

Nota van Inlichtingen 1

Aanbesteding : AOV Westpoort en Rieker Business Park
Kenmerk : 2021 - 04
Datum : 14 april 2021

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord	Perceel	
1	Voertuig eis	Geachte, U stelt aan het in te zetten voertuig een minimale lengte eis van 12 meter. Geldt hier ook een maximum ?	De inrichting van de halte en keerbeweging bij eindpunten gaan we uit van een standaard OV-bus (12 meter) bus. De bus lengte is dan 12 meter +/- 0,75 meter, indien uw bus marginaal buiten deze lengte valt, stel dan een vervolg vraag. De buslengte mag geen belemmering zijn voor het halteren en keren. Gelede bussen zijn niet toegestaan.	P1	
2	Elektrisch	Is er laadapparatuur aanwezig waarvan gebruik gemaakt kan worden? Zo ja, van welk type en op welke locatie?	GVB Commercieel Vervoer beschikt niet over laadapparatuur en/of -locaties voor bussen.	P1	P2
3	Werkpakket	Op basis van de totale uitvraag zijn in totaal 6 bussen benodigd, waarvan een deel slechts zeer beperkt (in de spits) wordt ingezet. Alle bussen zullen moeten voldoen aan uw eisen (waaronder de inbouw van apparatuur). Dit is per definitie een dure oplossing. Vraag: Is het mogelijk om (een deel van) de bussen te huren bij het GVB? Vraag: Is het mogelijk om in de spitsuren de extra capaciteitsvraag in te vullen met, bijvoorbeeld, taxibusjes? Is dit ook een optie in de daluren?	Voor de uitvoering van werkpakket AOV Westpoort perceel 1 zijn 2 bussen nodig in alleen de spitsperiode. Voor de uitvoering van werkpakket AOV RBP perceel 2 zijn 3 bussen nodig in de spitsperiodes en 1 bus gedurende de daluren. Totaal zijn dus 5 bussen benodigd. GVB Commercieel Vervoer beschikt niet over eigen bussen en kan deze dus ook niet verhuren. Op basis van de pre-corona vervoersbehoefte zijn standaard OV-bussen benodigd qua capaciteit, er is derhalve geen sprake van extra capaciteitsbehoefte in de spits en in de daluren van werkpakket AOV RBP is ook een standaard OV-bus benodigd.	P1	P2
4	5.4.3 Sub-gunningscriterium : Inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PvE	Indieners kunnen een fictieve korting verdienen als ingeschreven wordt met bussen die rijden op biodiesel (HVO 100) of voorzien zijn van een hybride aandrijving. Vraag: Hoe kijkt u aan tegen de inzet van volledig (100%) elektrisch aangedreven bussen? Bent u bereid om een hogere fictieve korting toe te kennen indien volledig elektrische bussen worden ingezet?	De hogere kosten voor volledig elektrische standaard OV-bussen en bijbehorende laadinfrastructuur zijn ons inziens niet passend bij de beperkte inzet op ma t/m vrij in vooral de spitsuren. Hierdoor kunnen wij voor volledig elektrische bussen geen extra fictieve korting toepassen.	P1	P2
5	Voertuigen	Dient de opdrachtnemer zelf zorg te dragen voor stalling van de voertuigen of is het mogelijk om daarbij gebruik te maken van GVB stallingslocaties?	GVB Commercieel Vervoer beschikt niet over eigen stallingslocaties/-terreinen. Opdrachtnemer dient zelf zorg te dragen voor stalling van de bussen.	P1	P2
6	2.1 Doelstelling en aanbesteding	Hoe wordt in de weekenden en in de dal-, avond- en nachturen voorzien in de vervoersbehoefte?	De uitgevraagde dienstverlening heeft alleen betrekking op reguliere werkdagen van maandag t/m vrijdag, met uitzondering van erkende feestdagen zoals beschreven in het Programma van Eisen. De vervoersbehoefte buiten de gevraagde bedieningsperiodes valt buiten de scope van deze aanbesteding. In Westpoort zal de vervoersbehoefte in daluren uitgevoerd worden met taxi(busjes), dit valt ook buiten de scope.	P1	P2
7	2.1 Doelstelling en aanbesteding	U geeft het volgende aan "Deze vervoersbehoefte wordt/werd veelal ingevuld met een besloten vervoer systeem". Vraag: Doelt u op de Westpoort Bus (wbus.nl)? Gaat deze verbinding vervangen worden door het AOV? Vraag: Waarom kiest u voor een dure OV oplossing in plaats van voor een moderne vraaggestuurde flexibele oplossing met, bijvoorbeeld, kleinere bussen?	In Westpoort heeft de opdrachtgever van GVB Commercieel Vervoer ervoor gekozen om het huidige besloten vervoer systeem te wijzigen naar een aanvullend openbaar vervoersysteem. GVB Commercieel Vervoer heeft gekeken naar een vraaggestuurde oplossing en geconcludeerd dat een AOV oplossing voordeliger is bij de gevraagde vervoersbehoefte, waarbij de vervoersbehoefte in de spits vraagt om groter materieel.	P1	P2
8	2.1 Doelstelling aanbesteding	U geeft aan dat het OV minder aantrekkelijk is om de last-mile afstand op te lossen. Kunt u aangeven waarom de door u uitgevraagde OV dienst dan wel voorziet in een oplossing?	Er wordt onderscheid gemaakt tussen regulier OV en Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). Het AOV wordt in deze vorm gefinancierd door de opdrachtgever van GVB Commercieel Vervoer.	P1	P2
9	2.1 Doelstelling aanbesteding	Vraag: Binnen de door u voorgeschreven routes is sprake van een beperkt aantal haltes. Kunt u aangeven in hoeverre dit het probleem van de door u genoemde langere (loop)afstand oplost?	De halte locaties zijn afgestemd op de deelnemende bedrijven van het AOV systeem.	P1	P2

10	2.1 Doelstelling aanbesteding	U geeft het volgende aan: “Voor de openbaar vervoer concessiehouder is het vaak niet rendabel om deze gebieden alsnog fijnmazig te ontsluiten, waardoor er tussen de dichtstbijzijnde OV-halte en de voordeur van de bedrijven een langere (loop)afstand is. Deze zogenaamde last-mile afstand maakt het gebruik van het OV door medewerkers en bezoekers van bedrijven minder aantrekkelijk. ” Vraag: Kunt u aangeven waarom de door u uitgevraagde AOV diensten wel rendabel zijn? U vraagt immers een OV dienst uit die geheel past binnen de kaders van uw OV-concessie.	GVB Commercieel Vervoer is geen concessiehouder. Er wordt geen reguliere OV-dienst uitgevraagd. De last-mile afstand tussen de reguliere OV halte en de (deelnemende) bedrijven wordt met het gevraagde AOV ondervangen en het gevraagde AOV wordt gefinancierd door deelnemende bedrijven.	P1	P2
11	5.4 Wijze van beoordeling kwaliteit	Is het toegestaan naast het genoemde maximum aantal pagina's per subgunningscriterium toegestaan een aanbestedingsbrief en inhoudsopgave aan de inschrijving toe te voegen? Is het toegestaan bijlagen toe te voegen (die dus niet meetellen voor het maximum aantal pagina's?	Nee, dat is niet akkoord. GVB Commercieel Vervoer acht het in het kader van de vergelijkbaarheid van de Inschrijvingen en in het kader van het gelijke speelveld voor alle Inschrijvers niet wenselijk de aanbestedingsbrief en bijlagen toe te staan. Het heeft dan ook geen toegevoegde waarde omdat deze ook niet beoordeeld gaan worden.	P1	P2
12	3.8.13 Meerdere Inschrijvingen binnen één concern	Kunt u bevestigen dat ook de situatie waarin een onderneming en diens aandeelhouders die elk 50% van de aandelen houden in die onderneming valt onder de reikwijdte van deze paragraaf, waardoor ook bij meerdere inschrijvingen van deze 'groep' (de joint venture en één of beide aandeelhouders) de onafhankelijkheid moet kunnen worden aangetoond?	Ja, deze situatie valt onder de reikwijdte van deze paragraaf. Bij inschrijving dient de onafhankelijkheid aantoonbaar gemaakt te zijn. Indien Ondernemers niet in dit bewijs slagen, sluit GVB alle betrokken Ondernemers uit van deelname aan de aanbestedingsprocedure.	P1	P2
13	3.8.6 Onderaannemers	Waarom is het noodzakelijk dat onderaannemers op wiens draagkracht geen beroep wordt gedaan reeds bij inschrijving aan opdrachtgever bekend worden gemaakt? Het is in de fase pre-gunning namelijk nog niet te zeggen met welke onderaannemers de hoofdinstructeur zal contracteren. Kunt u ermee instemmen dat de namen (en alle overige vereiste informatie) na gunning bekend wordt gemaakt?	Ja, daar kunnen wij mee instemmen omdat wij dit niet expliciet uitvragen. Als de onderaannemers bij inschrijving al bekend zijn dan mogen deze al aangegeven worden, echter dit is geen verplichting. De namen van de onderaannemers zijn pas relevant na definitieve gunning	P1	P2
14	3.2 Planning	De eerste Nota van Inlichtingen wordt door u op 9 april gepubliceerd, de laatste Nota van Inlichtingen op 23 april. Voor de eerste Nota van Inlichten is de deadline voor het stellen van vragen 2 april. Wat is voor inschrijvers de deadline voor het stellen van vragen voor de laatste Nota van Inlichtingen?	In de planning is rekening gehouden met een extra ronde voor het stellen van verdiepings- en/of verduidelijkingsvragen n.a.v. de Nota van Inlichtingen 1. De deadline voor het stellen van vragen is woensdag 21 april a.s. einde dag. De Nota van Inlichtingen 2 zal dan uiterlijk woensdag 28 april gepubliceerd worden.	P1	P2
15	2.5 Wachtkamerconstructie	U geeft aan: (...) mits inschrijver zich bereid heeft verklaard zijn inschrijving tot 6 maanden na definitieve gunning gestand te doen. Wanneer in het proces dient een inschrijver aan te geven of hij hiertoe bereid is? Vóór inschrijving of pas wanneer de 1e inschrijver uitvalt en opdrachtgever een verzoek doet bij de volgende inschrijver in de rij?	Inschrijver dient in de fase van definitieve gunning aan te geven of men bereid is om de wachtkamerconstructie te ondertekenen. Bij de definitieve gunning staat de definitieve ranking pas vast. Met de winnende inschrijver zal de Overeenkomst afgesloten worden en met de als tweede in rangorde geëindigde inschrijver zal een wachtkamerovereenkomst afgesloten worden, mits deze inschrijver zich hiertoe bereid heeft verklaard.	P1	P2
16	2.2 Scope van de opdracht	Bij perceel 2 vraagt u expliciet om 12 meter bussen (Low entry, OV). Bij perceel 1 vraagt u ook om low entry ov-bussen, maar niet specifiek om 12 meter bussen. Kunt u dit verschil nader toelichten?	Voor beide percelen wordt standaard (12 meter) low-entry ov-bussen gevraagd. Zie ook antwoord op vraag 1.	P1	P2
17	2.4 Overeenkomst looptijd	Kunt u aangeven onder welke omstandigheden verlenging in principe plaatsvindt? Bijvoorbeeld bij goed presteren (conform de aanbestedingseisen) van de vervoerder?	Tevredenheid over de dienstverlening speelt een rol bij het recht tot het verlengen van de overeenkomst. Wanneer GVB Commercieel Vervoer geen opdracht of ontheffing meer heeft voor het aanbieden van het vervoer, zal GVB Commercieel Vervoer geen gebruik maken van de verlengingsmogelijkheden.	P1	P2
18	2.4 Overeenkomst looptijd	Het niet verlengen van de overeenkomst heeft gevolgen voor vervoerder. Vervoerder heeft de tijd nodig om personeel en materieel geleidelijk af te schalen. Kunt u ermee instemmen dat het besluit al dan niet te verlengen 6 maanden van te voren aan vervoerder bekend zal worden gemaakt?	Nee, wij kunnen wel akkoord gaan met het kenbaar maken van een verlengingsbesluit tenminste 3 maanden voor einde looptijd van de overeenkomst.	P1	P2
19	2.4 Overeenkomst looptijd	Ligt de keuze om wel of niet te verlengen eenzijdig bij de opdrachtgever of betreft het een tweezijdige verlengingsoptie?	Conform artikel 8.2 van de concept Dienstverleningsovereenkomst is de verlenging eenzijdig.	P1	P2

20	Duur overeenkomst	Doelstelling aanbesteding / overeenkomst Zowel voor perceel 1 als 2 geldt een initiële looptijd van 1 jaar. Deze is gegeven de gestelde eisen en noodzakelijke investeringen zeer kort en daarom bedrijfseconomisch in feite niet verantwoord. Kan de aanbestedende dienst aangeven: Perceel 1: de voorwaarden waaraan de opdrachtnemer moet voldoen zodat zij zeker is van gegarandeerde verlenging(en) van 4 x 6 maanden zodat de looptijd 3 kalenderjaren zal zijn; Of De voorwaarden die GVB stelt om d.m.v. een optie te verlengen zodat bij het aangaan van de overeenkomst voor opdrachtnemer objectief meetbaar is dat er sprake is van gegarandeerde verlenging(en) van 4 x 6 maanden zodat de looptijd 3 kalenderjaren zal zijn;	Zie antwoord op vraag 17.	P1	
21	Duur overeenkomst	Perceel 2: de voorwaarden waaraan de opdrachtnemer moet voldoen zodat zij zeker is van gegarandeerde verlenging(en) van 2 x 1 jaar zodat de looptijd 3 kalenderjaren zal zijn; Of De voorwaarden die GVB stelt om d.m.v. een optie d.m.v. zodat bij het aangaan van de overeenkomst voor opdrachtnemer objectief meetbaar is dat er sprake is van gegarandeerde verlenging(en) van 2 x 1 jaar zodat de looptijd 3 kalenderjaren zal zijn;	Zie antwoord op vraag 17.		P2
22	Inhoudelijke beoordeling inschrijving	Kan GVB aangeven welke personen (en bijhorende functies) deel uitmaken van het door haar samengesteld beoordelingsteam	Het beoordelingsteam bestaat uit 3 personen. Allen kunnen vanuit hun functie de Inschrijvingen inhoudelijke beoordelen. Daarnaast wordt het beoordelingsteam begeleid door een ervaren Inkoper.	P1	P2
23	Subgunningscriterium inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PvE	GVB vraagt uit het daadwerkelijk aantal bussen dat wordt ingezet voor de uitgevraagde dienstverlening. Kan GVB de achtergrond/relevantie van deze uitvraag toelichten en welke waarde dit heeft voor haar beoordeling, nu het werkpakket helder is om hoeveel bussen het gaat.	GVB vraagt een dienstverlening zoals beschreven in het PvE met een schonere brandstof/aandrijving. De inschrijver dient vanuit haar expertise hier invulling aan te geven. De Inschrijver zal vanuit deze expertise bepalen hoeveel bussen worden ingezet voor de uitvoering van de dienstverlening, voor het betreffende perceel.	P1	P2
24	Subgunningscriterium inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PvE	GVB vraagt de specificaties per in te zetten bus uit. Kan GVB de achtergrond/relevantie van deze uitvraag toelichten en welke waarde dit heeft voor haar beoordeling, nu het PvE helder is v.w.b. de specificaties m.u.v. het schone(re) brandstof / aandrijving criterium om hoeveel bussen het gaat.	Zie antwoord op vraag 25	P1	P2
25	Perceel 1 en 2. Subgunningscriterium inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PvE	Op welke wijze kan inschrijver de vermelde/gespecificeerde bussen opnemen in bijlage 12A, zolang deze niet (daadwerkelijk) in haar bezit zijn of tot de beschikking staan, anders dan na gunning?	Het vermelden van de specificaties van de bussen, <u>met uitzondering van de (schonere) brandstof en/of aandrijving</u> , komt bij nader inzien te vervallen. In de bijgevoegde PvE's versies 1.1. zijn daarom aanvullende voertuigeisen opgenomen onder onderdeel 'Voertuiginzet'.	P1	P2
26	Subgunningscriterium inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PvE	Het gunningscriterium voorziet in de hoogste maximale fictieve korting bij inzet hybride voertuigen. Behoudens de voor inschrijver substantiële hogere investeringswaardes/operationele kosten schrijft GVB een optie voor waarvan we moeten vaststellen dat dit type voertuigen niet of zeer weinig in de markt van aanbieders reeds beschikbaar zijn, laat staan te koop alsook bij nieuwbouw dat er aanzienlijke levertermijnen van toepassing zijn op dit type voertuig, waardoor tijdige implementatie onmogelijk is. Door het hanteren van de beoordeling van het gunningscriterium zoals gedaan, wordt het aantal inschrijvers dat überhaupt hiertoe in staat is beperkt en is dit criterium in onze ogen buitenproportioneel. Is GVB bereid de optie van Hybride om voornoemde redenen te doen laten vervallen en de beoordeling hierop aan te passen?	Dat is niet akkoord	P1	P2
27	5.4.3 inzet voertuigen met schone(re) brandstof / aandrijving t.o.v. PVE	Vanwaar het onderscheid in puntenwaardering (fictieve korting) van brandstoftypen bij perceel 1 en 2?	In RBP geldt HVO100 als eis, omdat hier reeds gereden wordt met HVO100.	P1	P2
28	Bijlage 6B Prijzenblad perceel 2	Wat is de bedoeling van de getallen in kolom D bij het onderdeel indicatieve extra inzet per jaar (2, 10, 10 etc). Zijn dit fictieve uren?	De opgenomen aantallen in kolom D betreft inderdaad het extra aantal indicatieve inzeturen op jaarbasis. Dit zijn inderdaad fictieve uren die meewegen in de totaalprijs.		P2

29	Bijlage 6B Prijzenblad perceel 2	Klopt het dat met de getallen in kolom c tijdsaanduidingen en geen aantallen worden bedoeld? Dus 6:00 uur tot 18:00 uur en 18:00 uur tot 22:00 uur?	Ja, dat klopt.		P2
30	Bijlage 6B Prijzenblad perceel 2	Waarom vraagt u een prijs per dag in plaats van een prijs per dienstregeling uur? Waarom vraagt u een apart tarief uit voor een 'zelfde chauffeur' en voor een 'aflos chauffeur'? Wat verstaat u exact onder incidenteel en structureel?	Het hanteren van een dagprijs is gebruikelijk in de marktsector. Een prijs per dienstregeling uur wordt vooral gebruikt bij regulier OV. Inzake de uitvraag van de verschillende tarieven verwijzen wij u naar art. 9.4. t/m 9.9. van de concept Dienstverleningsovereenkomst. Bij incidenteel gaat het om eenmalige of tijdelijke extra of minder inzet, bijvoorbeeld i.v.m. een gepland evenement, wegversperring of staking. Bij structureel gaat het om langdurige extra of minder inzet, bijvoorbeeld i.v.m. extra vervoersbehoefte bij een nieuw deelnemend bedrijf aan het AOV systeem of afschalen tijdens een pandemie.		P2
31	Bijlage 6B Prijzenblad perceel 2	Wanneer is sprake van een meerprijs? Wanneer is sprake van een minderprijs?	Zie antwoord op vraag 30		P2
32	Bijlage 6A Prijzenblad perceel 1	Wat is de bedoeling van de getallen in kolom D bij het onderdeel indicatieve extra inzet per jaar (2, 30, 20 etc). Zijn dit fictieve uren?	Zie antwoord op vraag 28	P1	
33	Bijlage 6A Prijzenblad perceel 1	Klopt het dat met de getallen in kolom c tijdsaanduidingen en geen aantallen worden bedoeld? Dus 6:00 uur tot 18:00 uur en 18:00 uur tot 22:00 uur?	Zie antwoord op vraag 29	P1	
34	Bijlage 6A Prijzenblad perceel 1	Waarom vraagt u een prijs per dag in plaats van een prijs per dienstregeling uur? Waarom vraagt u een apart tarief uit voor een 'zelfde chauffeur' en voor een 'aflos chauffeur'? Wat verstaat u exact onder incidenteel en structureel?	Zie antwoord op vraag 30	P1	
35	Bijlage 6A Prijzenblad perceel 1	Wanneer is sprake van een meerprijs? Wanneer is sprake van een minderprijs?	Zie antwoord op vraag 30 en 31	P1	
36	2.2 Scope van de opdracht	Voertuigen moeten voorzien zijn van een rolstoelplaats. Bij 4 ritten per uur zoals gevraagd in de dienstregeling geeft dit een dusdanige verstoring dat in voorkomend geval de dienstregeling onhaalbaar wordt. Hoe kijkt u hier tegenaan?	Onze inschatting is dat er voldoende hersteltijd is. Indien dit toch reden tot vertraging is, dan kunt u dit melden bij uw contactpersoon.	P1	P2
37	Capaciteit	Kunt u aangeven hoeveel bussen er voor beide percelen benodigd zijn? Wij maken op uit de stukken: - Perceel 1: 2 bussen - Perceel 2: 5 bussen	Perceel 1: 2 bussen Perceel 2: 3 bussen, de beschreven werkpakketten worden niet gelijktijdig uitgevoerd.	P1	P2
38	Prijzenblad	Op het prijzenblad in Bijlage 6A en 6B wordt er gesproken over 'meerprijs – met zelfde chauffeur', 'meerprijs – met afloschauffeur' en 'minderprijs'. Het is onduidelijk waar deze tariefstellingen precies betrekking op hebben, wij zouden hier graag meer informatie over willen ontvangen.	Zie antwoord op vraag 30.	P1	P2
39	OV chip op beide routes	Kunt u bevestigen dat beide routes dienen te beschikken over OV-chipkaart automaten.	Perceel 1- AOV Westpoort beide routes worden uitgevoerd met bussen met OV-chipkaart apparatuur, zodat reizigers kunnen betalen voor hun reis. Perceel 2 - AOV RBP beide routes zijn voor reiziger gratis en worden dus uitgevoerd met bussen zonder (werkende) OV-chipkaart apparatuur.	P1	P2
40	Laatste Nvi	In de planning is op 09 april opgenomen als 'Publicatie laatste Nota van Inlichtingen'. Echter is er geen uiterste datum in de planning opgenomen voor deze laatste Nvi. Zou u deze datum kunnen publiceren.	Zie antwoord op vraag 14.	P1	P2
41	Sociale Veiligheid	Wordt er, in het kader van sociale veiligheid, incheckcontroles e.d. uitgevoerd op de betreffende lijnen?	Er worden in principe geen incheckcontroles uitgevoerd door externe medewerkers. De chauffeur ziet erop toe dat reizigers inchecken voor hun reis. Bij onveilige situaties kan de chauffeur in contact treden met de verkeersleiding, zoals beschreven in artikel 6.3 van de concept Dienstverleningsovereenkomst.	P1	P2
42	Gunningscriterium Duurzaamheid, Bijlage 12B	Op welke objectieve gronden is aanbesteder van oordeel dat hybride duurzamer is dan HVO-100, althans dat dit beter scoort dan HVO-100?	GVB Commercieel Vervoer oordeelt niet dat hybride duurzamer is dan HVO-100. Het ene sluit het andere ook niet uit, zie ook voorbeeld in paragraaf 5.4.3. van de Aanbestedingsleidraad. De fictieve korting refereert naar een eventuele hogere kostprijs.		P2
43	Gunningscriteria Duurzaamheid Bijlage 12A en 12B	Waarom verschillen de duurzaamheidsambities per perceel en kan aanbesteder u dit met sluitende onderbouwing toelichten?	Bij Perceel 1 is HVO-100 geen eis. En bij Perceel 2 is tenminste HVO-100 een eis.	P1	P2