

Ref. nr.	Label	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Contract	Vervoersgebied	Het vervoersgebied is begrensd tot 5 ov zones (hemelsbreed 15-20 km) rondom het woonadres alsmede een vervoersgebied dat begrensd is tot het startpunt van Valys. Hoe om te gaan met verzoeken voor vervoer wat verder is dat de maximale afstand? Bijvoorbeeld van Heerenveen naar de boot in Harlingen (+/- 55 km). Is het mogelijk om dan 20 km in rekening te brengen bij Heerenveen en het restant voor rekening van de WMO pashouder zelf?	Nee, dat is niet mogelijk. Inwoners kunnen deze taxirit maken met het bovenregionale vervoer Valys, daarvoor is het lokale Wmo-vervoer niet bedoeld.
2	Contract	Kilometrage	De afstanden worden uitgedrukt in kilometers, afgerond op 1 decimaal. Wat betekent dit voor de facturering? Wordt er afgerond, zeg maar 7,1 7,2 7,3 + 7,4 afronden naar 7,0 en 7,5 + hoger naar 8,0. Of is het de bedoeling dat alle ritten op 1 decimaal nauwkeuring gedeclareerd worden. Per saldo zal dit geen verschil maken.	De taxiriten dienen met één decimaal achter de komma te worden gedeclareerd. Bijvoorbeeld: 7,1 kilometer of 7,4 kilometer in plaats van 7 kilometer.
3	Contract	Gunningscriteria	De gunningscriteria zoals vermeld in de aanbesteding bestaan uit 2 onderdelen van elk 50%. ik heb een vraag aangaande het tarief. Niet duidelijk is wat er ingevuld dient te worden bij de tarieven (bedrag in cijfers ex BTW etc).	U kunt hier een fictieve prijs van € 1,- invullen.
4	Inhoud	Bijlage 1 PVE - Pagina 2 - pashouders	U geeft aan hoeveel Wmo-taxipassen er zijn toegekend. Kunt u ook aangeven hoeveel ritten en km er zijn verreden in (bij voorkeur) 2019?	Opdrachtgever heeft van enkele maanden in 2019 en 2020 representatieve cijfers. In maart 2019 zijn er 4.454 ritten gereden. Dit betrof 20.989 kilometer (dit zijn cijfers van twee grote taxivervoerders: samen 78% marktaandeel). In november 2019 zijn er 4.049 ritten gereden. Dit betrof 18.805 kilometer (dit zijn cijfers van twee grote taxivervoerders: samen 78% marktaandeel). In januari 2020 zijn er 5.299 ritten gereden. Dit betrof 26.455 kilometer (dit zijn cijfers van de drie grootste taxivervoerders: samen 98% marktaandeel). Aan deze cijfers kunnen geen rechten worden ontleend, het is een indicatie gebaseerd op de huidige situatie.
5	Inhoud	Bijlage 1 PVE - Pagina 4 - 05-E1	Kunt u aangeven hoeveel pashouders er een indicatie hebben voor: - alleen in personenauto - voorin - overig?	Deze informatie wordt in ons systeem in een toelichtingsveld geregistreerd. Het is niet mogelijk om deze informatie in een overzicht aan u te presenteren. Wel worden deze gegevens na het sluiten van de overeenkomst met de betreffende vervoerder gedeeld. We kunnen voor nu aangeven dat het overgrote deel van onze indicaties regulier taxivervoer betreft.
6	Inhoud	Bijlage 1 PVE - Pagina 5 - 12-E4	Is het juist dat u niet alleen de tarievenstructuur wijzigt en de tarieven naar beneden toe bijstelt (bijlage 4), maar dat vervolgens ook nog de eigen bijdrage die aanzienlijk hoger wordt niet meer voor de opdrachtnemer is? Mocht dat zo zijn, kunt u dan aangeven hoe u tot deze systematiek en tarieven bent gekomen?	De tarievenstructuur is in zijn geheel bijgesteld. De tarievenstructuur is vereenvoudigd, omdat de vorige structuur volgens opdrachtgever niet meer passend was. Opdrachtgever heeft zich voor de nieuwe tarievenstructuur laten adviseren door een onafhankelijk adviesbureau. Op basis van dit advies zijn de tarieven vastgesteld. In de toekomstige tarievenstructuur is de eigen bijdrage inderdaad een inkomst voor opdrachtgever. Destijds (voor 2022) was deze inkomst voor opdrachtnemer verdisconteerd in de tariefstelling. De hoogte van de eigen bijdrage is vergelijkbaar met de eigen bijdrage binnen het openbaar vervoer. Daarbij sluiten wij ons met deze systematiek aan bij het beleid van meerdere Friese gemeenten.