

Aanbesteding: EA Leerlingenvervoer Midden-Limburg tbv Omnibuzz
Aanbestedende Dienst: Omnibuzz
Referentie: -

Toelichting:

De deadline voor de aanbesteding is verplaatst naar donderdag 15 februari 2024, 12.00 uur

Ref.nr. 120
Onderwerp: Verrekensystematiek en risico's

Vraag:

Wij constateren dat er veel vragen zijn gesteld over de verrekensystematiek alsmede de malussen en dat de opdrachtgever telkens aangeeft hier niets in aan te passen en dat risico's door inschrijvers verdisconteerd moeten worden in de aan te bieden tarieven. Op zich is dit mogelijk maar naar onze mening onwenselijk voor een goede toekomstige verstandhouding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.. De basis zou naar onze mening moeten zijn dat een bestek reëel is en aansluit bij de mogelijkheden die er in de markt zijn om op een goede manier uitvoering te geven aan het vervoer. Wanneer inschrijvers allemaal opslagen voor risico's gaan opnemen, zal er in de toekomstige contractperiode voornamelijk over malussen gesproken worden. Daarnaast gaat het dan er niet meer om om een goede kostprijscalculatie te maken maar wie de risico's het beste inschat of juist onderschat. Wij verzoeken u derhalve nogmaals naar de malussystematiek en verrekensystematiek te kijken en zo mogelijk aan te passen.

Antwoord:

De verreken- en malussystematiek blijven gehandhaafd. Het uitgangspunt is het naleven van de gestelde eisen in het Programma van Eisen. De opdrachtgever verwacht dan ook naleving van de voorwaarden in het belang van de leerlingen én de kwaliteit van het vervoer. Indien dit niet wordt gerealiseerd is er sprake van een tekortkoming en volgt een boete. Indien wordt voldaan aan de uitvoeringseisen, is de malus niet van toepassing en kan dat zelfs leiden tot een bonus. Het geven van een bonus is bedoeld als stimulans om beter te presteren (in het belang van de leerlingen) dan het vereiste in het Programma van Eisen. Op dit moment wordt binnen het Wmo-vervoer dezelfde bonus-malussystematiek toegepast, waarbij sprake is van een coöperatieve verstandhouding met de uitvoerende partijen.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.
121**Onderwerp:**
Leerlingenlijst**Vraag:**

Wij hebben gelezen dat de opdrachtgever nog onderzoekt of de leerlingenlijsten met 6-cijferige postcodes aangeleverd kunnen worden. Meerdere inschrijvers hebben hier om verzocht, daar dat ook noodzakelijk is om een vervoersplan te maken. Bij andere aanbestedingen is dit ook nooit een probleem. Die nieuwe leerlingenlijst wordt dan mogelijk met de 2e NvI aangeleverd. Feitelijk kunnen inschrijvers pas echt met de aanbesteding aan de slag gaan zodra de juiste leerlingenlijst er is. Normaliter wordt die al bij aanvang van de aanbesteding aangeleverd. Wij verzoeken u om tussen aanleveren van de complete leerlingenlijst en de inleverdatum een termijn van 4 weken te houden en derhalve de inleverdatum te verschuiven bij latere aanlevering van een compleet leerlingenvervoer bestand.

Antwoord:

De lijst wordt beschikbaar gesteld. In de bijlage is een geheimhoudingsverklaring (NDA) beschikbaar gesteld. Om toegang te krijgen tot de leerlingenlijst dient de NDA volledig ingevuld en ondertekend te worden gemaild naar mevrouw F. Vliegen (F.Vliegen@omnibuzz.nl). Na goedkeuring wordt voor het aangegeven mailadres in de NDA toegang verleend tot de dataroom. De deadline voor het indienen van de offerte wordt verschoven naar 15 februari 2024, 12.00 uur.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 18 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
122**Onderwerp:**
Prijsberekening Perceel 5**Vraag:**

Vragen

Betreft 7.1 Vergoeding PvE.

De voorgestelde reken methodiek lijkt gebaseerd op prijsbenadering die in taxivervoer toepasbaar is, maar binnen perceel 5 touringcar vervoer vragen oproept. Alle onderstaande vragen hebben enkel betrekking op perceel 5.

Wij proberen dit aan de hand van onderstaand voorbeeld te verduidelijken.

Netto uren per week vanuit kolom tijd 28,67

Uur per

week

Bruto uren per week, werkelijk benodigd

met af- en aanrijden en stilstand tussendoor. 45 Uur per week

Totaal beladen tijd snel per week 02:49:21

Aantal opstappunten perceel 5 per week 26

Verhoging beladen tijd per opstappunt 10 minuten 260 minuten

Uren decimaal snel 2,82 vanuit tabel

Verhoging instaptijd decimaal 4,33 vanuit tabel

Gewenste opbrengst per uur touringcar inzet

€

85,00 inclusief social return

Week omzet (werkelijke uren * prijs per uur) (45*85)

€

3.825,00

Prijs per beladen tijd snel (3835 / 2,82)

€

1.355,18 Week omzet gedeeld / 2,82

Prijs per beladen tijd snel inclusief instaptijd

(3825/(2,82+4,33))

€

534,53

Prijs per beladen uur bij ritten korter dan twee uur uit elkaar

€

85,00

Vraag 1.

Kunt u eenduidig aangeven aan de hand van een voorbeeld zoals
bovenstaand welke methodiek

wordt beoogd om te komen tot een correct berekening van een tarief per
beladen uur tarief exclusief

btw ?

Vraag 2.

Wat is de definitie van een rit binnen perceel 5 ?

Vraag 3.

Wat is de definitie van een opstappunt binnen perceel 5 ?

Vraag 4.

Indien de prijs per beladen uur wordt gekozen voor de methodiek waarbij 85
euro per uur wordt

geoffreerd, hoe worden dan de benodigde uren correct vastgesteld bij
wijzigingen in het vervoer ?

Vraag 5.

Is het correct dat het vervoer van de St. Theresia school op maandag
plaatsvind na deze

aanbesteding, omdat het huidige vervoer op vrijdag wordt verreden ?

Vraag 6.

Is het mogelijk om de groepsgrootte te beperken tot 61 personen om derhalve het risico van de vervoerder te beperken. Bij meer dan 61 personen willen wij kunnen een extra rit kunnen factureren i.v.m. bereiken van de maximum capaciteit van de in te zetten touringcar. Er zijn wel grotere touringcars, (dubbeldekkers of gelede bussen) maar die kennen een heel andere tariefstelling. Is het akkoord om de groepsgrootte te beperken tot 61 personen per rit ?

Vraag 7.

Wilt u svp in een checktabel benoemen welke stukken verplicht aangeleverd te dienen te worden, om te komen tot een geldige, juiste en volledige en tijdige inschrijving ?

Vraag 8.

Annuleringen dienen 24 uur vooraf te worden doorgegeven conform bestek. Binnen taxivervoer is dit gebruikelijk, binnen het touringcar vervoer is dit ongebruikelijk. Kunnen we afspreken dat annuleringen binnen perceel 5 voor de maandag, uiterlijk op vrijdag 12:00 bekend zijn bij de vervoerder ?

Antwoord:

Vraag 1: Zie bijlage voor het berekenen van de uren. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: De tijd van aanvang van 1e les t/m eindtijd van de laatste les wordt vergoed (omdat er nooit 2 uur tussen zit). Daarbij wordt de beladen reistijd en de instaptijd vergoed conform het gestelde in het Programma van Eisen. Door een percentage leegtijd te verdisconteren en af te zetten tegen de benodigde uuropbrengst is een uurtarief te bepalen. SAMENVATTEND: De vergoeding per touringcar vindt als volgt plaats (zolang er niet meer dan 2 uur tussen de ritten zit): beladen reistijd per rit + instaptijd per rit + onbeladen tijd tussen 2 ritten.

Vraag 2: Een rit is een verplaatsing tussen het ophaalpunt en de bestemming.

Vraag 3: Een ophaalpunt is de school waar de leerlingen opstappen om naar de gym-/zwembad te worden gebracht.

Vraag 4: De uren worden bij wijzigingen opnieuw vastgesteld conform de systematiek zoals uitgewerkt in de bijlage en het Programma van Eisen.

Vraag 5: St. Theresia groeit en heeft daarom niet meer voldoende ruimte om op vrijdagen te gymmen. Dit verplaatst inderdaad naar de maandagen. Het vervoer gaat ergens weggereden worden tussen 08:30 en 15:00, maar precieze verdeling van groepen is nog niet bekend.

Vraag 6: Bij een groepsgrootte van meer dan 61 personen zal een extra rit worden gereden met dezelfde touringcar. Het is mogelijk dat hierdoor de dagplanning wordt aangepast om dubbele ritten mogelijk te maken.

Vraag 7: De aan te leveren documenten staan beschreven in paragraaf 2.2 van de Inschrijvingsleidraad onder het kopje 'Inhoud'.

Vraag 8: De aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord.

Percelen: P5 Perceel 5

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Contract

Ref.nr.
123

Onderwerp:
NvI vraag 95

Vraag:

Wij verzoeken u om uw antwoord te heroverwegen. De grootste kosten van vervoerders zijn de personeelskosten. Vervoerders willen de lonen op tijd kunnen betalen, hetgeen ook in belang van de opdrachtgevers is. Verder vindt de vergoeding altijd al plaats nadat de prestatie is verricht en vinden daarna ook nog prestaties plaats waar eventuele verrekeningen plaats kunnen vinden. Kunt u derhalve de betalingstermijn aanpassen zodat een vervoerder de factuur betaald krijgt in de maand volgend op de vervoersprestatie?

Antwoord:

De termijn wordt niet aangepast. De intentie is een snelle uitbetaling, waarbij de opdrachtgever afhankelijk is van de snelheid en inhoud van de terugkoppeling vanuit de vervoerder. Bij een snelle terugkoppeling wordt door Omnibuzz zo snel mogelijk overgegaan tot uitbetaling.

Percelen: P1 Perceel 1

P2 Perceel 2

P3 Perceel 3

P4 Perceel 4

P5 Perceel 5

Beantwoord op: 18 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
124

Onderwerp:
NvI vraag 61

Vraag:

Kunt u motiveren waarom u de verzekeringsbedragen die gangbaar zijn in de branche en die ook door TX worden gehanteerd niet volgt? U eist immers ook het TX-Keurmerk. Wij verzoeken de bedragen te heroverwegen en er mee in te stemmen dat de verzekeringsbedragen die door TX worden voorgeschreven ook volstaan. De consequentie zou kunnen zijn dat een onderaannemer die maar 2 ritjes rijdt, zijn verzekeringspolis voor het gehele

wagenpark hier op aan moet passen.

Antwoord:

De verzekeringseisen zoals beschreven in paragraaf 3.5 van de Inschrijvingsleidraad blijven leidend voor deze aanbesteding en opdracht. Deze voorwaarden zijn niet zwaarder dan beschreven in paragraaf 1.3 van het Reglement TX-Keur.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.

125

Onderwerp:

PvE 4.4 / NvI vraag 5

Vraag:

Voor het vervoer kunnen voertuigen ingezet worden die ook voor andere vervoersdiensten worden ingezet. Voor die andere vervoersdiensten kan het niet wenselijk of toegestaan zijn om logo's van Omnibuzz te voeren. Kunt u bevestigen dat het ook toegestaan is om wanneer er met een voertuig leerlingenvervoer wordt uitgevoerd, de bussen enkel te voorzien van bordjes met het Omnibuzz logo achter de ruit?

Antwoord:

In paragraaf 4.4 staat beschreven dat minimaal 95% van de ritten binnen een perceel moet voldoen aan de eisen met betrekking tot de huisstijl. Het gebruik van bordjes achter de voorruit is niet toegestaan binnen, wel het gebruik van magneetborden.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.

126

Onderwerp:

NvI vraag 24

Vraag:

Kunt u bevestigen dat wanneer de dochtermaatschappij inschrijft en zelfstandig voldoet aan de financiële eisen, de concerngarantie niet verstrekt

hoeft te worden?

Antwoord:

De aanbestedende dienst bevestigt dit.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
P5 Perceel 5

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
127

Onderwerp:

PvE 7.1. Tarief per leerlingrit

Vraag:

Kunt u het tarief per leerlingrit verduidelijken door ook een fictief rekenvoorbeeld van een route (bij meerdere leerlingen) weer te geven? Hoe wordt het tarief bepaald?

Antwoord:

Het tarief wordt per leerling per rit (enkele reis) bepaald. Bij meerdere leerlingen in een route worden de individuele leerlingritten vergoed.

Voorbeeld (zonder indicaties, tarief € 0,50 per leerlingkm.):

Afstand A-B leerling 1: 20,8 km.

Afstand A-B leerling 2: 18,5 km.

afstand A-B leerling 3: 15,0 km.

Ritprijs leerling 1: $(4+20,8) \times € 0,50 = € 12,40$

Ritprijs leerling 1: $(4+18,5) \times € 0,50 = € 11,25$

Ritprijs leerling 1: $(4+15,0) \times € 0,50 = € 9,50$

Dit zou betekenen dat de vergoeding van deze voorbeeldroute bedraagt: € 33,15.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Contract

Ref.nr.
128

Onderwerp:

Antw. 97/15/34/47/96

Vraag:

Inschrijver begrijpt uw standpunt dat u inschrijvers financieel wilt prikkelen om de kwaliteit van de dienstverlening na te komen. Echter is het bonus/malus systeem dat u hanteert disproportioneel. Meerdere inschrijvers hebben u verzocht om dit systeem aan te passen waarbij met name de staffeling ter discussie staat. Door dit systeem te hanteren dwingt u inschrijvers om risico te verrekenen in hun inschrijftarief waardoor de totale kosten van het vervoer zullen stijgen. Inschrijver verzoekt u daarom nogmaals met klem om de malusregeling te spiegelen aan de bonusregeling zodat beide effecten gelijk blijven en daarmee het risico niet enkel bij de inschrijver ligt. Immers werkt u ook met een zeer stevig sanctiebeleid (eis 7.10) waarmee u de bevoegdheid heeft om ook andere financiële prikkels toe te kennen aan inschrijvers. U bedrukt meermaals dat de continuïteit in het vervoer extreem belangrijk is, ook dat onderschrijft inschrijver. Echter het inzetten van dermate grote financiële prikkels zet de (financiële) continuïteit en daarmee de 'speelruimte' om aanvullende maatregelen in te zetten om de continuïteit wél te garanderen onder druk. Daarmee werken dergelijke hoge malussen juist averechts. Indien u hier niet mee akkoord gaat, verzoekt inschrijver u toe te lichten waarom u de bonus/malus regeling wel proportioneel acht.

Antwoord:

Het uitgangspunt is het naleven van de gestelde eisen in het Programma van Eisen. De opdrachtgever verwacht dan ook naleving van de voorwaarden in het belang van de leerlingen én de kwaliteit van het vervoer. Er is sprake van een tekortkoming indien de stiptheid niet 100% is. Omdat de aanbestedende dienst zich realiseert dat 100% niet reëel is, wordt een stiptheid van 95% geaccepteerd. Een hoger percentage wordt zelfs beloond. Het geven van een bonus is bedoeld als stimulans om beter te presteren in het belang van de leerlingen en tevens bedoeld als een positieve financiële stimulans voor de vervoerder. Omdat een prestatie onder de 100% een tekortkoming is, wordt een hoger maluspercentage gehanteerd bij 94%, 93% en 92% stiptheid, daarna volgt een evenredige malusverhoging van 1% per 1% lagere stiptheid.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 18 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
129

Onderwerp:
Antw. 84

Vraag:

uiteengezet, leidt dit in voorkomend geval tot verlieslatende ritten. Dit risico dienen inschrijvers te verdisconteren in het uurtarief. Dit is ook voor aanbestedende dienst geen kostenefficiënte situatie, aangezien dit de kosten

van alle ritten voor u aanzienlijk verhoogt. Inschrijver verzoekt u daarom uw beslissing te heroverwegen en een minimumtarief van bijv. €225 op te nemen.

Bent u hiertoe bereid?

Indien u hiertoe niet bereid bent, heeft inschrijver aanvullende informatie nodig om de financiële impact te calculeren en te verdisconteren.

Kunt u een minimum aantal te vervoeren klassen per dag opgeven? Indien u dit niet kunt, bestaat de mogelijkheid dat het soms maar om een enkele klas /groep per dag gaat (dus 2 ritten)?

Antwoord:

Er wordt geen minimumtarief opgenomen. Zie bijlage voor het berekenen van de inzeturen. De vergoeding per touringcar vindt als volgt plaats (zolang er niet meer dan 2 uur tussen de ritten zit): beladen reistijd per rit + instaptijd per rit + onbeladen tijd tussen 2 ritten.

Percelen: P5 Perceel 5

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
130

Onderwerp:
Antw. 78

Vraag:

U heeft het concept van de verwerkersovereenkomst beschikbaar gesteld, waarvoor dank.

Inschrijver heeft ten aanzien van deze overeenkomst een tweetal verzoeken. In artikelen 11.1 en 11.2 beschrijft u de aansprakelijkheid. Deze artikelen zijn erg breed geformuleerd. Zo kan verwerker bij de huidige formulering aansprakelijk worden gesteld voor indirecte schade/nadeel, zonder hier zelf direct voor verantwoordelijk te zijn. Dit brengt voor inschrijver een buitenproportioneel en onacceptabel risico met zich mee.

Wij verzoeken u dan ook de volgende aanpassingen/toevoegingen te doen aan de artikelen en onderstaande formuleringen over te nemen:

11.1 De Verwerker is jegens de Verwerkingsverantwoordelijke aansprakelijk voor schade of nadeel, waarin Verwerker toerekenbaar is tekortgeschoten, voortvloeiende uit het niet nakomen van deze Verwerkersovereenkomst, daaronder begrepen wanneer bij de verwerking niet wordt voldaan aan de specifiek tot de Verwerker gerichte verplichtingen opgenomen in deze Verwerkersovereenkomst en/of indien de Verwerker in strijd handelt met de toepasselijke wet- en/of regelgeving, waaronder de AVG, of buiten de rechtmatige instructies van de Verwerkingsverantwoordelijke heeft gehandeld. Onder Verwerker dient in het verband van dit artikel te worden verstaan de Verwerker, haar werknemers en/of door haar ingeschakelde derden, waaronder sub-verwerkers.

11.2 De Verwerker vrijwaart de Verwerkingsverantwoordelijke voor directe schade, boetes, claims van derden (waaronder betrokkenen) of (ander) nadeel en kosten van Verwerkingsverantwoordelijke in dat geval, voor zover ontstaan als gevolg van een handelen of nalaten van de Verwerker (lees: alleen in het geval van toerekenbaar tekortschieten in het handelen of nalaten) in het kader van de verwerking van Persoonsgegevens.

Bent u hiertoe bereid?

Antwoord:

De aanbestedende dienst past de verwerkersovereenkomst niet aan. Dit document wordt ook gehanteerd voor alle andere overeenkomsten.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
131

Onderwerp:
Antw. 85

Vraag:

U hanteert geen “standaard voertuigtype” en past geen opslagen toe. Wat is dan het maximum aantal leerlingen waarmee per voertuig gerekend kan worden? Op basis van uw antwoord 85 zou opdrachtnemer bij 2 grote klassen ongeveer 70 leerlingen vervoeren. Dit staat gelijk aan een dubbeldekker. Wij verzoeken u om een maximum aantal leerlingen te verbinden aan een rit. Theoretisch zou het aantal te vervoeren leerlingen namelijk kunnen oplopen tot bijv. 100 leerlingen. Daarom verzoekt inschrijver u als uitgangspunt een 50-persoons bus te hanteren en toch te werken met opslagen voor grotere voertuigen. Bent u hiertoe bereid?

Antwoord:

Bij een groepsgrootte van meer dan 61 personen zal een extra rit worden gereden met dezelfde touringcar. Het is mogelijk dat hierdoor de dagplanning wordt aangepast om dubbele ritten mogelijk te maken.

Percelen: P5 Perceel 5
Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.

Onderwerp:

132

Antw. 108

Vraag:

Inschrijver verzoekt u om de termijn aan te passen naar 5 werkdagen na de laatste facturatie. Dit omdat de planners in de praktijk vaak betrokken zijn bij de facturatie en zij hiervoor toegang dienen te hebben tot deze gegevens. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

De aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord.

Percelen:

P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
P5 Perceel 5

Beantwoord op:

17 jan. 2024

Label:

Inhoud

Ref.nr.
133**Onderwerp:**

Antw. 91

Vraag:

inschrijver verzoekt u niet te wachten tot NvI2, maar deze gegevens beschikbaar te stellen zodra dit mogelijk is. Deze is namelijk essentieel voor calculatie door inschrijver. Als u wacht tot NvI2 rest onvoldoende tijd voor degelijke calculatie. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

De deadline voor het indienen van de offerte is verschoven naar 15 februari 2024, 12.00 uur.

Percelen:

P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op:

17 jan. 2024

Label:

Inhoud

Ref.nr.
134**Onderwerp:**

Antw. 30, 83, 104

Vraag:

Andes is inschrijver niet bekend en is ook niet geïntegreerd in diens

plansysteem. De routeplanner EasyTravel (van Falk-Andes) is een gebruikelijke routeplanner in de branche. Deze is dan ook in onze systemen geïntegreerd, net als bij vele andere andere personenvervoerders. Inschrijver verzoekt u dan ook om calculatie via EasyTravel toe te staan, omdat inschrijver vermoedt dat Andes hetzelfde is als EasyTravel. Mocht het NIET hetzelfde zijn, verzoekt inschrijver u de gangbare routeplanner EasyTravel, laatste versie, te hanteren voor calculatie. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

Dit is toegestaan voor calculatie, echter is tijdens de uitvoering bij de facturatie vanuit Omnibuzz Andes leidend.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
P5 Perceel 5

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
135

Onderwerp:
Antw. 18

Vraag:

Inschrijver verzoekt u hiervoor een uurtarief vast te stellen om onduidelijkheid over marktconformiteit te voorkomen. Inschrijver stelt een uurtarief van €40,00 (onderhevig aan jaarlijkse indexering per 01-01) voor. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

De aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
136

Onderwerp:
Antw. 11 en 1

Vraag:

4-karakter postcodes leveren een onzuivere planning op gezien de geografische strekking van 4-karakter postcodes. 6-karakter postcodes zijn

echt noodzakelijk voor het samenstellen van een degelijke planning. Daarnaast is het met slechts 4-karakter postcodes onmogelijk om de door u aangeleverde leerling kilometers te verifiëren. De ervaring leert dat hier nog wel eens verschillen in kunnen voorkomen en dat verificatie noodzakelijk is. Inschrijver verzoekt u dan ook de 6-karakter postcodes z.s.m. beschikbaar te stellen en daarmee niet te wachten tot NvI2.
Bent u hiertoe bereid?

Antwoord:

De lijst wordt beschikbaar gesteld. In de bijlage is een geheimhoudingsverklaring (NDA) beschikbaar gesteld. Om toegang te krijgen tot de leerlingenlijst dient de NDA volledig ingevuld en ondertekend te worden gemaild naar mevrouw F. Vliegen (F.Vliegen@omnibuzz.nl). Na goedkeuring wordt voor het aangegeven mailadres in de NDA toegang verleend tot de dataroom.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
137

Onderwerp:
Antw. 95

Vraag:

U heeft slechts ten dele geantwoord op de vraag van inschrijver. U past de betalingstermijn niet aan, wat, zoals uiteengezet in de eerste vragenronde, een risico met zich meebrengt voor opdrachtnemer. Opdrachtnemer heeft namelijk ook betalingsverplichting jegens haar leveranciers en dient in voorkomend geval lang te wachten op betaling van de facturen door opdrachtgever. Om dit risico als nog te minimaliseren, verzoekt inschrijver u dan ook dat opdrachtnemer de door u bepaalde vergoeding alvast kan factureren maar dat dit nog niet als definitief akkoord wordt gezien op de factuur en daarmee het recht bezwaar te maken tegen de afrekening ook niet vervalt. Gaat hiermee akkoord?

Antwoord:

De termijn wordt niet aangepast. De intentie is een snelle uitbetaling, waarbij de opdrachtgever afhankelijk is van de snelheid en inhoud van de terugkoppeling vanuit de vervoerder. Bij een snelle terugkoppeling wordt door Omnibuzz zo snel mogelijk overgegaan tot uitbetaling.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2

P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
P5 Perceel 5
Beantwoord op: 18 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.
138

Onderwerp:
Antw. 21, 117

Vraag:

Inschrijver verzoekt u het maximum van 60 minuten in percelen 3 en 4 los te laten en hier alleen de maximale 45 minuten omrijtijd van toepassing te verklaren, eventueel met een maximum van 90 minuten. Uitgaande van uw antwoord op vraag 21 mag een leerling met een rechtstreekse reistijd van 60 minuten immers helemaal niet meer gecombineerd worden, daarmee zou de reistijd immers overschreden worden. Zeker in deze 2 percelen met veelal verre bestemmingen zal dit tot heel veel extra routes leiden met allerlei onwenselijke gevolgen zoals zeer hoge geoffreerde prijzen en een onnodig hoog aantal benodigde chauffeurs in een zeer krappe arbeidsmarkt.

Antwoord:

In het antwoord op vraag 21 staat vermeld dat binnen de percelen 3 en 4 de omrijtijd van toepassing is indien de directe reistijd meer dan 60 minuten bedraagt. Dit betekent dat bij een directe reistijd van 65 minuten de leerling tot 105 minuten in het voertuig mag verblijven. Indien de opdrachtnemer een beperking in combinatiemogelijkheden ziet door deze eis, dient de opdrachtnemer in overleg te treden met Omnibuzz.

Percelen: P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.
139

Onderwerp:
Antw. 94, 45, 46, 80

Vraag:

Inschrijver streeft naar een samenwerking met opdrachtgever in de zin van een partnerschap. U houdt vast aan uw sanctiebeleid. Sancties kunnen daarbij worden opgelegd bij constatering van niet nakomen van alle eisen die zijn gesteld binnen onderhavige opdracht. Voorts kan deze constatering komen vanuit data, klachten, meldingen enz. Een dergelijke formulering van een sanctiebeleid is zeer ruim en niet erg concreet. Daarnaast hanteert u tevens een (zware) bonus/malus regeling. Hiermee legt u een groot risico weg bij opdrachtnemer en is een gelijkwaardig partnerschap lastig te onderkennen. Inschrijver verzoekt u dan ook het sanctiebeleid te laten

vervallen. Bent u hiertoe bereid?

Zo niet, verzoekt inschrijver een duidelijke, concrete wijze van aanpak m.b.t. uw sanctiebeleid te formuleren

Antwoord:

Het uitgangspunt is het naleven van de gestelde eisen in het Programma van Eisen. De opdrachtgever verwacht dan ook naleving van de voorwaarden in het belang van de leerlingen én de kwaliteit van het vervoer. Hierbij blijft de bonus-malusregeling en het sanctiebeleid gehandhaafd. Voorafgaand aan het opleggen van een sanctie treden partijen met elkaar in overleg. Een concrete aanpak wordt vooraf niet vastgelegd. Dit is mede afhankelijk van de situatie en de ernst van de tekortkoming.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024

Label: Inhoud

Ref.nr.
140

Onderwerp:
Antw. 75

Vraag:

U houdt vast aan de implementatieperiode bij overname van 2 maanden. Inschrijver wijst u nogmaals op de impact van een eventuele overname. Denkt u bijv. aan het werven van personeel en het aanschaffen van voertuigen. De levertijden van voertuigen overstijgen al de door u geëiste 2 maanden. Inschrijver verzoekt u daarom nogmaals om bij eventuele overname de uiteindelijke duur van implementatie eerst af te stemmen als het moment daar is. Gaat u hiermee akkoord?

Zo niet, hoe dient inschrijver met de te korte periode om te gaan in voorkomend geval?

Daarnaast, als u vasthoudt aan de termijn van 2 maanden; hoe gaat u om met de bonus/malus regeling? Een dergelijk korte implementatieperiode kan namelijk tot gevolg hebben dat opdrachtnemer niet onmiddellijk kan voldoen aan de gestelde KPI's. Inschrijver verzoekt u dan ook om de bonus/malus regeling na overname o.b.v. de wachtkamerovereenkomst gedurende 6 maanden niet toe te passen. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, hoe dient opdrachtnemer hier mee om te gaan?

Antwoord:

In voorkomende situatie treden partijen met elkaar in overleg over de uitvoering, zoals de inzet van voertuigen. De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met een aanpassing van de termijnen.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.
141

Onderwerp:
Antw. 7 en 76

Vraag:

Kunt u een indicatie geven van het te verwachten aantal JW-ritten dat wordt toegevoegd? Moet inschrijver dan denken aan slechts enkele ritten of gaat het om substantieel meer ritten?

Antwoord:

Op dit moment is hier geen inzage in. Op het moment dat het actueel wordt treden partijen met elkaar in overleg.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4

Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

Ref.nr.
142

Onderwerp:
Vraag 24 NvI 1

Vraag:

Inschrijver is wel onderdeel van een holding, maar er is geen sprake van een geconsolideerde balans. De moedermaatschappij hoeft dus niet financieel garant te staan. Begrijpt inschrijver het goed dat in dat geval geen concernverklaring aangeleverd dient te worden?

Antwoord:

De aanbestedende dienst bevestigt dit.

Percelen: P1 Perceel 1
P2 Perceel 2
P3 Perceel 3
P4 Perceel 4
P5 Perceel 5

Beantwoord op: 17 jan. 2024
Label: Inhoud

