

Nr	Document	Paragraaf	Pagina	Vraag	Antwoord
1	Nvl 1	Vraag 44	3	Het door u gegeven antwoord lijkt niet aan te sluiten bij de vraag, maar wel bij vraag 43. Klopt het dat dit antwoord voor vraag 43 is bedoeld? Zo ja, kunt u vraag 44 alsnog beantwoorden?	Excuses, bij de beantwoording op vraag 43 en 44 is de juiste tekst weggevalen. Het antwoord op vraag 43 uit Nvl 1 moet zijn: 'We voegen 'vink' 12 en 13 samen en wordt: "De mate waarin risico's tijdens de implementatiefase worden onderkend, de wijze waarop hiervoor beheersmaatregelen worden getroffen en wat vraagt dit van de Opdrachtgever?" Vraag 44: 'U geeft aan dat de opsomming niet uitputtend is. Kan een inschrijver de maximale score halen op dit subgunningscriterium als deze de gevraagde opsomming zeer goed beantwoord en op de gestelde doelstelling bij dit criterium en de doelstellingen van deze aanbesteding aansluit?' Antwoord op vraag 44 Nvl 1: U bent als Inschrijver vrij om meer onderwerpen toe te voegen als u dat noodzakelijk vindt voor de kwaliteit van uw plan. Zie ook het antwoord op vraag 50 Nvl 1.
2	Nvl 1	Vraag 33	3	De vereiste marges komen niet overeen met het format van bijlage 11 (2 cm links/rechts en 2,5 boven/onder). Is onze aanname juist dat we dit zelf mogen aanpassen naar de vereiste marges (2 cm aan alle kanten)?	U mag bijlage 11 als beschrijving zien van de vormvereisten waaraan het plan van aanpak moet voldoen. U kunt dus een eigen format gebruiken, mits deze voldoet aan de vormvereisten zoals beschreven in de bijlage bij deze nota "Bijlage 11 Format Programma van Wensen en Vragen-Nvl2.docx".
3	Nvl 1	Vraag 95	6	In de beantwoording geeft u aan dat het mogelijk is om via de verstrekte ritdata een indruk te krijgen hoeveel ritboekingen via het Call Centra lopen. Wij nemen aan dat u dan doelt op de informatie in kolom C "aangemaakt via ". Deze informatie geeft naar onze mening alleen maar inzicht via welk kanaal een ritboeking tot stand gekomen is ; Het geeft echter geen informatie hoeveel Calls nodig geweest zijn om de rit (boekingen) in de betreffende periode te realiseren. Als u van mening bent dat dit wel mogelijk is, verzoeken wij u dit aan de hand van een rekenvoorbeeld nader toe te lichten. Bent u hiertoe bereid?	Dat is correct, u kunt in kolom 'C' zien via welk kanaal een rit is geboekt.
4	Nvl 1	Vraag 95	6	In de beantwoording geeft u aan dat u geen informatie heeft over aantallen calls, gespreksduur, opnamesnelheid. Deze informatie is zeer relevant om een goede calculatie te kunnen maken voor de kosten van het call center. De huidige contractant heeft de betreffende informatie wel en heeft derhalve een informatie voorsprong op de overige inschrijvende partijen ; Hier is dus geen sprake van Level Playing Field. Wij verzoeken u de benodigde informatie zoals geformuleerd in vraag 95 alsnog op te vragen bij de huidige uitvoerder /contractant en te delen met de overige inschrijvende partijen. Bent u hiertoe bereid?	Nee, deze informatie is niet beschikbaar bij opdrachtgever en indien wel beschikbaar dan zou deze (gespreksduur, opnamesnelheid) niet worden vertrekt vanwege de bedrijfsgevoelighed hiervan. Opdrachtgever stapt over op een nieuw contracteringsmodel met nieuwe uitgangspunten en is daarmee niet vergelijkbaar met de huidige overeenkomst. Marktpartijen zijn op basis van hun expertise en verstrekte informatie naar de mening van de opdrachtgever in staat om een verantwoorde calculatie te maken.
5	Nvl 1	Vraag 113	6	Kunt u bevestigen dat de minimum ritvergoeding van 3 km alleen geldt voor het AOV / CVV vervoer?	Dat bevestigen wij.
6	Concept overeenkomst	Artikel 19.2	15	In dit artikel geeft u aan dat de regels van de WNT moeten worden nageleefd door opdrachtnemer. Wij willen u wijzen op het volgende. De WNT is van toepassing op de topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sectoren. Ondernemingen in een concurrerende marktomgeving (zoals Taxivervoer) zijn in de regel niet gebonden aan de WNT. Zorgverzekeraars zijn bijvoorbeeld wel gebonden. Dit betekent dat u door deze bepaling op te nemen private partijen die in een concurrerende markt optreden en mogelijk voor haar topfunctionarissen qua bezoldiging niet binnen het maximum van de WNT vallen, beperkt in de mogelijkheid om in te schrijven op deze aanbesteding. Immers, de arbeidsvoorwaarden van deze topfunctionarissen kunnen juridisch niet zomaar gewijzigd worden om in lijn te komen met de beperkingen van de WNT. Dit kan dus reden zijn voor een potentiële inschrijver om niet in te schrijven. Wij achten deze voorwaarde niet proportioneel. Bent u bereid om artikel 19.2 weg te laten? Zo niet, wilt u bevestigen dat artikel 19.2 alleen geldt voor Opdrachtnemers op wie de WNT daadwerkelijk van toepassing is?	art 19.2 is niet van toepassing.
7	Nvl	Vraag 78		U geeft aan dat de schooltijden niet beschikbaar zijn. De schooltijden zijn van cruciaal belang om een goed vervoersplan te maken en te bepalen hoeveel voertuigen en chauffeurs ingezet moeten worden. Wij vragen u de schooltijden te verzamelen en aan te leveren.	Deze informatie hebben wij niet beschikbaar. In bijlage 4F (Tabblad Leerlingenvervoer routebak nov) worden de theoretische instaptijden en uitstaptijden per dag aangegeven. Daarnaast is de postcode (kolom I) van het ophaaladres en adresgegevens van de schoolinstelling aangegeven (kolom K t/m N). In kolom C vindt u de routenummers. De eerste 5 cijfers van het routenummer geven het "unieke" routenummer aan. Het 6de cijfer geeft aan om welke dag in de week het gaat (1 is maandag, 2 is dinsdag ect.). Het 7de cijfer geeft aan of het gaat om een heenrit naar school (cijfer 0) of een terugrit naar het huisadres (cijfer 1). U heeft de mogelijkheid om te zien hoeveel leerlingen er binnen 1 route vervoerd worden en hoe laat deze leerlingen opgehaald dienen te worden en hoe laat deze leerlingen op de bestemming moeten zijn.
8	Nvl	Vraag 112		Wij zijn van mening dat de diverse bepalingen in het bestek en de Nota van Inlichtingen inzake de definitie van de beladen kilometers uiterst onduidelijk maar ook onlogisch is. Dit te meer daar wij het hebben over zowel het leerlingenvervoer als het CVV/AOV. Wij verzoeken u om het vervoerssoort de verrekensystematiek te verduidelijken en indien nodig ook de bepalingen in het bestek aan te passen.	Het antwoord op vraag 112 gaat uitsluitend over de vergoedingsystematiek van het leerlingenvervoer met daarbij een voorbeeld.
9	Nvl	Vraag 112		Wij concluderen uit het bestek dat inzake het leerlingenvervoer verrekend wordt conform de beladen kilometers van de betreffende route die het voertuig rijdt. Dit wel conform de kortste kilometers te bepalen door Easytravel. De Nvl lezende begrijpen wij dat hier vanaf gestapt is. Die verrekensystematiek is uiterst risicovol voor de inschrijvers. Het tarief wordt berekend aan de hand van een efficiënte routeplanning. Wanneer de schooltijden veranderen of b.v. de gemeentes meer uitzonderingen gaan toestaan valt die efficiënte routeplanning niet te halen en zal de inschrijver onder de kostprijs het vervoer gaan uitvoeren. Dat is uiteraard voor zowel de opdrachtgevers als de winnende inschrijver een onwenselijke situatie. Wij verzoeken u de verrekensystematiek voor het leerlingenvervoer te herzien.	De verrekensystematiek is toegelicht voor het leerlingenvervoer in de beantwoording van vraag 112. De gekozen systematiek blijft ongewijzigd.
10	Nvl	Vraag 78		U levert inzake het leerlingenvervoer niet de schooltijden aan. Los van het feit dat het voor ieder vervoersplan noodzakelijk is om de schooltijden te weten, is dit bij het verrekenen per leerlingkilometer een absolute noodzaak. Wanneer inschrijvers niet kunnen bepalen wat de gemiddelde bezetting in de voertuigen is, valt ook geen tarief te bepalen. Wij verzoeken u ten eerste de schooltijden aan te leveren en ten tweede het leerlingenvervoer te verrekenen per gereden kilometer van de voertuigen.	Niet akkoord, zie het antwoord op vraag 8 en 9.
11	Nvl	113		Gesteld is dat er een minimale vergoeding van 3 kilometer per rit is. In dit vervoer is het gebruikelijk om een starttarief van 4 kilometer te hanteren. Een rit van 1 kilometer kent derhalve een vergoeding van 5 kilometer. Wanneer de 3 kilometer als minimale vergoeding wordt gehanteerd betekent het dat alle korte ritten verliesgevend zijn en gecompenseerd moeten worden door de tarief van de langere ritten. Dit is een onwenselijke situatie. Wij verzoeken u om de verrekensystematiek te heroverwegen en over te gaan tot een vast starttarief van 4 kilometer. Per saldo zal dit niet kostprijsverhogend voor de gemeenten zijn maar mogelijk zelfs kostprijs verlagend, daar er minder risico's in de tarieven verdisconteerd hoeven te worden.	Opdrachtgever gaat niet akkoord met uw voorstel.
12	Bijlage 4A-4E			Wanneer in de bestanden van de ritdata het aantal passagiers op 2 of meer staat, kunt u dan bevestigen dat het hierbij gaat om betalende passagiers? Het totaal aantal declarabele kilometers in \$E is dan derhalve inclusief de kilometers voor de 2e betalende reiziger.	Binnen de huidige overeenkomst gaat het om betalende passagiers met uitzondering van de situatie waarbij de medereiziger een kind of medisch begeleider betreft. Het aantal declarabele kilometers zoals vermeld in bijlage 4E zijn inclusief de kilometers voor de 2e betalende reiziger (m.u.v. kinderen/medisch begeleider).

Nr	Document	Paragraaf	Pagina	Vraag	Antwoord
13	Nvl 1 vraag 5			U spreekt alleen over de organogrammen en niet over de natuurlijke personen die aandeelhouders zijn. Ondanks verschillende organogram structuren kan het uiteraard voor komen dat beide organisaties dezelfde aandeelhouders kennen. Dit zelfde geldt voor de certificaaathouders in geval van een stichting administratiekantoor of stichting. Inschrijver verzoekt u dan ook om niet enkel het organogram op te vragen maar ook dieper te kijken naar de aandeelhouders etc. zodat daadwerkelijk blijkt dat de ondernemingen niet gelieerd zijn. Gaat u hiermee akkoord?	De bedoeling van ons antwoord was om aan te knopen bij de vraagstelling. Dat betekent dat uit het organogram wel degelijk moet blijken wie de uiteindelijke UBO's zijn. Zowel de rechtspersoon als een natuurlijk persoon en zowel bij een BV, NV, Stichting of Administratiekantoor.
14	Nvl 1 vraag 17			U geeft aan dat er nog geen data beschikbaar is. De zittende partij heeft hier echter voordeel van. Zij kan de komende periode tot de inschrijving wel de trends waarnemen en daar op inspelen met haar calculatie. Dit betekent dat er geen sprake is van level playing field tussen de inschrijvers. Inschrijver verzoekt u alsnog om data beschikbaar te stellen. Indien u dat niet doet, hoe dienen inschrijvers hier mee om te gaan in hun calculatie ten einde een eerlijke inschrijving c.q. vergelijk te hebben?	De data hebben we niet beschikbaar. Daarnaast is een vergelijking met januari 2022 met 2021 niet representatief vanwege COVID-19. Alle gebruikers van het AOV hebben in december een nieuwsbrief ontvangen van de gemeente Zaanstad waarin de twee maatregelen zijn toegelicht met daarbij de mogelijkheid om contact op te nemen met de gemeente als de maatregelen problemen geeft. Er zijn tot op heden geen concrete meldingen of klachten ontvangen bij de gemeente Zaanstad. U dient zelf een inschatting te maken in of en in welke mate u hiermee rekening houdt in uw calculatie.
15	Nvl 1 vraag 53			U legt op deze wijze het risico van afmelding volledig bij inschrijver terwijl zij dit niet kan beïnvloeden. Om er voor te zorgen dat dit geen groot financieel risico vormt zal inschrijver een aanname moeten doen in haar te offrenen prijs wat het tarief uiteindelijk niet ten goede komt. Bovendien zorgt de vijf dagen vergoeding voor een verdeling van het risico, waarna dit na vijf dagen volledig op rekening van inschrijver komt. Inschrijver verzoekt u daarom nogmaals te heroverwegen in het licht van een deugdelijke en proportionele inschrijving.	Opdrachtgever honoreert uw verzoek en voegt aan eis 30 toe: Wanneer door incidentele wijzigingen (ziekte, (les)uitval, (tentamen)roosters of door andere redenen buiten de beïnvloedingsfeer van Inschrijver om) conform Schoolplan niet of anders vervoerd wordt zullen deze wijzigingen niet als mutatie worden doorgevoerd en kan de vervoerder de gebruikelijke kosten in rekening brengen. De vergoeding voor deze wijzigingen is maximaal 5 (vijf) (school)dagen. Vanaf (school)dag 6 (zes) geldt dat de vervoerder de rit aan moet passen en de daarmee gepaard gaande lagere kosten bij de opdrachtgever in mindering moet brengen. Wanneer door ziekte of afwezigheid van leerlingen een totale route niet wordt gereden zal de vervoerder vanaf dag één (1) geen kosten aan de opdrachtgever in rekening brengen.
16	Nvl 1 vraag 94			U geeft aan dat u gedetailleerde data beschikbaar heeft gesteld. Echter een groot aantal vragen met betrekking tot dit onderwerp geeft aan dat de data voor veel inschrijvers onvoldoende duidelijkheid biedt. De zittende partij beschikt wel over de deze gegevens en heeft hier een groot voordeel van. Zij kan een zeer gedetailleerde calculatie maken daar waar andere inschrijvers op veel fronten grote aannames moeten doen. Dit betekent dat er geen sprake is van level playing field tussen de inschrijvers. Inschrijver verzoekt u alsnog om data beschikbaar te stellen. Indien u dat niet doet, hoe dienen inschrijvers hier mee om te gaan in hun calculatie ten einde een eerlijke inschrijving c.q. vergelijk te hebben?	Opdrachtgever deelt uw mening niet. Op basis van de aangeleverde ritdata kan iedere inschrijver een verantwoorde calculatie maken. Daarnaast is de nieuwe te sluiten overeenkomst niet vergelijkbaar met de huidige overeenkomsten waardoor voor iedere inschrijver de uitgangspunten gelijk zijn.
17	Nvl 1 vraag 130			Inschrijver begrijpt dat u in het licht van de regels en jurisprudentie strategisch inschrijven toestaat. Echter, hoe bepaalt u of er sprake is van een strategische inschrijving over een abnormaal lage inschrijving? Anders kunnen inschrijvers bij een abnormaal lage inschrijving schermen met het feit dat zij strategisch ingeschreven hebben.	Strategisch inschrijven is het zodanig inrichten van de inschrijving dat daarmee zoveel mogelijk punten worden gescoord. Gebeurt dat op zodanige wijze dat daarmee de beoordelingssystematiek wordt verstoord, bijv door abnormaal lage prijzen, dan kan de inschrijving als manipulatief of irreëel terzijde worden gelegd. De wettelijke regeling omtrent abnormale lage inschrijvingen zal gevolgd worden.
18	Nvl 1 vraag 132			Inschrijver verzoekt u alsnog de regelafstand te heroverwegen. Hierdoor blijft er zeer weinig ruimte over om alle onderwerpen voor alle doelgroepen goed te beschrijven en daarmee onderscheid te kunnen maken ten opzichte van andere inschrijvers. Bent u bereid dit te laten vervallen?	De regelafstand blijft ongewijzigd. Zie ook het antwoord op vraag 2.
19	Nvl 1 vraag 162			Aangezien dit een geschiktheidseis is die bij voorlopige gunning door u geverifieerd wordt begrijpt inschrijver uw antwoord niet. Voor alle overige certificaten en verklaringen geldt dat dit bij voorlopige gunning al aangetoond dient te worden ten einde de beoordeling voor alle inschrijvers gelijk te trekken. Gaat u daarmee akkoord?	Laatste alinea van h 4.2.6 van de leidraad staat "Binnen 14 kalenderdagen na voorlopige gunning dient de Inschrijver aan wie de Opdrachtgever voornemens is de Opdracht te gunnen, het bij deze eis behorende bewijs in te dienen." Bij het antwoord bij vraag 125 van de 1e Nvl hadden we daar misschien nog even naar moeten verwijzen. Blijft dat zonder geldig certificaat de vervoersopdracht niet kan starten per 1 augustus 2022.
20	Nvl 1 vraag 54			a) Het is zeer ongebruikelijk om voor een rit met een scootmobiel GEEN toeslag te mogen reken voor de inzet van de daarvoor noodzakelijke rolstoelbus. Wij verzoeken u dan ook alsnog te bevestigen dat ook bij de inzet van een rolstoelbus voor het vervoer voor een scootmobiel passagier de 15% te hanteren. B) Betreffen de genoemde rolstoelbuskilometers in bijlage 4E dan ook enkel de kilometers met een rolstoel passagier die de overstap naar een zitplaats niet kan maken en zijn daarbij dan de km met een scootmobiel ook NIET meegeteld?	A) Opdrachtgever begrijpt uw motivatie en gaat akkoord met uw voorstel. B) Het genoemde aantal rolstoelbuskilometers in bijlage 4E betreffen naast de kilometers van een rolstoel passagier die de overstap naar een zitplaats niet kan maken ook het aantal kilometers van reizigers met een scootmobiel.
21	Nvl 1 vraag 64			U bevestigt hier dat er sprake is van 3 opstap kilometers en dat deze dus bij het gemiddeld aantal km per rit in de aangeven tabellen (bv 8,4 in 2021) opgeteld zouden moeten worden om te komen tot de declarabele kilometers. Dat is niet ons begrip van het bestek. In het bestek staat immers dat er sprake is van een minimaal te factureren aantal km van 3. Dat is iets heel anders. Kunt u bevestigen dat de kilometeraantallen in bijlage 4e het totaal aantal declarabele km betreft incl de ophoging naar 3 km in geval een rit geen 3 km lang zou zijn? Zo niet, wat dan wel?	In de huidige overeenkomst is er geen sprake van een minimale vergoeding van een rit. Het antwoord op vraag 64 uit de Nvl kan mogelijk verwarrend zijn. Het aantal kilometers uit de beschikbaar gestelde ritdata zijn de declarabele kilometers. In de onderhavige aanbesteding gaan we over naar een minimale vergoeding van 3 kilometer per rit. Zie ook het antwoord op vraag 113 uit Nvl 1 waar de systematiek met een voorbeeld is toegelicht.
22	Nvl 1 vraag 45			U geeft aan dat reizigers van het AOV niet gecombineerd mogen worden met leerlingen uit het leerlingenvervoer. In het kader van doelgroepen ontschotten en het efficiënt inzetten van beschikbare vervoerscapaciteit en het verhogen van de combinatiegraad is dit antwoord tegenstrijdig. Bent u bereid dit te heroverwegen als inschrijver hiervoor de juiste maatregelen treft om dit kwalitatief mogelijk te maken? Indien u daar niet toe bereid bent, hoe moet inschrijver dit antwoord interpreteren in het licht van het realiseren van een zo'n hoog mogelijke combinatiegraad?	De strekking van paragraaf 5.7 van de leidraad is om de AOV/CVV-ritten te spreiden waardoor de pieken lager zijn en beter aansluit op het leerlingenvervoer (volgtijdelijk). In eis 83 van het PvE biedt de opdrachtgever de opdrachtnemer de mogelijkheid om meerdere klanten zoveel mogelijk te combineren met elkaar, binnen het AOV/CVV maar ook combinatie met bijvoorbeeld vormen van doelgroepenvervoer zoals het zittend ziekenvervoer, Valys, etc. In eis 83 is aangegeven dat Reizigers uit het AOV niet gecombineerd vervoerd mogen worden met leerlingenvervoer van andere opdrachtgevers. De mogelijkheid is niet uitgesloten om in de basis leerlingenvervoer van de opdrachtgever te combineren met reizigers uit het AOV. Dit zal in een aantal gevallen wel mogelijk zijn. Opdrachtgever en opdrachtnemer zullen tijdens de implementatie en uitvoeringsfase afspraken maken op welke wijze een combinatie mogelijk is en met welke maatregelen kan dit passend worden ingevuld. Opdrachtgever kijkt vooral naar mogelijkheden en gaat uit van de expertrol van de opdrachtnemer. Het belang van de Reizigers staat hierin centraal.
23	Vraag 53			U geeft aan dat loos gemelde ritten niet voor vergoeding in aanmerking komen. Dit is een groot risico voor opdrachtnemer omdat de kosten immers nagenoeg volledig gemaakt worden en opdrachtnemer geen tot weinig invloed heeft op loosmeldingen. Inschrijver verzoekt dan ook om het opdrachtnemer toe te staan hier zelf maatregelen voor te nemen zoals het automatisch afmelden van een terugrit bij loosmelding heenrit en het tot nader bericht afmelden van kinderen welke 2 dagen op rij zijn loos gemeld. Gaat u hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 15.
24	Vraag 53			U geeft aan dat loos gemelde ritten niet voor vergoeding in aanmerking komen. Dit is een groot risico voor opdrachtnemer omdat de kosten immers nagenoeg volledig gemaakt worden en opdrachtnemer geen tot weinig invloed heeft op loosmeldingen. Staat u opdrachtnemer toe om de gemaakte kosten op de reiziger te verhalen bij herhaaldelijke loosmeldingen? Op deze manier is er nog enige druk uit te oefenen op ouders die hun kind structureel niet afmelden.	Zie het antwoord op vraag 15.
25	Nvl 1 – vraag 50			Kunt u toelichten waarom de rolstoeltoeslag niet geldt voor reizigers die een scootmobiel meenemen terwijl daar toch een rolstoelbus voor ingezet dient te worden?	Zie het antwoord op vraag 20.

Nr	Document	Paragraaf	Pagina	Vraag	Antwoord
26	Nvi 1 - vraag 70			U geeft hier akkoord te gaan met een opslag voor solovervoer. Kunt u aangeven hoe hoog deze opslag is?	Opdrachtgever heeft in de beantwoording op vraag 70 Nvl 1 expliciet aangegeven niet in te stemmen met een opslag voor solovervoer.
27	Nvi 1 – vraag 125			U geeft hier aan dat chauffeurs van onderaannemers mogen worden meegeteld terwijl de geschiktheidseis toeziet op het binden en behouden van chauffeurs. Daarbij komt dat onderaannemers vaak voor meerdere partijen werken. Misschien zelfs wel voor meerdere deelnemers aan uw aanbesteding. Dan kan het toch niet zo zijn dat ze bij iedereen meegeteld kunnen worden?	Het primaire doel is dat u kunt beschikken over de voldoende personeel om de opdracht uit te voeren. Als u hiervoor een beroep doet op derden, dan toont u aan dat u daadwerkelijk kunt beschikken over het benodigde personeel van die derden.
28	NVI 1, vraag 6			Dienen wij uit uw antwoord op te maken dat een TX-keurmerk voor bedrijven zonder personeel niet volstaat? Sluit u daarmee niet onbedoeld (en mogelijk onrechtmatig) taxiondernemingen uit die niet werken met personeel in loondienst?	De Opdrachtnemer en diens onderaannemers zijn in het bezit van een geldig TX Keur. Dat betekent dat ook dat het TX-keur voldoet voor bedrijven zonder personeel.
29	NVI 1, vraag 39 en 87			U geeft aan dat de uitwerking van de subgunningscriteria dient te worden uitgewerkt in bijlage 11. U heeft bijlage 11 daartoe nu ook in Word-format ter beschikking gesteld. Wij begrijpen echter niet hoe u dit voor zich ziet. Bijlage 11 is een opsomming van de gunningscriteria en de formele eisen. Is het de bedoeling dat wij onze uitwerking van de gunningscriteria daar achter plakken? Kunt u dan bevestigen dat de teksten die al in het document staan niet meetellen voor het maximum toegestane aantal pagina's (20 A4)?	Zie het antwoord op vraag 2.
30	NVI 1 vraag 44			Het antwoord dat u bij vraag 44 heeft gegeven lijkt op een andere vraag te slaan. Kunt u vraag 44 alsnog beantwoorden?	Zie het antwoord op vraag 1.
31	NVI 1 vraag 54			U geeft aan dat de 15% toeslag enkel geldt voor reizigers in een rolstoel die niet de transfer kunnen maken naar een vaste zitplaats. Echter, ook voor reizigers met een scootmobiel en reizigers met een niet-opklapbare rolstoel is de vervoerder genoodzaakt een (duurdere) rolstoelbus in te zetten. Voor die ritten kan de vervoerder dan geen aanspraak maken op de 15% toeslag. Dat lijkt ons wat wrang. Tegelijkertijd blijkt uit de ritdata ook niet bij welke ritten de cliënt wel of geen overstap heeft kunnen maken. Dus de inschrijvers kunnen op basis van historische ritdata ook geen goede kostprijsberekening maken (overigens is deze informatie wel bekend bij de zittende vervoerder, waardoor een ongelijk speelveld ontstaat). Bent u om deze redenen bereid de 15% toeslag toe te staan voor alle rolstoelen en scootmobielen die niet opgeklapt kunnen worden en waarvoor inzet van een rolstoelbus noodzakelijk is?	Zie het antwoord op vraag 20.
32	NVI, vraag 101 (sub b)			U geeft aan dat voor onderaannemers op wiens draagkracht géén beroep wordt gedaan (onderaannemers die enkel worden ingezet voor capaciteitsdoeleiden), zogenoemde onderaannemers die op het UEA onder II.d ingevuld worden, óók bij inschrijving een UEA moet worden ingevuld. U wijkt daarmee af van de aanbestedingsregels. Dit is hoogst ongebruikelijk (zie ook de tekst op het UEA: bij II.c wordt expliciet aangegeven dat een UEA voor deze onderaannemers moet worden ingevuld; bij II.d niet). Wat is uw motivatie voor deze afwijking van de aanbestedingsregels en de bijkomende lastenverzekering voor inschrijvers?	Gemeente wil dat de werkzaamheden worden uitgevoerd door integere opdrachtnemers, waaronder tevens begrepen onderaannemers. Zie artikel 2.79 aanbestedingswet.
33	NVI 1, vraag 107			U geeft aan dat wanneer tijdens de opdracht onderaannemers worden toegevoegd (dit zijn dus onderaannemers op wiens draagkracht géén beroep wordt gedaan om te voldoen aan de geschiktheidseisen), de uitsluitingsgronden en het UEA van toepassing blijven. U verwijst naar offerteleidraad 3.2 punt 3. In de offerteleidraad wordt echter vergeten om onderscheid te maken tussen onderaannemers op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan en zogenoemde “derden” (onderaannemers op wiens draagkracht géén beroep wordt gedaan). Normaliter hoeven “derden” geen UEA in te vullen. Kunt u hier nog eens goed naar kijken? Indien u uw standpunt in het antwoord op vraag 107 handhaaft, betekent dit dan ook dat derden (dus onderaannemers op wiens draagkracht géén beroep wordt gedaan) ook alle bewijsstukken moeten indienen (denk aan gedragsverklaring aanbesteden, etc.)? Dat is een aanzienlijke lastenverzekering voor inschrijvers.	Dat is juist en zie voor toelichting ook vraag 32.
34	NVI 1, vraag 5			“Vanwege de beperking van de administratieve last vragen we dit niet al bij inschrijving”. Geldt dat voor alles wat bij 4.2.3 in het bestek staat?	Bij 4.2.3 van de leidraad hebben we aangegeven waar een inschrijver in ieder geval over moet beschikken. Bij 4.5 is aangegeven welke in te leveren bewijsstukken wanneer worden gevraagd.
35	NVI 1, vraag 42			Het implementatieplan van de zittende leverancier is in onze optiek altijd herleidbaar. Zij hebben immers een hele andere uitgangspositie. Zij hebben daardoor als enige partij de uitgangspositie dat de beoordelingscommissie weet om welke partij het gaat. Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Wij verzoeken u daarom om de anonimiteit los te laten voor ofwel alleen het implementatieplan (en deze dan niet in één document of map met de andere wensen van dezelfde inschrijver aan de beoordelaars te verstrekken) ofwel voor alle gunningswensen. Gaat u hiermee akkoord?	Opdrachtgever gaat niet akkoord met uw voorstel. Het gaat om een opdracht met nieuwe uitgangspunten.
36	NVI 1, vraag 138			“De overige eisen blijven gehandhaafd”. "Uw eis om na elke kop verplicht een witregel te hanteren zorgt er waarschijnlijk voor dat er weinig met kopjes gewerkt zal worden. Resultaat: lange stukken tekst. We verzoeken u deze eis te laten vallen. Gaat u hiermee akkoord?"	Opdrachtgever gaat niet akkoord met uw verzoek. Zie ook het antwoord op vraag 2.
37	NVI 1 vraag 148			"U stelt dat beide vormen van vervoer in balans zijn. Uit de cijfers paragraaf 1.5.5 blijkt dat niet. Kunt u de cijfers verstrekken waarmee u heeft bepaald dat deze volumes in balans zijn en dit de 50-50 verhouding rechtvaardigt? Dan heeft ook elke partij dezelfde uitgangspositie als de zittende leveranciers.	Opdrachtgever heeft u voldoende informatie beschikbaar gesteld om een verantwoorde calculatie te maken. Het gaat in de beantwoording van vraag 148 om de waarde en niet in aantallen.
38	NVI 1 vraag 120			a) Kan inschrijver ervan uitgaan dat deze 3% wordt gerekend over de daadwerkelijk gerealiseerde omzet? b) Kan inschrijver ervan uitgaan dat u aan het einde van het contract pas de balans opmaakt in het kader van mogelijk inhouden of vorderen als bedoeld in 1.11 van de Offerteleidraad?"	Ja, dat is correct.
39	NVI 1 vraag 131			Wordt het onderzoek uitgevoerd door de gemeente zelf of door een externe consultant? Hoe wordt de vertrouwelijkheid van de informatie geborgd?	De opdrachtgever voert het onderzoek uit met eventuele externe expertise. De opdrachtgever sluit met alle externen een geheimhoudingsverklaring af waarmee vertrouwelijkheid is geborgd.
40	NVI 1 vraag 42			Het implementatieplan van een zittende leverancier is wezenlijk anders dan van een nieuwe partij. Het is al lastig om dit op een manier te vergelijken die recht doet aan het gelijkheidsbeginsel, maar de anonimiteitseis maakt het nog lastiger. De enige partij die straks bekend is bij de lezer is de zittende partij. Hoe borgt u hierbij dat elke partij dezelfde uitgangspositie heeft?	We stappen over naar een nieuw contracteringsmodel met nieuwe uitgangspunten waardoor iedere inschrijver dezelfde positie heeft.
41	Nvi	Nr. 39 / 87	3	Bijlage 11 is ons inziens geen format, maar een beschrijving van de vormvereisten waaraan het plan van aanpak moet voldoen. Uw antwoord op de gestelde vraag en de toevoeging van het Word bestand wekt verwarring. Het bijgeleverde Word bestand voldoet immers niet aan de gestelde eisen (gebruik van kleiner lettertype, andere kleur tekst voor “niet kopjes”, niet overal een wit regel tussen kop en tekst. Kunt u a) bevestigen dat de Bijlage 11 een beschrijving van de vormvereisten betreft, waaraan het plan van aanpak moet voldoen b) De bijlage 11 niet als invul format gebruikt dient te worden?	A) Ja B) Ja Zie ook het antwoord op vraag 2.
42	Nvi	Nr. 44	3	Kunt u bevestigen dat u in uw antwoord vink 12 en 13 bedoelt i.p.v. 11 en 12?	Dat is correct. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Nr	Document	Paragraaf	Pagina	Vraag	Antwoord
43	NvI	Nr. 54 / 57	4	Het hulpmiddel scootmobiel moet per definitie vervoerd worden met een rolstoelvoertuig. Dit kan technisch niet met een personenauto noch -busje, op een veilige en verantwoorde manier, conform eis 17 in het PvE: Iedere Reiziger mag maximaal 1 hulpmiddel meenemen, mits het niet door zijn aard hinderlijk, gevaarlijk of verboden is, dan wel aanleiding kan geven tot beschadiging of verontreiniging van het voertuig en Scootmobielen dienen veilig vastgezet te kunnen worden tijdens de rit. Kunt u bevestigen dat opdrachtnemer het hulpmiddel scootmobiel mag weigeren? Zo nee, dan vragen wij u te motiveren waarom u geen 15% toeslag toekent, terwijl u een extra dienstverlening eist voor dit specifieke hulpmiddel.	Opdrachtnemer mag het hulpmiddel scootmobiel niet weigeren. Zie ook het antwoord op vraag 20.
44	NvI	Nr. 61	4	Het is ons inziens onmogelijk om 'niet vooraf concreet gedefinieerde wijzigingen' mee te nemen in een reële calculatie, des te meer als hier geen vergoeding tegenover staat. Wij verzoeken u om of: a) de eis 116 in het PvE aan te passen en deze regel te laten vervallen: Op aangeven van de Opdrachtgever kan gedurende het contract deze marge bij enkele scholen worden verkort. De Opdrachtnemer dient hiermee rekening te houden. Of b) de mogelijke wijziging concreet te maken door aan te geven om hoeveel en welke scholen dit gaat, met hoeveel deze marge verkort wordt en per wanneer.	A) Eis 116 passen we aan en de zin: "Op aangeven van de Opdrachtgever kan gedurende het contract deze marge bij enkele scholen worden verkort." vervalt. B) met het antwoord op vraag A is vraag B niet meer van toepassing.
45	NvI	Nr. 63	4	We verzoeken u het percentage absentmeldingen te verstrekken voor de jaren 2019, 2020 en 2021.	Deze informatie hebben wij niet beschikbaar. Zie ook het antwoord op vraag 20.
46	NvI	Nr. 136	8	De beantwoording van deze vraag met "dat bevestigen wij" levert voor ons onduidelijkheid op. Het plan van aanpak mag bestaan uit 20 A4. Daarnaast dient bij het implementatieplan een A3 met planning bijgevoegd te worden als bijlage. In de beantwoording van deze vraag bevestigt u echter dat er nergens iets anders is vermeld. Dit is in onze ogen niet correct. Of bedoelt u met uw bevestigende antwoord dat er juist wel extra (dus bovenop de 20A4) gebruik mag worden gemaakt van bijlagen?	Inschrijver mag mag geen aparte bijlagen toevoegen behalve een (1) A3 bij implementatie. Zie ook het antwoord op vraag 2.
47	NvI	Nr. 160	9	Er wordt verwezen naar het antwoord op vraag 5, echter geeft vraag 5 geen antwoord op de vraag wat de screening precies inhoudt, tenzij het alleen de beschreven organogram betreft. Kunt u bevestigen dat de screening alleen het organogram betreft? Wanneer dit niet het geval is verzoeken wij u aan te geven wat de screening omvat.	Screening omvat het gehele onderzoek naar inschrijver, inclusief het organogram en het onderzoek als bedoeld onder 3.3 van de leidraad (Bibob). Dus eventueel ook het Bibob onderzoek zelf, als daartoe aanleiding bestaat.
48	NvI	Nr. 172	11	Door het aantal pagina's niet per apart subgunningscriterium te definiëren is het mogelijk dat de ene inschrijver vollediger is in de beschrijving van 1 van de 2 plannen, omdat hij ervoor kiest meer pagina's te gebruiken. De 2e inschrijver zal bij het andere plan vollediger zijn, waardoor de beide inschrijvingen niet vergelijkbaar zijn. Dit beïnvloedt de uiteindelijke beoordeling. We verzoeken u per subgunningscriterium dat onderdeel uitmaakt van het plan van aanpak, separaat aan te geven hoeveel pagina's deze mag beslaan.	We gaan niet akkoord met uw voorstel. Het is aan de inschrijver te bepalen hoeveel pagina's besteed worden per subgunningscriteria.
49	NvI	Nr. 177 / 178	11	Uw antwoord op vraag 177 is ons nog niet geheel duidelijk. Kunt u bevestigen dat de uitsluitingsgrond 'SMART-formulering' niet langer van toepassing is?	Dat is correct. Het beoordelingsteam beoordeelt op basis van Volledigheid, Concreetheid, Realiseerbaarheid en Aansluiting op de geformuleerde doelen.
50	NvI	Nr. 184	12	Kunt u bevestigen dat u voor het begrip 'onvoorziene omstandigheden' aansluit bij het BW?	Als 'onvoorziene omstandigheden' zich voordoen, is het PvE en het vermelde bij eis 1, onverkort van toepassing. Voor 'onvoorziene omstandigheden' die niet in het PvE en de overeenkomst zijn gevat, sluiten we aan bij het BW.
51	PvE	1.5.4		De vergoedingssystematiek voor het leerlingenvervoer en vraagafhankelijk vervoer is duidelijk. Kunt u toelichten hoe het Vervoer naar onderwijs-zorgarrangement wordt vergoed? Geldt hier wel of geen opstarttarief?	Dat is conform de vergoedingssystematiek van het leerlingenvervoer.