

Aanbesteding: Vervoer Jeugd GGZ
Aanbestedende Dienst: Gemeente Amersfoort
Referentie: TN321409

Toelichting:

Naar aanleiding van vragen vanuit geïnteresseerde partijen – waarvoor dank - heeft de gemeente de brandstoftabel aangepast, zodat deze meer passend is bij de aanbesteding.

De wijzigingen zijn als volgt:

1) De gebruiker vult in de kolom “Percentage van totale afstand waarop type brandstof is ingezet (in %)” van Tabel 1a per type brandstof het percentage van de totale afstand in die is afgelegd in uitvoering van de overeenkomst. Hetzelfde geldt voor de kolom “Percentage van totale afstand waarop type motor wordt ingezet (in %)” in Tabel 2, maar dan per type motor.

2) In de oorspronkelijke brandstoftabel waren enkele brandstoftypes voornamelijk toepasbaar op zwaar (bouw)transport (bijv. GTL, Traxx diesel, Aspen benzine). Deze brandstoftypes en de emissiefactoren zijn in de aangepaste versie verwijderd. Ook het gedeelte “Overige niet fossiel zoals fiets, OV of lopend” is verwijderd. Dit naar aanleiding van gestelde vragen.

3) In de aangepaste brandstoftabel (zie Tabel 1a) zijn enkele nieuwe brandstoftypes toegevoegd, namelijk: CNG/aardgas, bio-CNG (groengas), elektriciteit (gemiddelde elektriciteitsmix), waterstof (gemiddelde elektriciteitsmix) en elektriciteit/waterstof (groene elektriciteit). Omdat de verschillen in emissiefactoren tussen deze brandstoftypes substantieel zijn, is bovengenoemd onderscheid relevant. De emissiefactoren zijn gespecificeerd op personenvervoer (auto, gemiddelde grootte.

4) In de oorspronkelijke tabel worden de brandstoftypes blauwe diesel 20-50 en blauwe diesel 100 genoemd. Deze brandstoftypes zijn in de aangepaste versie vervangen door “diesel (B7, niet-hybride/hybride)”, aangezien de emissiefactoren van hybride en niet-hybride dieselauto's ongeveer even hoog zijn. Benzine is vanwege de 15% hogere emissiefactor dan diesel als een apart brandstoftype opgenomen in de tabel.

5) In de aangepaste tabel worden de emissiefactoren vertaald naar gewogen scores. Deze weging is aangebracht o.b.v. de relatieve schadelijkheid van verschillende brandstoftypes t.o.v. het minst schadelijke type (dat is: groene elektriciteit/waterstof, met een waardering van 0,2). Als gevolg daarvan scoren relatief duurzame brandstoftypes (bijv. groengas) relatief laag. Om de overstap naar een duurzamer brandstoftype te stimuleren is het voorstel om een waarderingsfactor toe te kennen aan de diverse brandstoffen, o.b.v. hun schadelijkheid (zie Tabel 1b). Dit om de uiteindelijke scores te nivelleren. Bijv. brandstoftypes met een CO-eq. van 0,15-0,2 kg/km, worden vermenigvuldigd met waarderingsfactor 3, en types met een CO-eq. van <0,05 kg/km, worden vermenigvuldigd met 7.

6) Het onderscheid van de verschillende typen motoren (EURO4, 5 en 6) is in een aparte tabel geplaatst (zie Tabel 2). Dit voor een overzichtelijker geheel.

7) De totaal gewogen score is de optelsom van het subtotaal brandstoftype en subtotaal motortype. In totaal is een maximale score van 20 punten te behalen, gelijk aan het kortingspercentage in de leidraad.

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 Geen ritinformatie

Vraag:

Is het mogelijk dat wij historische (uiteraard anonieme) ritinformatie ontvangen van een recente representatieve periode? We realiseren ons dat dit vervoer continu verandert maar zonder de gevraagde informatie is het maken van een goede calculatie niet goed mogelijk (we hebben dan geen enkele houvast, weten niet van waar naar waar er gereden moet worden en ook niet op welke tijdstippen, dat laatste is relevant i.v.m. congestie). Tevens zou (den) enkel de huidige vervoerder(s) dan over deze informatie beschikken en in staat zijn een passende calculatie te maken.

We stellen deze vraag in deze vroege fase in de hoop dat u alle partijen op korte termijn kunt voorzien van de gevraagde informatie.

Antwoord:

De bijlage ritgegevens regio Amersfoort is geüpload in de map documenten.

Beantwoord op: 21-09-2021
Label: Juridisch

Ref.nr. **Onderwerp:**
2 ritgegevens

Vraag:

Kunt u de leerlingenlijst-ritgegevens beschikbaar stellen

Antwoord:

De bijlage ritgegevens regio Amersfoort is geüpload in de map documenten.

Beantwoord op: 21-09-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
3 prijzenblad

Vraag:

Kunt u een formulier beschikbaar stellen voor de prijs?

Antwoord:

Bepalend voor de offertebeoordeling is de prijs zoals gevraagd in paragraaf 5.3.1 van het aanbestedingsdocument. Daarbij is gevraagd om een tariefopbouw die door inschrijvers zelf mag worden vormgegeven; dit is echter geen verplichting. De gevraagde beladen uurtarief kunt u opgeven in het onderdeel prijs op TenderNed. De onderbouwing kunt u als bijlage bij dat onderdeel uploaden.

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

4

Onderwerp:

Bijlage H dataleveringsovereenkomst

Vraag:

Op grond van deze dataleveringsovereenkomst zijn beide partijen aan te merken als verwerkingsverantwoordelijke. Ons inziens is dit niet juist. Er is wel sprake van een verwerkersrelatie tussen Gemeente en opdrachtnemer waarbij de gemeente is aan te merken als verwerkingsverantwoordelijke en opdrachtnemer als verwerker. Het is immers de gemeente die het doel van de verwerking bepaalt. Derhalve dient er ons inziens ook een verwerkersovereenkomst gesloten te worden in plaats van een dataleveringsovereenkomst. Bent u bereid een verwerkersovereenkomst beschikbaar te stellen?

Antwoord:

"De Gemeente stelt zich op het standpunt dat zowel de Gemeente als Opdrachtnemer moeten worden aangemerkt als (zelfstandig) Verwerkingsverantwoordelijke in de zin van (artikel 4 lid 7 van) de AVG en er dus geen sprake is van een verwerkersrelatie tussen beide partijen. De Gemeente is dan ook niet bereid een Verwerkersovereenkomst ter beschikking te stellen en handhaaft Bijlage H (Dataleveringsovereenkomst). Ter toelichting dient het volgende. Opdrachtnemer is zelf verwerkingsverantwoordelijk voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de uitgevraagde opdracht (het leveren van vervoersdiensten). Zij bepaalt immers zelf het doel en de essentiële middelen voor deze verwerking. Opdrachtnemer heeft een eigen oplossing /manier om de uitgevraagde vervoersdiensten te organiseren en efficiënt uit te voeren. Bovendien is de primaire opdracht niet gericht op het verwerken van persoonsgegevens, maar is het verwerken van persoonsgegevens een uitvloeisel van een andere vorm van dienstverlening, namelijk het leveren van vervoersdiensten. (Vergelijk in dat verband bijvoorbeeld ook: het advies

van de Groep Gegevensbescherming Artikel 29 (Werkgroep 29) van 16 februari 2020 waarin nadere uitleg is gegeven aan de begrippen Verwerker en Verwerkingsverantwoordelijke (en die ook onder de AVG zeer relevant is, omdat deze begrippen niet wezenlijk veranderd zijn); de informatie op www.informatiebeveiligingsdienst.nl waarbij de vraag of er een Verwerkersovereenkomst moet komen met (leerlingen)vervoerders negatief beantwoord wordt.) Dit alles leidt dan ook tot de conclusie dat Opdrachtnemer geen Verwerker is, maar zelf Verwerkingsverantwoordelijke en is er dus geen Verwerkersovereenkomst nodig is. "

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

5

Onderwerp:

Aanbestedingsleidraad 5.3.1, blz 24

Vraag:

Kunt u bevestigen dat met een " beladen uur " de tijd bedoeld wordt die een individuele reiziger in het voertuig verblijft vanaf het moment van instap tot het moment van uitstappen op de bestemming?

Kunt u daarnaast bevestigen dat de vergoeding plaats vindt op basis van een beladen uur per reiziger en niet , wat meer gebruikelijk is, op basis van een beladen voertuig uur, waarbij de beladen tijd gedefinieerd wordt als de tijd tussen het instappen van de eerste reiziger en het uitstappen van de laatste reiziger in een route?

Antwoord:

Vraag 1: Ja, dat klopt.

Vraag 2: Ja, dat klopt.

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

6

Onderwerp:

1.3. Omvang van de opdracht

Vraag:

Voor een gedegen calculatie is het van belang om gedetailleerde informatie te hebben over de uitgevoerde ritten, zoals de postcodes cliënten, indicatie cliënt (bv. rolstoel of individuele vervoer), eventuele combinatie beperkingen, de tijdstippen bij instellingen, de gereden kilometers per rit , de beladen tijd per rit etc. Alleen de zittende vervoerder(s) heeft momenteel de beschikking over de hiervoor genoemde informatie en is er dus sprake van een informatie achterstand voor de overige inschrijvers. Bent u bereid om een geanonimiseerd rittenbestand van 2019 en 2020 ter beschikking te

stellen met de hiervoor genoemde ritinformatie?

Antwoord:

De bijlage ritgegevens regio Amersfoort is geüpload in de map documenten. Gegevens gaan enkel over periode 1/7/20 - 30/6/21

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

7

Onderwerp:

1.3. Korte beschrijving van de opdracht

Vraag:

Hoe is het vervoer op dit moment georganiseerd vanuit de opdrachtgever?

Antwoord:

Op dit moment hebben wij een overeenkomst met één vervoerder op dit type vervoer (jeugd ggz).

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

8

Onderwerp:

6.2. Uitvoering

Vraag:

Wat zijn de tijden per instelling waarop de jeugdigen aanwezig moeten zijn?

Antwoord:

In de ritgegevens van 1/7/20 - 30/6/21 is te zien dat dit erg verschilt. Het gaat hier niet om vaste tijden, maar die per persoon kunnen verschillen.

Beantwoord op: 21-09-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

9

Onderwerp:

6.2. Uitvoering

Vraag:

Waar mogelijk worden ritten efficiënt gecombineerd. Is onze aanname juist dat ritten efficiënt gecombineerd mogen worden binnen het contract, als ook met andere contracten die aansluiten bij vervoerskenmerken van de jeugdige?

Antwoord:

Ja, dat is juist.

Beantwoord op: 21-09-2021
Label: Uitvoering

Ref.nr. **Onderwerp:**
10 5.3.1. Gunningcriterium Prijs

Vraag:

In de conceptovereenkomst staat benoemd: 'De kosten van de door Opdrachtnemer te verrichten Diensten betreffen de uitvoering van het vervoer jeugd GGZ in de vorm van een all-in uurtarief, waar de werkelijk gereden minuten worden gefactureerd.'

In het aanbestedingsdocument staat: 'De beoordeling van het gunningscriterium 'prijs' gebeurt op basis van een beladen uurtarief op basis van de snelst mogelijke route, excl. BTW.'

Is onze aanname juist dat het all-in uurtarief zoals beschreven in de overeenkomst gelijk is aan het in te dienen beladen uurtarief zoals beschreven in het aanbestedingsdocument?

Zo niet, kunt u aangeven wat het verschil is?

Antwoord:

Ja, dat is juist.

Beantwoord op: 21-09-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
11 antwoorden op de vragen

Vraag:

Bent u bereid een tweede vragenronde in te stellen. We hebben nog steeds geen reactie op onze eerste vragen en wellicht zijn er vragen over de antwoorden van de gestelde vragen.

Antwoord:

De eerste ronde vragen zijn zojuist beantwoord. Wij verlengen de vragenronde tot woensdag 22 september 23:59. Tot die tijd heeft u de mogelijkheid om nog vragen te stellen.

Beantwoord op: 21-09-2021
Label: Inhoud

Ref.nr.

12

Onderwerp:

Bijlage I - brandstoftabel

Vraag:

In cel C5 staat: “% van totale kilometers dat wordt voertuig wordt ingezet (in hele procentpunten).” Kunt u verduidelijken wat hiermee bedoeld wordt? Gaat het hier om het percentage van de kilometers of het percentage van de voertuigen?

Antwoord:

Het betreft hier het percentage van het totaal aantal kilometers. Dus als u 100 kilometer vervoert en daarvan 50 kilometer uitvoert met een elektrisch voertuig, vult u in: 50%

Het betreft hier het percentage van het totaal aantal kilometers. Dus als u 100 kilometer vervoert en daarvan 50 kilometer uitvoert met een elektrisch voertuig, vult u in: 50%

Beantwoord op: 01-10-2021**Label:** Inhoud**Ref.nr.**

13

Onderwerp:

5.4 - totstandkoming scores

Vraag:

Worden de wensen absoluut of relatief (t.o.v. andere inschrijvers) beoordeeld?

Antwoord:

De beoordeling is per individuele inschrijving, er is geen relatie tot de beoordeling van andere inschrijvingen.

Beantwoord op: 01-10-2021**Label:** Inhoud**Ref.nr.**

14

Onderwerp:

5.3.2 - gunningscriteria kwaliteit

Vraag:

Gelden de maximaal 8 pagina's voor het totaal van de wensen of per wens?

Antwoord:

De aangegeven 8 pagina's zijn voor het totaal van de wensen.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
15

Onderwerp:
5.3.1 - wens 4

Vraag:

Is het juist dat wanneer inschrijver aangeeft voor 1 januari 2022 aan te sluiten op het berichtenverkeer er geen toelichting gegeven hoeft te worden?

Antwoord:

Dit klopt niet. Ook wanneer inschrijver wel kan aansluiten voor 1 jan 2022, dan zien we ook graag een toelichting tegemoet hoe dit wordt bereikt.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
16

Onderwerp:
5.3.1 - beladen uurtarief

Vraag:

Om de opbrengsten en kosten zoveel als mogelijk met elkaar op en neer te laten gaat stellen we een aantal aanpassingen voor. Hiermee worden de risico's voor zowel opdrachtnemer als opdrachtgever afgevlakt. Graag vernemen wij of u hiermee akkoord gaat.

- starttarief per route;
- opslag voor rolstoelvervoer;
- opslag voor individueel vervoer.

Antwoord:

- "1. starttarief: het beladen uurtarief beschouwen wij als een all-in uurtarief. Een starttarief wordt geacht inbegrepen te zijn in het beladen uurtarief
2. opslag rolstoelvervoer: u dient deze opslag op te nemen in het door u zelf in te dienen prijzenblad. Deze opslag staat vast, behoudens eventuele indexering aan de hand van de overeenkomst.
3. Niet akkoord. Het uitgangspunt van de opdracht is individueel vervoer"

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
17

Onderwerp:
5.3.1 - beladen uurtarief

Vraag:

Kunt u verduidelijken hoe de tijd bepaald wordt in het geval twee of meer

cliënten gezamenlijk vervoerd worden?

Antwoord:

"De tijd wordt per cliënt bepaald. Dus ophaaltijden kunnen bijvoorbeeld zijn:

Cliënt 1. 10:00 opgehaald en 13:00 terug

Cliënt 2. 10:10 opgehaald en 13:30 terug

Dit ongeacht of een rit wordt gezamenlijk wordt uitgevoerd. Het is aan de vervoerder om de tijden per cliënt bij te houden.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
18

Onderwerp:

4.6.2 - holdingverklaring

Vraag:

Als de inschrijver geen beroep hoeft te doen op de middelen van de holding, moet de holdingverklaring dan toch ingediend worden?

Antwoord:

Ja, de holding is uiteindelijk de partij die beslissende invloed en zeggenschap heeft op de financiën en strategie van de inschrijver.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.
19

Onderwerp:

1.3 - soort overeenkomst

Vraag:

Wij verzoeken u, vanwege de onzekere tijden, om de verlengingsoptie tweezijdig te maken. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

Niet akkoord.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Contract

Ref.nr.
20

Onderwerp:

1.3 - omvang van de opdracht

Vraag:

Kunt u een overzicht van de uitgevoerde ritten (inclusief dagen, tijden, herkomst, bestemming, rolstoelritten en overige specifieke vervoerskenmerken) aanleveren over de afgelopen twee jaren (i.v.m. corona), zodat we een goed en verantwoord tarief kunnen bepalen?

Antwoord:

De ritgegevens van juli 2020 tot juni 2021 zijn geüpload in TenderNed. In dat jaar is er geen sprake geweest van rolstoelvervoer. Ook zien we dat corona geen effect heeft gehad op dit type vervoer. De ritgegevens die reeds zijn geüpload in TenederNed geven een representatief beeld.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
21

Onderwerp:
6.2 Uitvoering

Vraag:

No show: Indien er sprake is van annulering van een rit, maar deze korter is dan 1 werkdag vóór aanvang, dan kunt u 50% van de kosten van de rit declareren. Kunt u in een concreet voorbeeld verduidelijken voor welk tijdstip de afmelding binnen moet zijn teneinde niet voor 50% declarabel in aanmerking te komen?

Antwoord:

Voorbeeld: indien cliënt X zou worden opgehaald op maandag 4 oktober om 12:00 en cliënt X annuleert de rit op vrijdag 1 oktober om 11:55, dan is dit langer dan 1 werkdag. Meldt de cliënt zich af om 12:05, dan geldt dat dit korter is dan 1 werkdag en mag de vervoerder 50% van de kosten van de rit declareren.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
22

Onderwerp:
5.3.3 Totstandkoming beste prijs/kwaliteitsverhouding

Vraag:

De fictieve rekenvoorbeelden geven geen duidelijkheid over de gunning op prijs: gebeurt dit op basis van het beladen uurtarief (P) of op basis van de kosten gedurende een bepaalde periode (P x Q)?

Antwoord:

Op basis van het beladen uurtarief (P)

Beantwoord op: 01-10-2021
Label: Juridisch

Ref.nr. 23
Onderwerp: 1.3 Opdrachtgever

Vraag:

In dit onderdeel wordt gesproken over ‘niet planbaar’ vervoer jeugd.
Deelvraag 1: Wat is de aard van dit vervoer? Deelvraag 2: Wijzigt dit?
Deelvraag 3: Wie vraagt dit aan? Deelvraag 4: Hoe lang van tevoren is dit bekend? En Deelvraag 5: Hoe dienen wij dit ‘niet planbaar’ vervoer te lezen in het licht van paragraaf 4.4.1, de referentie.

Antwoord:

"1. Zoals u in paragraaf 1.3 van de leidraad kunt lezen gaat het om jeugdigen die niet worden vervoerd van en naar een behandellocatie, maar elders naartoe worden vervoerd en voor wie vervoer noodzakelijk is. Tevens is dit een groep dat niet in aanmerking komt voor andere gemeentelijke vervoersregelingen.
2. Vergeleken met de doelgroep dat naar een GGZ instelling wordt vervoerd, is de omvang van het ""niet planbaar vervoer jeugd"" beperkt. De doelgroep die in vraag 1 wordt benoemd, wijzigt niet.
3. Een aanmelding wordt uitgevoerd door de lokale teams
4. Dat varieert (op dit moment) van een paar dagen voordat het vervoer moet starten tot een week of 2 van te voren. Dat is afhankelijk van het lokaal team die de aanvraag indient
5. Zoals u in paragraaf 4.4.1. kunt lezen wordt daar enkel verwezen naar de doelgroep die naar GGZ behandellocaties wordt vervoerd."

Beantwoord op: 01-10-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 24
Onderwerp: Vergoeding. 5.3.1 Gunningscriterium ‘prijs’

Vraag:

De beoordeling van het gunningscriterium ‘prijs’ gebeurt op basis van een beladen uurtarief op basis van de snelst mogelijke route, excl. BTW. De keuze voor de routeplanner is vrij (binnen randvoorwaarden), gunning gebeurt op beladen uurtarief. Dit betekent dat een inschrijver die een “langzamere” routeplanner gebruikt een lager uurtarief kan offrenen dan zijn concurrent en toch een hoger tarief ontvangt voor dezelfde rit. Wij zijn van mening dat dit onwenselijk is. Hoe gaat de opdrachtgever borgen dat beladen uurtarieven eerlijk kunnen worden vergeleken en er binnen de aanbesteding een gelijk speelveld ontstaat?

Antwoord:

Inschrijvers dienen uit te gaan van de ANWB routeplanner

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

25

Onderwerp:

Algemeen

Vraag:

Is het mogelijk dat u een tweede vragenronde inplant? Desnoods met 1 of 2 dagen tijd aan onze zijde (opdat u de inleverdatum niet hoeft aan te passen).

Antwoord:

Dit is helaas niet mogelijk

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

26

Onderwerp:

PvE 6.6

Vraag:

Welke type account is van toepassing op deze opdracht?

Antwoord:

B-account

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

27

Onderwerp:

PvE 6.4 rolstoelbussen

Vraag:

Kunt u aangeven hoeveel jeugdigen er nu in het vervoer zitten waarbij een rolstoelbus ingezet dient te worden (welke dagen, tijden en routes).

Antwoord:

Op dit moment geen sprake van jeugdigen waar een rolstoelbus nodig is

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
28

Onderwerp:
PvE Kennismaken

Vraag:

De eis is dat wij op verzoek kennismaken? Wie doet dat verzoek dan in de praktijk? Betekent dit dat we met de ene leerling kennis maken en met een andere niet?

Antwoord:

Dit verzoek komt van de lokale teams. Dit verzoek is zichtbaar in de aanmelding

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
29

Onderwerp:
PvE 6.2

Vraag:

Welke specifieke vervoerskenmerken krijgt de vervoerder voorafgaand aan het maken van de planning? Tot op welk detailniveau zijn deze kenmerken?

Antwoord:

De informatie die de vervoerder voorafgaand in ieder geval krijgt: begindatum, einddatum, woonadres, adres instelling, ophaaltijden (heen en terug), frequentie, contactgegevens. Verdere bijzonderheden omtrent de rit zullen dan ook vermeld worden

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
30

Onderwerp:
5.4.1 Tot stand komen scores

Vraag:

Deelvraag a: Betekent de omschreven werkwijze dat u geen plenaire beoordelingssessie gebruikt en alle individuele scores zonder overleg 'invoert'? Deelvraag b: als de ene beoordelaar een 3 geeft en de andere een 8 voor hetzelfde onderdeel, laat u de scores dan zo? (er kan immers een misverstand aan de orde zijn).

Antwoord:

Op basis van de individueel toegekende scores wordt een evaluatievergadering belegd. Daarbij worden scores die 2 of meer punten verschillen, alsmede scores die als onvoldoende gelden plenair besproken,

waarbij de leden ook hun onderbouwing uitwisselen. Elk lid heeft vervolgens de mogelijkheid om (gemotiveerd) scores te herzien.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

31

Onderwerp:

5.3.2 Maximaal 8 pagina's en daarnaast bijlagen

Vraag:

Wij adviseren u met klem niet toe te staan dat inschrijvers onbeperkt bijlagen mogen toevoegen. Wij schatten in dat u een stortvloed aan (zinnige en onzinnige) bijlagen ontvangt. De vraag is dan hoe u deze informatie gaat wegen en beoordelen. Vraag: is het mogelijk dat u deze zin laat vervallen? Acht pagina's is voldoende ruimte voor inschrijvers om hun verhaal te doen. Het maakt ook dat er een gelijk speelveld is.

Antwoord:

In de 5 wensen wordt niet expliciet gevraagd naar bijlagen. Om deze reden gaan wij akkoord met uw voorstel en laten wij de zin "exclusief de door u mee te zenden bijlagen" vervallen.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

32

Onderwerp:

5.3.2 Wens 5 Schone brandstoffen

Vraag:

In de tabel staat 'overige niet fossiel zoals fiets, OV of lopend'. Bedoelt u hiermee dat wij zelf mogen inschatten hoeveel jeugdigen lopend naar de bestemming gaan? Een inschrijver kan hier dus 100% invullen, met andere woorden "iedereen lopend naar de bestemming", en daarmee de maximale scoren halen. De tabel lokt 'slim' inschrijven uit en daar willen we u voor behoeden. Vraag: is het een idee de gehele tabel te herzien naar een meer realistische invulling?

Antwoord:

Terechte opmerking. Dit is aangepast, zie ook de algemene inlichting bij de nota van inlichtingen

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

Onderwerp:

33 5.3.2 Wens 5 Schone brandstoffen

Vraag:

Waarom neemt u in de beoordeling geen CNG en GroenGas mee? Dit zijn in de branche gebruikelijke brandstoffen. GroenGas is vele malen schoner dan meerdere van de brandstoffen die nu in de tabel staan, aantoonbaar. Binnen de groep die nu met 0,07 gewaardeerd wordt zitten grote verschillen, het zou bijvoorbeeld logisch zijn dat Blauwe DSL met bijvoorbeeld 0.08 of hoger gewaardeerd wordt. Het roept nog meer vragen op, bijvoorbeeld: een Euro 3 voertuig op 'Blauwe DSL' is dus toegestaan? Vraag: is het een idee de gehele tabel te herzien naar een meer realistische invulling?

Antwoord:

Terechte opmerking. Dit is aangepast, zie ook de algemene inlichting bij de nota van inlichtingen

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr. 34 **Onderwerp:** 5.3.2 Wens 5 Schone brandstoffen

Vraag:

Wij hebben de optie voor Traxx diesel nog niet eerder gezien. Traxx diesel is in feite een merknaam, vergelijk het met (willekeurig voorbeeld) Esso Synergy Supreme+ premium benzine, dit betreft een commerciële uiting en naam voor een benzine die mogelijk enkele additieven meer bevat dan 'reguliere' benzine of diesel. Deelvraag a: kunt u de keuze voor Traxx toelichten en onderbouwen? Deelvraag b: is het niet beter deze keuzes weg te laten in de tabel?

Antwoord:

Terechte opmerkingen. Tabel is aangepast.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr. 35 **Onderwerp:** 5.3.2 Wens 5 Schone brandstoffen

Vraag:

De scoretabel met brandstoffen kent meerdere ongebruikelijke keuzes en roept daardoor vragen op. Wij hebben de optie voor Aspen benzine nog niet eerder gezien. Aspen is een prijzige alkylaatbenzine bedoeld voor grasmaaiers, aggregaten en boten. Het heeft zo goed als geen nut dit in een

conventioneel taxi benzine voertuig te gebruiken. Wij hebben contact opgenomen met de Nederlandse importeur en deze bevestigt dat de brandstof niet zo bedoeld is, ook niet aan de pomp verkrijgbaar is, er geen nut is deze te gebruiken en de kosten exorbitant zouden zijn. Deelvraag a: kunt u de keuze voor Aspen benzine toelichten? Deelvraag b: kunt u aangeven waaruit de wetenschappelijke onderbouwing voor deze keuze bestaat? Deelvraag c: kunt u aangeven of er een kostenafweging bekend is die het gebruik van Aspen benzine afzet tegen het voordeel op emissieverlaging? Deelvraag d: is het niet beter deze keuzes weg te laten in de tabel?

Antwoord:

De tabel is hier op aangepast.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

36

Onderwerp:

5.3.2 Wens 5 Schone brandstoffen

Vraag:

Hoe verhoudt zich de maximaal 10 punten tot de weging van 20% die in de tabel op pagina 24 staat? Mogen wij aannemen dat bij 10 punten ook 20% van de score gegeven wordt?

Antwoord:

Correct. De tabel is hier op aangepast.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

37

Onderwerp:

Onderwerp: 5.3.1 Zelf opgestelde tariefopbouw

Vraag:

Mocht u de intentie hebben tarieven te beoordelen op de opbouw, bijvoorbeeld om een abnormaal lage aanbidding vast te stellen, hoe gaat u dit dan doen? En wanneer is een aanbidding te laag en daarmee onverantwoord?

Antwoord:

Op voorhand is niet te bepalen wanneer aanbidding abnormaal laag is. Op basis van de Aanbestedingswet zijn we als aanbestedende dienst abnormaal lage aanbiddingen te onderzoeken.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Proces

Ref.nr.

38

Onderwerp:

5.3.1 Zelf opgestelde tariefopbouw

Vraag:

We stellen het op prijs dat u inschrijvers vraagt de tariefopbouw te geven, het stelt u (onder meer) in staat abnormaal lage aanbiedingen te zien. Dat u de opbouw op zich aan de inschrijvers overlaat maakt wellicht dat het niet goed mogelijk is een tariefopbouw te beoordelen. Een inschrijver kan immers zeggen, als voorbeeld: x% loonkosten, y% overige kosten en z% winst en risico. Vraag: is het een idee dat u de minimale opbouw van het tarief voorschrijft?

Antwoord:

Wij nemen dit voorstel over: het bijvoegen van een tariefopbouw is verplicht, en dient te bestaan uit tenminste de elementen loonkosten, overige kosten en het percentage winst en risico.

Beantwoord op: 01-10-2021**Label:** Inhoud**Ref.nr.**

39

Onderwerp:

4.3.2 Bedrag verzekering

Vraag:

U vraagt een beroeps- of bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering met een dekking van minimaal € 1.125.000, = per gebeurtenis. Dat laatste bedrag is niet gebruikelijk in de branche. Het TX-Keur gaat uit van een dekking van € 1.000.000 per aanspraak. Voor potentiële inschrijvers zal dit leiden tot extra kosten en het aanpassen van de polisvoorwaarden bij elke tender, ook deze. Vraag: bent u bereid het bedrag te verlagen naar € 1.000.000 per aanspraak, conform TX-Keur?

Antwoord:

Niet akkoord. Het TX-keurmerk is een aparte eis, het feit dat dit keurmerk een minimale dekking voor bedrijfsaansprakelijkheid per aanspraak voorschrijft, betekent niet dat een ander bedrag niet is toegestaan of per definitie ongebruikelijk is. Zo beperkt het keurmerk het aantal verzekerde gebeurtenissen per jaar niet. De verzekeringseis bij deze aanbesteding sluit aan bij de aansprakelijkheidseis die tijdens de overeenkomst wordt toegepast. Indien de bestaande dekking van inschrijver onvoldoende is, dient inschrijver een bewijs bij te voegen van zijn verzekeringsmaatschappij dat de polis wordt verhoogd na definitieve gunning van de opdracht.

Beantwoord op: 01-10-2021**Label:** Juridisch

Ref.nr. 40 **Onderwerp:** 4.2.4 KvK verklaring non faillissement

Vraag:

De KvK verstrekt geen ‘verklaring non faillissement’. De rechtbank doet dit wel, recent hebben wij dit gedaan omdat een andere aanbestedende dienst dat vroeg. De procedure bleek tijdrovend te zijn (men moet in persoon naar de rechtbank) en de kosten zijn fors. In onze optiek is de Eigen Verklaring nu juist bedoeld om het vragen om dergelijke documenten te voorkomen. Is het akkoord dat alleen de voorlopig gegunde partij deze vraag krijgt en dan voldoende tijd krijgt deze verklaring te verkrijgen (omdat u ‘op het eerste verzoek’ schrijft)?

Antwoord:

Ja

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Juridisch

Ref.nr. 41 **Onderwerp:** 1.3 Opdrachtgever

Vraag:

De gemeente Amersfoort tekent “krachtens de mandaatbesluiten en volmachtbesluiten door de colleges van burgemeester en wethouders en de burgemeesters van de deelnemende regiogemeenten”. Is het juist dat wij één overeenkomst tekenen en dat alle deelnemende gemeenten zoals genoemd in de Aanbestedingsleidraad ook daadwerkelijk participeren gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst?

Antwoord:

Ja

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Juridisch

Ref.nr. 42 **Onderwerp:** 1.3 Soort overeenkomst

Vraag:

Deelvraag 1: Wat maakt dat u kiest voor een relatief korte looptijd van maximaal vijf jaar? Achtergrond van onze vraag is dat we door deze keuze niet goed in staat zijn nieuwe duurzame voertuigen aan te schaffen (die een levensduur van minimaal zeven jaar hebben). Deelvraag 2: is het mogelijk

een looptijd van minimaal zeven jaar te hanteren?

Antwoord:

1. Dit heeft te maken met een bredere vraag rondom het doelgroepenvervoer en de wens om de contracten van de vervoersstromen gelijktijdig te laten verlopen.
2. Dit is helaas niet mogelijk

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.
43

Onderwerp:

1.3 Omschrijving opdracht

Vraag:

U geeft aan dat het 80-100 jeugdigen per jaar betreft. Wat bedoelt u met 'per jaar'? Of is het zo dat er op enig moment tussen de 80 en de 100 jeugdigen in het vervoer zitten?

Antwoord:

De reeds gepubliceerde ritgegevens geven een representatief beeld met wat wij bedoelen met 'per jaar' en daarmee ook ongeveer een beeld van de spreiding van het aantal cliënten over een jaar.

Beantwoord op: 01-10-2021

Label: Inhoud