dat per perceel een specifiek kwaliteitsplan ingediend moet worden. Dit om te voorkomen dat een hoge score op bijvoorbeeld perceel 1 niet automatisch tot een hoge score in perceel 2 t/m 4 zal leiden terwijl de inhoud van de percelen grote verschillen hebben	Opdrachtgever leest hierin dezelfde vraag als vraag 375.
378	Beoordeling Leidraad 5.3	De te behalen scores op kwaliteit liggen met de cijfers 10, 8, 6 behoorlijk uiteen. De toekenning van een score 10 in plaats van 8 of 8 in plaats van 6 heeft hiermee een aanzienlijke impact op de eindscore. Kunt u de suggestie overnemen dat iedere beoordelaar een score geeft en van deze scores het gemiddelde wordt genomen?	Opdrachtgever neemt deze suggestie niet over.
379	NEA Leidraad 5.4.1	Kunt u bevestigen dat het maandelijks vaste bedrag vanaf 1 januari 2024 jaarlijks met de NEA wordt geïndexeerd?	Dat kan Opdrachtgever bevestigen.