



2^e Nota van Inlichtingen bij:
Gepubliceerd onder nummer:
Datum:

Vervoerscapaciteit vervoersysteem Regiorijder
GEZ BW BLD HK HMS VLS 202102 PRJ-2100172
14 december 2022

Nr	Label	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1.	Inhoud	NVI 1 antwoord vraag 52	U geeft aan dat het maximale aantal pagina's inclusief afbeeldingen, tabellen en grafieken is. Dit beperkt inschrijver in de mogelijkheid de beantwoording van de gunningscriteria op concrete wijze vorm te geven. Wij stellen voor K1 en K2 het maximale aantal pagina's te verhogen naar 4 stuks per criterium. Gaat u hiermee akkoord?	Bij criterium K1 max 3 pagina's en bij K2 maximaal 2.
2.	Inhoud	PvE 7.6	U schrijft dat in geval van wegval van capaciteitsvraag als gevolg van een onvoorziene gebeurtenis zoals bijvoorbeeld een pandemie een basisvergoeding van kracht blijft. De hoogte van deze vergoeding is gelimiteerd op 70% van de omzet in een vergelijkbare periode. U bepaalt de hoogte van deze vergoeding. De afgelopen drie jaren hebben vwb het VAV allen een afwijkende capaciteitsvraag gekend. In het geval in het eerste loopjaar van de opdracht sprake is van wegval zoals omschreven, kunt u aangeven welke referentiejaar u gebruikt bij de calculatie van deze basisvergoeding?	Het voorgaande jaar is referentiejaar, mits de regeling niet van toepassing was op dat voorgaande jaar. Bijvoorbeeld: in 2023 geldt 2022 als referentiejaar.

3.	Inhoud	PvE 4.4	U schrijft dat chauffeurs aan specifieke trainingen of bijeenkomsten deel dienen te nemen die georganiseerd worden. Wij gaan er van uit dat u hiermee doelt op trainingen en/of bijeenkomsten die door u en/of scholen georganiseerd worden. Kunt u, in verband met de daar aan verbonden kosten, aangeven om welke trainingen/bijeenkomsten het daarbij gaat, hoe vaak deze voorkomen en hoeveel uren hieraan verbonden zijn?	In het huidige systeem worden er tweemaal per jaar chauffeursbijeenkomsten georganiseerd door de opdrachtgever waarbij alle vervoerders, de regiecentrale en de opdrachtgever zelf aanwezig zijn. Doel van deze bijeenkomst is het verbinden van alle betrokken uitvoerende partijen binnen het systeem. Daarnaast zijn er voor chauffeurs leerlingenvervoer mogelijk bijeenkomsten op scholen, maximaal 2 per jaar. Zo'n bijeenkomst duurt ongeveer 1,5 uur. De opdrachtnemer ontvangt hier per chauffeur een vergoeding voor (zie PvE 7.4)
4.	Inhoud	NVI antwoord vraag 30	In PVE par 7.3. staat expliciet aangeven dat er bij het groepsvervoer sprake is van 0,23 vergoeding per inzetkm. Kunt u bevestigen dat uw antwoord over de km vergoeding alleen betrekking heeft over de km die gemoeid zijn met aan- en afrijden? En dat deze dus ergens ingecalculeerd moeten worden door de inschrijvers.	Ja, dit bevestigen we.
5.	Inhoud	PVE 7.2	U geeft aan 40 minuten aan- en afrijdvergoeding extra te vergoeden voor het routevervoer, bovenop de ET tijd. Om onduidelijkheden in de calculatie te voorkomen vraagt inschrijver om antwoord op volgende vragen, eventueel aangevuld met (een) voorbeeld(en). Levert dit per route 80 minuten extra te vergoeden tijd op? Kunt u bevestigen dat zowel de middag route(s) als de ochtend route(s) als een apartte dienst worden gezien en dus beide in aanmerking komen voor de aan en afrijdvergoeding van 40 minuten?	Nee dit levert geen 80 minuten extra op maar 40 minuten. De 40 minuten betreft in z'n totaliteit de aan- en afrij vergoeding, 20 minuten per deel. We bevestigen dat de ochtend- en middag route(s) apart gezien worden. Als een chauffeur een ochtend en een middag route rijdt ontvangt u als vergoeding: Ochtend: <20 min. Aanrijden – route 1 ^e ophaaladres tot laatste afzet adres a.h.v. ET – 20 minuten afrijden>

				Middag: <20 min. Aanrijden – route 1 ^e ophaaladres tot laatste afzet adres a.h.v. ET – 20 minuten afrijden>
6.	Inhoud	Bijlage 3 en 6	De in deze bijlagen aangegeven voertuigtypen komen niet overeen met de in het PVE par 7.1 aangegeven voertuigtypen. Waar moeten wij nu vanuit gaan?	U dient uit te gaan van de gevraagde voertuigtypen in het PVE. De bijlagen zijn een indicatieve weergave van de huidige situatie waarin andere voertuigtypen kunnen zijn ingezet omdat de gevraagde typen in de huidige en nieuwe situatie niet volledig gelijk zijn.
7.	Inhoud	Bijlage 06	Voor het maken van een goede calculatie vragen wij u om bij de historische data ook het aantal gerealiseerde diensturen en kilometers bij de gerealiseerde diensten toe te voegen.	Bijlage uitgebreid met diensturen en kilometers.
8.	Inhoud	Bijlage 06	In deze bijlage komen wij (tab1) gebied IJmuiden Noord tegen. Dit is echter geen in deze aanbesteding benoemd werkgebied. Bij welk gebied horen deze diensten?	Dit is een typefout en moet IJmond Noord zijn. Gecorrigeerd in de bijlage.
9.	Inhoud	Bijlage 03	Bij diverse routes bedraagt het aantal passagiers minder dan 4 lopers. Deze routes zouden in beginsel dus met een auto gereden kunnen worden. Toch staat daar in kolom K altijd taxibus. Is het de bedoeling dat ook daarvoor altijd een taxibus (8 pax) wordt ingezet?	Nee dit is niet per sé de bedoeling, maar het is wel toegestaan. Inschrijver kan hier zelf verder op ingaan in het gunningscriterium K1.
10.	Inhoud	Bijlage 03	Aangezien er geen km vergoeding geldt voor het routevervoer moeten we deze dus meerekenen in het beschikbaarheidstarief. Wilt u om die reden de tabel aanvullen met de ET kilometers behorende bij de aangegeven ET tijd.	Het klopt niet. Er wordt wel kilometervergoeding gegeven, maar niet voor het aan- en afrijden. Voor de route zelf ontvangt de inschrijver berekende beladen kilometers volgens ET vergoed.

11.	Inhoud	Bijlage 03	Is de de in kolom L aangegeven ET exclusief aan- en afrijden, dus enkele de gacalculeerde tijd (ET, snelste route) van de route zelf?	Nee, het betreft de tijd zoals deze in de huidige situatie is (basepoint-route-basepoint). Op verzoek kan, na het ondertekenen van de geheimhoudingsverklaring (in verband met de AVG), een bijlage worden toegezonden, met daarin de routes op postcode6 niveau. Hiermee kan de inschrijver zelf de declarabele tijd calculeren.
12.	Inhoud	NVI 1 antwoord vraag 34	Het kan niet zo zijn dat de regiecentrale willekeurig het einde van de dienst bepaald. Voor een gedegen calculatie willen wij u vragen de gestelde vraag inhoudelijk en concreet te beantwoorden.	Het uitgangspunt zal altijd het volmaken van de dienst zijn. Vanaf het moment dat de dienst stopt ontvangt de opdrachtnemer nog 20 minuten afrij vergoeding. Voorbeeld 1: diensttijd 08:00 – 16:30 Chauffeur zet zijn laatste reiziger af om 16:10, regiecentrale sluit de dienst af om 16:10 waarna de standaard 20 minuten afrij vergoeding erbij komt en de facturabele tijd tot 16:30 is. Voorbeeld 2: diensttijd 10:00 – 18:00 Chauffeur is door de spits wat langer onderweg geweest of heeft nog een extra rit gereden, hierdoor zet de chauffeur de laatste reiziger pas om 18:20 af. De dienst wordt in dat geval om 18:20 afgesloten waarna de standaard 20 minuten afrijvergoeding erbij komt en de facturabele tijd tot 18:40 wordt. Voorbeeld 3: diensttijd 09:00 – 17:00 Chauffeur zet zijn laatste reiziger om 16:00 al af, er is binnen zijn diensttijd geen passend ritje meer. De dienst wordt afgesloten om 16:00 waarna de standaard 20 minuten afrij vergoeding erbij komt en

				de facturabele tot 16:20 is. Omdat er hierbij 40 minuten “afgeschaald” wordt en dit meer dan 30 minuten betreft ontvangt de opdrachtnemer over de laatste 40 minuten 50%. (zie PvE 7.1)
13.	Inhoud	NVI 1 antwoord vraag 35	Extra navraag bij Tribus door onszelf leert: De door u aangegeven configuratie is vanwege het gewicht alleen mogelijk met een kleine accu van ca 47kwh. Daarmee is de actieradius maximaal 160 km en dat is ontoereikend. Wij verzoeken u alsnog de gevraagde configuratie te herzien aangezien 8 stoelen voor lopers en 2 rolstoelplekken in een elektrische bus met hoog dak en voldoende actieradius op dit moment echt niet mogelijk is.	De duurzaamheidseis voor dit type voertuig gaat in per 01-01-2025, het uitgangspunt is dat techniek vordert, zeker gezien de totale looptijd van de opdracht. Opdrachtgever herzielt de configuratie niet.
14.	Uitvoering	Vraag 38 , NVI 1 en PvE Par. 7.1 blz. 20 / Bijlage D tarieven blad	In de tabel op bladzijde 2 van bijlage D tarievenblad, staat vermeld dat voor het Groepsvervoer een toeslag van 25% toegekend wordt op het beschikbaarheidstarief. Zowel in het programma van eisen als het aanbestedingsdocument is van deze toeslagregeling niets terug te vinden. Kunt u bevestigen dat voor Groepsvervoer ritten het geoffreerde beschikbaarheidstarief per uur verhoogd mag worden met een toeslag van 25%?	Dit bevestigen we.
15.	Inhoud	Vraag 35 Nvl 1	Worden er geen eisen gesteld aan de afmeting van een rolstoelplaats bij voertuigtype D (rolstoeltoegankelijk voertuig laag)?	Ja dat klopt.

16.	Inhoud	Algemene voorwaarden 24.1 pagina 20	Artikel 24.1 Algemene Voorwaarden luidt als volgt '[...] Indien geen opzegtermijn in de Overeenkomst is opgenomen, kan de Gemeente de Overeenkomst opzeggen met inachtneming van een redelijke opzegtermijn, mede gelet op de duur van de Overeenkomst'. Inschrijver stelt voor een minimale opzegtermijn van vier maanden te hanteren. Graag uw akkoord. Indien u niet akkoord gaat verzoeken wij u dit te motiveren.	Dit is akkoord
17.	Inhoud	Algemene voorwaarden Sectie IV pagina 19-21	Deze artikelen zijn niet van toepassing op onze dienstverlening, bent u bereid deze niet van toepassing te verklaren?	Hoofdstuk IV Bepalingen betreffende de leveringen van goederen is niet van toepassing
18.	Inhoud	Algemene voorwaarden Art 14.1 Pagina 13	Inschrijver heeft begrip voor de onbeperkte aansprakelijkheid ter zake alle schade. Echter een ongelimiteerde aanspraak ter zake is voor haar niet verzekeraar. Als gevolg hiervan moet geïnteresseerde een onverantwoord risico accepteren. Om die reden verzoekt Inschrijver u akkoord met een uitsluiting van aansprakelijkheid voor indirecte –en gevolgschade daaronder begrepen, winstderving, verlies aan data, bedrijfsstagnatie. Kunt u hiermee instemmen? Voorts verzoekt Inschrijver u te overwegen een beperking van de aansprakelijkheid op te nemen in de conceptovereenkomst, inhoudende dat Inschrijver aansprakelijk is voor de directe schade veroorzaakt door schuld van haar en/of haar personeel, met een maximum van € 2.500.000 voor materiële schade en € 500.000,-- voor	Hier kunnen we niet mee instemmen. In paragraaf 3.2.2 wordt beschreven op welke wijze de aansprakelijkheid wordt beperkt.

			dood of letsel aan personen. Kunt u daarmee akkoord gaan?	
19.	Inhoud	Algemene voorwaarden Art 14.1 Pagina 13	Een dergelijke onbeperkte aansprakelijkheid en vrijwaring zijn niet verzekeraar. Acceptatie daarvan zou er dus voor zorgen dat een onverzekerbaar risico bij Inschrijver achterblijft. Dat is voor ons niet zonder meer acceptabel, en overigens- gelet op de aard en omvang van de overeenkomst- ook niet gebruikelijk. Bent u met het oog hierop bereid de aansprakelijkheidsregeling in het kader van deze raamovereenkomst zo aan te passen dat die voor beide partijen acceptabel is, zodat wij onze werkzaamheden verzekerd kunnen uitvoeren en uw risico's voldoende gedekt zijn. Daarbij zijn in ieder geval de volgende onderwerpen van belang: een maximering van de totale aansprakelijkheid tot een bedrag dat in verhouding staat tot de opdrachtsom, beperking tot directe schade.	Zie antwoord op vraag 18.
20.	Inhoud	Algemene voorwaarden Art 11.1 Pagina 12	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?	Gemeenten zullen niet in alle gevallen een ingebrekestelling sturen, zij volgen hierbij art 12.1.
21.	Inhoud	Algemene voorwaarden Art 4.5 Pagina 9	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	Dit is akkoord.

			inschrijver ook verantwoordelijk zou zijn voor boetes en sancties die het gevolg zijn van handelen of nalaten buiten zijn invloedssfeer. Graag uw akkoord. Indien u niet akkoord bent verzoekt inschrijver dit te motiveren.	
22.	Inhoud	Algemene voorwaarden Art 4.3 Pagina 9	Mag inschrijver er van uit gaan dat de toestemming niet op onredelijke gronden weerhouden wordt?	Een hoofdaannemer kan na inschrijving slechts van onderaannemer wisselen, nadat de nieuwe onderaannemer is voorgelegd aan de gemeente en de gemeente de van toepassing zijnde uitsluitingsgronden, heeft gecontroleerd en hier akkoord op heeft gegeven conform 2.14 van het aanbestedingsdocument.
23.	Inhoud	Bijlage E1 art. 6.3	In welke omstandigheden is er een herzieningsclausule van toepassing?	Een herzieningsclausule is niet van toepassing. De overeenkomst wordt hierop aangepast en bij deze nvi toegevoegd.
24.	Inhoud	Bijlage E1 art. 3.3.	Mag inschrijver er van uit gaan dat zij jaarlijks mag indexeren conform de NEA startend per 1 januari 2024?	Zie antwoord op vraag 56 van de 1e NVI vervoerscapaciteit.
25.	Inhoud	Bijlage E1 Concept overeenkomst	In de conceptovereenkomst staan passages geel gearceerd zijn deze op de overeenkomst van toepassing. Hier staat namelijk in veel gevallen vermeld dat het een “optie” of een “voorbeeld” is. Graag ontvangen wij de definitieve conceptovereenkomst ter beoordeling.	De overeenkomst wordt aangepast en bij deze nvi toegevoegd.
26.	Inhoud	Nvi 1 vraag 5	Inschrijver kan uw antwoord op de gestelde vraag niet helemaal plaatsen. Conform het PvE vraagt de regiecentrale het type voertuig uit bij de vervoerder. De basale uitvraag is al gespecificeerd voor de verschillende precelen. Inschrijver kan niet plaatsen hoe zij hier in dat	In het gunningscriterium wordt gevraagd <i>Op welke wijze gaat inschrijver actief bijdragen aan het zo efficiënt mogelijk inzetten van voertuigen in het/de aan hem/haar toegewezen gebied(en)?</i>

			geval nog een rol in speelt? Welke rol ziet u hierin voor inschrijver weggelegd? Deze informatie is noodzakelijk om dit gunningscriterium goed te kunnen beantwoorden.	In deze zin vervangen we het woord gaat voor wil. Het klopt dat de regiecentrale leidend is wat de capaciteitsuitvraag betreft. In de systeembeschrijving pag. 8 staat: 'de opdrachtgever hecht er veel waarde aan dat de samenwerking tussen de regiecentrale en vervoerder constructief is.' Er zijn verwachtingen ten aanzien van de doorontwikkeling van het systeem. Voor de nodige efficiëntie en capaciteit dient de regiecentrale samen met de vervoerder te zorgen. De vraag wordt zoals hierboven staat.
27.	Inhoud	Bestek 2.5.2. pag. 11	U geeft aan dat deze bepaling niet van toepassing is op een combinatie/ samenwerkingsverband van ondernemingen of een hoofd- onderaannemersrelatie betreft. Inschrijver snapt niet precies wat u hiermee bedoelt. In paragraaf 2.13 geeft u aan dat een combinatie slechts éénmaal in mag schrijven. Hetgeen ook bevestigd wordt voor een inschrijver die zelfstandig inschrijft. Echter voor onderaannemers laat u de deur open staan om bij ieder perceel betrokken te zijn en daar ritten voor uit te voeren. Dit kan leiden tot 'creatieve' inschrijvingen van partijen, als wij de tekst juist interpreteren is dat volgens ons juist wat u niet beoogd. Hoe is dit op onderaannemers van toepassing?	Een 'combinatie' is een samenwerkingsverband van ondernemers dat inschrijft op een (de) aanbestedingsprocedure. Een 'combinatie' is dus een 'inschrijver'. Zie bijvoorbeeld ook paragraaf 2.13 van het Aanbestedingsdocument: <i>"Bij inschrijving als combinatie geldt dat alle combinanten hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de nakoming van alle uit de opdracht voortvloeiende verplichtingen. De combinatie geldt als één inschrijver. Na inschrijving kan de combinatie niet meer van combinatieleden wisselen, tenzij de gemeenten daarmee instemmen."</i> In een geval waarin een inschrijver ('hoofdaannemer') inschrijft met een onderaannemer is wellicht sprake van een samenwerking tussen beide, maar zij schrijven niet gezamenlijk in, en zij zijn bijvoorbeeld (ook) niet 'hoofdelijk aansprakelijk'.

				Een 'onderaannemer' is nooit een 'inschrijver'. Paragraaf 2.5.1 van het Aanbestedingsdocument beoogt 'collusie' tussen inschrijvers behorend tot een concern in verband met de ranking en uitslag in de aanbestedingsprocedure tegen te gaan. Bij de inschrijving door een 'enkele' combinatie en/of de inschrijving door een 'enkele' hoofdaannemer zien wij het gevaar van vorenbedoelde collusie niet. Een onderaannemer zal immers nooit de ranking in de aanbestedingsprocedure bepalen, aangezien hij geen inschrijver is.
28.	Inhoud	Bijlage 6 / PvE 7.2 pagina 21	U schrijft dat per dienst een afrijvergoeding van 20 minuten vanaf het tijdstip dat de laatste reiziger is afgezet geldt. In bijlage 6 levert u het actueel inzetrooster aan met start- en eindtijden. Zijn de genoemde 20 minuten afrijvergoeding reeds meegerekend in de dienstlengte in kolom E?	Nee, zie vraag 12.
29.	Inhoud	Bijlage 3	In bijlage 03 zien wij groepsvervoer routes staan met meer dan 8 passagiers (lopers). Is dit een fout of hoe moeten we dit zien, aangezien er maximaal 8 lopers mee kunnen in een taxibus. Hoe dient inschrijver deze informatie te interpreteren?	Het betreft geen fout, in dit geval is het een lusroute geweest. U kunt de route interpreteren als een route met 8 lopers.
30.		Bijlage D	Tarievenblad: De prijsbandbreedte die u aangeeft op het tarievenblad doet absoluut geen recht aan de enorme kostenstijgingen waarmee wij worden geconfronteerd. Wij verzoeken u dringend de bandbreedte minimaal op te	Bij de berekening van de prijsbandtbreedte is rekening gehouden met een hoge NEA-index. Op verzoek is de bandbreedte opnieuw beoordeeld rekening houdende met de definitieve NEA-index.



			hogen met de NEA-index van het komende jaar, zijnde 13,7%.	Dit geeft geen aanleiding om bandbreedte op te hogen.
31.		PVE par 7.2	Facturabel is de beladen tijd van de route volgens easytravel plus 40 minuten aan- en afrijtijd. Betekent dat dat de in – en uitstaptijd van de deelnemers niet vergoed wordt?	Dat klopt.
32.		Bijlage 03	Is de aangegeven ET tijd inclusief of exclusief in- en uitstaptijd? Als dit inclusief is wilt u bijlage 3 dan aanvullen met de gecalculeerde in- en uitstaptijd op de routes?	De bijlage wordt aangepast, zie vraag 11