

Ref. nr.	Fase	Onderwerp
1	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.5.2
2	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.5.2 blz. 7
3	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.5.2 blz. 7
4	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.6.
5	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.7.1
6	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.7.1 blz. 10 & Bijlage 9a/b Art. 4.1 blz. 2
7	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.7.1 en Bijlage 9a en B, artikel 4

8	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 1.8 blz. 12
9	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.1
10	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.1
11	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10 – g
12	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10 -f
13	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10.f
14	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10.i
15	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10.j

16	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10.j
17	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.10c
18	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.5.
19	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 2.7 blz. 15
20	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 3.2.1.
21	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 4.1, Ad 3a /4b
22	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 4.1, Ad Ab
23	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3
24	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.3
25	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.3
26	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.3
27	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.4
28	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.5
29	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.5
30	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.3.5 blz. 29

31	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.4.2
32	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 6.4.2
33	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.1
34	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.3
35	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.3
36	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.3
37	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.3
38	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4 / 7.7.1
39	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.1
40	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.3 blz. 34
41	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.4

42	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.4 blz. 35
43	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.5
44	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.4.5 blz. 36
45	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.6
46	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.6
47	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.7.1
48	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 7.7.1, blz. 38/39

49	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad 77.1 / 7.7
50	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 28, 6.3
51	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 35, 7.4.4.
52	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 38, 7.7.1
53	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 38, 7.7.1
54	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 7, 1.5.2
55	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 8, 1.5.4
56	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad Pagina 8, 1.5.4.
57	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4

58	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4.1
59	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4.1 t/m 7.4.5
60	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4.4
61	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4.4
62	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.7.1
63	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 1.5.4 Ambitie BVO Valleihopper
64	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 1.5.4 Ambitie BVO Valleihopper
65	Inschrijffase	Raamovereenkomst, 7.3 Prijs Vervoerder perceel 1, 2 en 3 , Bijlage 5 Rittenbak
66	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 1.8
67	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 2.8
68	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 2.8 Beoordeling van de aanbidding
69	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 6.2.
70	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 6.3.3.

71	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 6.3.3.
72	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7. GUNNINGSCRITEIA
73	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.4.1 partnerschap sub c
74	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, 7.7.2
75	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, hoofdstuk 6
76	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 1.5.4
77	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 1.7.1
78	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.1
79	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.10

80	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.15
81	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.15
82	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.15
83	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.16

84	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 3.2.1
85	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 4.1
86	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 6.2.1
87	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 6.2.2

88	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 6.3.1, kerncompetentie 1
89	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 7.1

90	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 7.4.2, 7.4.3, 7.4.4 en 7.4.5
----	---------------	--

91	Inschrijffase	Aanbestedingsleidraad, paragraaf 7.4.2, 7.4.3, 7.4.4 en 7.4.5
92	Inschrijffase	Artikel 4.4 Conceptovereenkomst Vervoer
93	Inschrijffase	Artikel 6 COVK
94	Inschrijffase	Bijlage 10 a en 10 b, wachtkamer overeenkomst
95	Inschrijffase	Bijlage 11 Verwerkersovereenkomst
96	Inschrijffase	Bijlage 13b

97	Inschrijffase	Bijlage 13b Bonus/malusregeling Vervoer
98	Inschrijffase	Bijlage 14b P.1
99	Inschrijffase	Bijlage 18 Vervoerreglement
100	Inschrijffase	Bijlage 20
101	Inschrijffase	Bijlage 3
102	Inschrijffase	Bijlage 5
103	Inschrijffase	Bijlage 5
104	Inschrijffase	Bijlage 9a Concept Ovk Callcenter Art. 5.7 Blz. 2

105	Inschrijffase	Bijlage 9a en b concept overeenkomst
106	Inschrijffase	Checklist
107	Inschrijffase	Checklist
108	Inschrijffase	Leidrad 7.6
109	Inschrijffase	Paginalimieten gunningscriteria
110	Inschrijffase	Procesbeschrijving P.4
111	Inschrijffase	PvE 1.10.b ISO 27001

112	Inschrijffase	PvE 1.2.1
113	Inschrijffase	PvE 1.2.1
114	Inschrijffase	PvE 1.2.1
115	Inschrijffase	PvE 1.3.1
116	Inschrijffase	PvE 1.3.1 blz. 4
117	Inschrijffase	PvE 1.3.10
118	Inschrijffase	PvE 1.3.10
119	Inschrijffase	PvE 1.3.12
120	Inschrijffase	PvE 1,3,12
121	Inschrijffase	PvE 1.4.2
122	Inschrijffase	PvE 1.4.2
123	Inschrijffase	PvE 1.4.3
124	Inschrijffase	PvE 1.4.6
125	Inschrijffase	PvE 1.5.2
126	Inschrijffase	PvE 1.5.4

127	Inschrijffase	PvE 1.5.5.
128	Inschrijffase	PvE 1.5.8 / Bijlage 13b
129	Inschrijffase	PvE 1.6.1
130	Inschrijffase	PvE 1.6.1 blz. 13
131	Inschrijffase	PvE 1.6.6
132	Inschrijffase	PvE 1.6.6.
133	Inschrijffase	PvE 1.7.4
134	Inschrijffase	PvE 1.9.2
135	Inschrijffase	PvE 1.9.2
136	Inschrijffase	PvE 1.9.4

137	Inschrijffase	PvE 1.9.4
138	Inschrijffase	PvE 1.9.4
139	Inschrijffase	PvE 1.9.4 blz. 18
140	Inschrijffase	PvE 2.2.6
141	Inschrijffase	PvE 2.2.6 / 3.2.1
142	Inschrijffase	PvE 2.2.6 blz. 22
143	Inschrijffase	PvE 2,2,6
144	Inschrijffase	PvE 2.3.3
145	Inschrijffase	PvE 2.3.3.p blz. 24
146	Inschrijffase	PvE 2.3.4
147	Inschrijffase	PvE 2.3.4
148	Inschrijffase	PvE 2.3.5
149	Inschrijffase	PvE 2.3.5

150	Inschrijffase	PvE 2.3.5
151	Inschrijffase	PvE 2.3.5
152	Inschrijffase	PvE 2.3.8
153	Inschrijffase	PvE 2.3.15
154	Inschrijffase	PvE 2.5.1
155	Inschrijffase	PvE 2.5.1 blz. 30
156	Inschrijffase	PvE 2.5.9 / 3.6.9
157	Inschrijffase	PvE 3.2.1
158	Inschrijffase	PvE 3.2.1
159	Inschrijffase	PvE 3.3.3
160	Inschrijffase	PvE 3.3.3.e
161	Inschrijffase	PvE 3.3.4

162	Inschrijffase	PvE 3.3.4
163	Inschrijffase	PvE 3.3.7
164	Inschrijffase	PvE 3.4.5
165	Inschrijffase	PvE 3.6.2
166	Inschrijffase	PvE 3.6.2
167	Inschrijffase	PvE 3.6.2 / 1.3.14
168	Inschrijffase	PvE pagina 3, 1.2.1
169	Inschrijffase	PvE pagina 4, 1.2.2
170	Inschrijffase	PvE pagina 8, 1.3.12
171	Inschrijffase	PvE 1.4.3
172	Inschrijffase	Verwerkersovereenkomst

173	Inschrijffase	Wachtkamerovereenkomst Vervoer, Artikel 2
174	Inschrijffase	?
175	Inschrijffase	

Vraag
Als wij de prijswijziging bij afname van ritten juist interpreteren, geldt dat als er in een jaar 25% minder kilometers waren dan in het voorgaande jaar, de extra vergoeding als volgt berekend wordt: 25% minus 20% = 5% van de kilometers van het voorgaande jaar maal 3,00% maal het geoffreerde tarief. Dat komt neer op een extra vergoeding van 0,2% per uitgevoerde ritkilometer. Bij afname van het volume van 25% in 1 jaar, is die extra vergoeding van 0,2% ruim onvoldoende om de inkomstenderving op te vangen. De doorlopende kosten (bijvoorbeeld stilstaande voertuigen) vormen dan een serieus financieel risico, wat inschrijvers ertoe dwingt om met een hogere prijs in te schrijven. Is onze interpretatie juist en klopt bovenstaande berekening? Zo ja, bent u bereid om de prijswijziging bij afname van ritten veel ruimer op te zetten?
U heeft de historische ritgegevens beschikbaar gesteld voor het vervoer. Kunt u ook de historische gegevens beschikbaar stellen voor het callcenter? Zoals totaal aanbod aan calls , aangeboden , opgenomen, info calls, annuleringscalls , mutatie calls, aantal digitaal (dus niet telefonisch) gemaakte reserveringen etc. Inschrijvers voor callcenter kunnen zich daarmee een beter beeld schetsen van de omvang van uw opdracht. Op dit moment is dit namelijk niet mogelijk. Bent u hiertoe bereid?
U doet een opgave van de prijswijziging bij af- en toename van het aantal directe kilometers. Inschrijver denkt dat een eerste wijziging van een toe- of afname van 20% niet realistisch is. Een toe- of afname van 10% bij uw opdrachtgrootte heeft namelijk al een zeer groot effect. Bij een afname betekent dit een disproportioneel risico voor opdrachtnemer. Inschrijver verzoekt u dan ook de staffel aan te passen en een eerste prijswijziging al in te zetten bij een toe- of afname van 10% tot 15%. Bent u hiertoe bereid?
Begrijpt inschrijver goed dat de beheersmaatregelen 1 en 2 per 1 januari 2025 worden ingevoerd?
De Opdrachtgever heeft de mogelijkheid om na het verstrijken van deze periodes de opdracht 3 maal tegen dezelfde voorwaarden eenzijdig te verlengen voor een periode van telkens 1 jaar. Na de vaste contractperiode kunnen er ingrijpende gewijzigde omstandigheden zijn waardoor opdrachtnemer niet meer in staat is het contract op dezelfde wijze voort te zetten. Bent u bereid om de verlengoptie tweezijdig te maken? Indien u hier niet toe bereid bent, kunt u uw standpunt dan toelichten?
Aanbestedende dienst kan de overeenkomst ééenzijdig driemaal verlengen met één jaar. Gedurende de initiële looptijd kan de situatie door verschillende factoren wijzigen, zoals grootte en aard van de opdracht, marktsituatie door factoren als pandemiën etc. Dit kan tot grote risico's voor de opdrachtnemer leiden. Bent u bereid de beslissing om wel of niet te verlengen tweezijdig te maken en hier zes maanden voor afloop van de initiële looptijd of duur van de verlenging over in gesprek te gaan?
U geeft aan dat de overeenkomst op verzoek van Opdrachtgever daarna drie (3) maal met één (1) jaar verlengd worden. De Opdrachtnemer is verplicht hier gehoor aan te geven. Uit de leidraad blijkt dat dit 6 maanden voor het einde van de opdracht wordt aangegeven. De Opdrachtnemer is verplicht mee te werken aan verlenging. Opdrachtgever zal elke keer onderzoeken of er marktontwikkelingen zijn en deze toetsen bij Opdrachtnemer, waardoor er redenen zijn om terughoudendheid te betrachten bij het invoeren van deze optie(s). Opdrachtgever zal in overleg met Opdrachtnemer voorafgaand aan het eerste besluit tot verlenging evalueren hoe de uitvoering van het vervoer over de vorige periode is geweest om zo te bepalen of de verlenging doeltreffend is. Wat wordt hiermee bedoeld ? Welke criteria worden gehanteerd door Opdrachtgever bij het besluit al dan niet te verlengen ? Wij vinden dit belangrijk, met name omdat u schrijft dat Opdrachtnemer niet de mogelijkheid heeft verlenging te weigeren.

Inschrijver merkt op dat de Nota's van Inlichtingen in de rangorde van documenten onder de overeenkomst en wachtkamerovereenkomst staan. Mag inschrijver er van uitgaan dat de antwoorden uit de Nota's van Inlichtingen onverwijld worden opgenomen in de overeenkomst en wachtkamerovereenkomst?
De Sluitingsdatum ontvangst digitale aanbiedingen heeft u vastgesteld op 07-06-2024. Gezien het grote aantal feestdagen en de (mei)vakantieperiode is niet de gehele periode voor inschrijvers te gebruiken ter voorbereiding van hun offerte. Inschrijver verzoekt u dan ook de sluitingsdatum en opvolgende momenten met 1 maand te verschuiven. Nieuwe sluitingsdatum zou dan 07-07-2024 zijn. Bent u hiertoe bereid?
Zou het mogelijk zijn om het moment voor het indienen van vragen voor de eerste ronde van de Nota van Inlichtingen te verplaatsen? Het valt namelijk midden in de meivakantie, wat kan resulteren in beperkte beschikbaarheid van de deelnemers om vragen te bekijken en in te dienen. Het zou waardevol zijn als het indienen van vragen wordt verplaatst naar een ander moment, zodat alle deelnemers voldoende tijd hebben om zich hierop voor te bereiden en de vragen zorgvuldig te formuleren.
Samenwerking tussen partijen juist in deze tijd kan meer inhouden dan alleen het uitwisselen van diensten tegen betaling. Kunt u overwegen om de eis met betrekking tot het percentage dat onderaannemers moeten ontvangen te laten vervallen? Momenteel wordt gesteld dat onderaannemers minimaal 90% van het maandelijkse bedrag van de vergoeding moeten ontvangen die de hoofdaannemer voor de uitvoering van het vervoer ontvangt, met een minimum van 75% indien de onderaannemer ook de planning doet. Het advies van AIM in deze kwestie is achterhaald, zoals ook is vastgesteld tijdens de bijeenkomst van AIM op 27 maart jl. tijdens de periodieke evaluatie. Zou het mogelijk zijn om partijen de vrijheid te geven om zelfstandig afspraken te maken over de wijze waarop zij de samenwerking met elkaar willen invullen, aangezien samenwerking in deze tijd verschillende vormen kan aannemen?
Momenteel kunnen we niet aangeven of, welke en welke mate wij onderaannemers in zullen zetten (dat is ook gebruikelijk in onze branche). Vervoerders committeren zich veelal ook vooraf niet aan een partij (tenzij er in combinatie wordt ingeschreven). Kunt u akkoord gaan met het feit dat het ook na gunning is toegestaan om de namen van onderaannemers op te geven voor het uitvoeren van het daadwerkelijke vervoer, zonder dat hiervoor zwaardere eisen worden gesteld?
Kunt u bevestigen dat eventueel in te zetten onderaannemers, aan alle eisen moeten voldoen die ook aan de hoofdaannemer gesteld worden (dus ook als er geen beroep op hen wordt gedaan om te voldoen aan de geschiktheidseisen)?
De hoofdaannemer is verantwoordelijk voor de planning en facturatie. In 2.10.f staat echter een vergoeding van tenminste 90% aangegeven wanneer de onderaannemer ook de planning doet. Is dit niet tegenstrijdig?
Stel: de ondernemingen A, B en C zijn (zuster)bedrijven en delen dezelfde moedermaatschappij of kennen dezelfde bestuurders / UBO's. A schrijft in op perceel 1 en eindigt op de eerste plaats. B schrijft in op de percelen 2 en 3 en eindigt bij beiden op de eerste plaats. Onderneming C schrijft in voor perceel 4 en wint ook. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat dit zo kan ondanks de bewuste keuze om callcenter en vervoer te splitsen?

Hierin staat: Het is niet toegestaan om met meerdere ondernemingen binnen eenzelfde holding- of moedermaatschappij in te schrijven tenzij deze kunnen aantonen dat zowel de Inschrijvers en de holding- moedermaatschappij volledig onafhankelijk van elkaar opereren en de aanbiedingen hebben gedaan. Kunt u bevestigen dat dit ook geldt voor partijen die volgens 2.24 a en b BW aan elkaar verbonden zijn (met een mogelijke uitzondering) maar ook voor partijen die mogelijk niet voldoen aan 2.24 a en 2.24 b BW maar die wel (zeer) nauw aan elkaar verbonden zijn doordat de uiteindelijke ubo's / eigenaren (in ieder geval in aanzienlijke mate) dezelfde zijn en/of de beslissers/bestuurders (deels) dezelfde zijn?
Het gestelde ziet niet toe op dat een natuurlijke persoon die (uitvoerend of niet uitvoerend) bestuurder/directeur, commissaris en/of aandeelhouder is van meerdere entiteiten (die niet kunnen worden aangemerkt als verbonden ondernemingen). Kunt u bevestigen dat zij wel die verschillende entiteiten wel (dus meermaals) mogen inschrijven (met de verschillende entiteiten).
U geeft aan dat in de tweede vragen ronde uitsluitend vragen gesteld mogen worden over Nota van Inlichtingen 1. Gezien de korte doorlooptijd van deze aanbesteding kan het juist zijn dat naar aanleiding van de hoeveelheid vragen of de antwoorden in Nvl 1 er behoefte is om nieuwe vragen te stellen. Die mogelijkheid biedt u niet. Onder welke omstandigheden bent u bereid deze mogelijkheid alsnog te bieden ?
Mag inschrijver er van uit gaan dat u een proces-verbaal van opening met de namen van alle inschrijvers bekend maakt?
U geeft hierbij aan dat de nummering in de tabel correspondeert met de nummering in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument. Ten aanzien van de facultatieve uitsluitingsgronden geeft u aan dat 3.3 ernstige fout en 3.4 belasting/sociale premies van toepassing is op deze opdracht. In het UEA zijn echter alle uitsluitingsgronden geactiveerd. Zou u een correcte UEA willen uploaden?
Kunt u specificeren op welk moment de prijskluis wordt geopend en wie er toegang heeft tot de inschrijfprijzen?
U geeft aan: Als de inschrijver delen van de inschrijving waaronder het UEA niet of niet juist of niet volledig heeft verstrekt dan zal de opdrachtgever dit aanmerken als een “valse verklaring” en Inschrijver op basis van die grond uitsluitend. Uitsluiting heeft grote gevolgen voor een inschrijver en de aanbestedende dienst moet wel toetsen wat de ernst van de nalatigheid is, bent u bereid deze zin aanpassen in die zin dat het woord zal wordt vervangen door het woord kan ?
Bijvoorbeeld bij perceel 2 vraagt u een referentie voor 39000 ritten per jaar. Inschrijver A levert een referentie aan voor 42000 ritten per jaar. Ook blijkt dat slechts 1000 van de 42000 ritten door inschrijver A zelf zijn uitgevoerd. De rest van de ritten zijn uitbesteed aan meerdere onderaannemers. Welk deel van deze 42000 ritten tellen mee om te voldoen aan de geschiktheidseis?
Kunt u bevestigen dat wanneer de inschrijver zich niet beroept op de holding, de aansprakelijkheidsverklaring niet van toepassing is?
In 6.3.3 wordt aangegeven dat de aansprakelijkheidsverklaring na gunning opgevraagd wordt. Hij staat echter ook als aan te leveren documenten in de checklist. Kunt u aangeven wanneer hij aangeleverd moet worden?
Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat er geen beroep op een derde gedaan kan worden voor het beschikken over een CAO-verklaring?
Kunt u bevestigen dat de SFM/CAO-verklaring niet voor de partij die de regie verzorgt van toepassing is?
Kunt u bevestigen dat het TX-Keurmerk niet van toepassing is op perceel 4.
Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat er geen beroep op een derde gedaan kan worden voor het beschikken over het TX-keurmerk?
Wat verstaat aanbestedende dienst onder een gelijkwaardig certificaat? Kunt u dit specificeren en hier voorbeelden van geven?

Kunt u bevestiging dat de vergunning niet van toepassing is op de inschrijver op perceel 4?
Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat er geen beroep op een derde gedaan kan worden voor het beschikken over een vergunning onder de WP2000?
Wij maken uit de gunningsvolgorde en de gunningsvoorwaarden op dat de inschrijver die perceel 2 gegund krijgt, niet in aanmerking komt voor gunning van de overige 3 percelen. Is dat correct?
Kunt u onderbouwen hoe u de minimum- en maximumprijs heeft bepaald?
Kunt u aangeven hoe u tot de vaststelling van de minimumprijs en maximumprijs bent gekomen?
Wij verzoeken u om de maximumprijs te laten vallen, zodat iedere inschrijver zijn eigen tarief, waar hij het vervoer voor kan uitvoeren, kan aanbieden
Begrijpt inschrijver goed dat per perceel bijlage 16B dient te worden ingevuld (inclusief de kostencalculatie) en daarnaast nog een aanvullend excel document met dezelfde kostencalculatie?
Het verschil tussen een "zeer hoog niveau" en een "hoog niveau" in de beoordelingsmatrix is on-voldoende duidelijk. Hier zijn meerdere interpretaties mogelijk. Hetzelfde geldt voor het onderscheid tussen "niet helder zijn" en "opening(en) of grote openingen". Zou u deze termen verder willen verduidelijken om te voorkomen dat er meerdere interpretaties mogelijk zijn?
Kunt u verduidelijken hoe het sub-gunningscriterium voor het partnerschapsdocument wordt beoordeeld, met name met betrekking tot de vereiste SMART-doelen? We begrijpen dat er vrijheid is in het bepalen van de onderwerpen die moeten worden beschreven, maar het zou nuttig zijn om te weten hoe de SMART-methode wordt toegepast bij het beoordelen van de beschrijvingen. Omdat het subgunningscriterium geen specifieke doelen bevat, wordt het moeilijk om een vraag te beantwoorden die gebaseerd is op de vereiste SMART-methodiek, die ervoor zorgt dat doelen ook daadwerkelijk meetbaar, haalbaar, relevant en tijdgebonden zijn. Kunt u verduidelijken hoe het sub-gunningscriterium voor het partnerschapsdocument wordt beoordeeld? We zijn specifiek geïnteresseerd in hoe de beoordeling plaatsvindt in het geval van ontbrekende doelen die nodig zijn voor de SMART-methodiek.
U vraagt bij het Plan van Aanpak Vervoer 10 subvragen uit (a t/m j). U geeft hiervoor 10x A4 de ruimte incl. alle tabellen en afbeeldingen. De ervaring leert dat deze ruimte voor de omvang van uw uitvraag te beperkt is. Inschrijvers worden hierdoor beperkt in de vormgeving met als gevolg veel tekst per A4 zonder ondersteuning van illustraties. Dit maakt het lezen en opstellen van de offerte voor u en voor ons niet prettiger. Inschrijver verzoekt i.v.m. het hoge aantal te beschrijven onderwerpen om meer ruimte en stelt 15x A4 voor. Gaat u hiermee akkoord? Indien u hiermee niet akkoord gaat verzoekt inschrijver u om in plaats van een maximaal aantal A4 een maximum aantal woorden toe te kennen. Inschrijver stelt een aantal van 11.000 woorden voor.
U schrijft dat inschrijver voor onderdeel a) max. 60 punten kan scoren en voor nog drie onderdelen max. 30 per onderdeel, dus in totaal $60 + 90 = 150$ punten. U schrijft: "Inschrijver krijgt per aangeboden extra (maximaal 3) [...] maximaal 30 punten per onderdeel." Bedoelt u met 'maximaal 3' dat de inschrijver (naast a) slechts drie onderdelen mag beschrijven of is het toegestaan om alle onderdelen, dus naast a ook b t/m h, te beschrijven? In het eerste geval: kunt u een hiërarchie of prioritering aangeven: bij welke onderdelen vindt u innovatie het meest urgent/relevant? In het tweede geval: hoe berekent u de score; telt u alleen de scores van de drie hoogst scorende onderdelen mee? Of gaat u uit van de gemiddelde score op b t/m h keer 3?

U vraagt hoe inschrijver voornemens is om het vervoer beheersbaar te houden (onderdeel “a” waarvoor maximaal 60 punten worden toegekend) en daarnaast aanvullende kwaliteit. Hiervoor geeft u 2x A4 de ruimte incl. alle tabellen en afbeeldingen. De ervaring leert dat deze ruimte voor de omvang van uw aanvraag te beperkt is. Inschrijvers worden beperkt in de vormgeving met als gevolg veel tekst per A4 zonder ondersteuning van illustraties. Dit maakt het lezen en opstellen van de offerte voor u en voor ons niet prettiger. Inschrijver verzoekt u het aantal A4 op te hogen naar 3x A4.

Bent u hiertoe bereid?

Indien u hiermee niet akkoord gaat verzoekt inschrijver u om in plaats van een maximaal aantal A4 een maximum aantal woorden toe te kennen. Inschrijver stelt een aantal van 2.500 woorden voor.

Bij dit onderdeel vraagt u een plan Duurzaamheid Vervoer (anders dan brandstof) en SROI. Deze twee onderwerpen hebben zo goed als geen relatie met elkaar. Verzoek is om voor beide onderdelen 50 punten toe te kennen waardoor wordt geborgd dat de punten toekenning op dit gunningsonderdeel transparant en controleerbaar is.

U vraagt een Plan Duurzaamheid Vervoer en SROI, waarbij de beschrijving van een Plan van Aanpak Laadinfra en invulling SROI verplicht zijn. De ruimte van 2x A4 incl. alle tabellen en afbeeldingen is niet toereikend om een uitvoerig plan te beschrijven waarbij ook aandacht wordt geschonken aan hoe inschrijver bijdraagt aan een duurzame uitvoering van het vervoer. Inschrijver verzoekt u daarom om uitbreiding van het maximum aantal naar 4x A4.

Bent u hiertoe bereid?

Indien u hiermee niet akkoord gaat verzoekt inschrijver u om in plaats van een maximaal aantal A4 een maximum aantal woorden toe te kennen. Inschrijver stelt een aantal van 3.000 woorden voor.

Kunt u aangeven hoe u tot de vaststelling van de minimumprijs en maximumprijs bent gekomen?

Wij verzoeken u om de maximumprijs te laten vallen, zodat iedere inschrijver zijn eigen tarief, waar hij het vervoer voor kan uitvoeren, kan aanbieden

U schrijft: "Inschrijver krijgt per aangeboden voorstel, die naar de mening van de beoordelingscommissie een bijdrage levert aan wezenlijke innovatie, 30 punten per aangeboden voorstel met een maximum van 150 punten." Als een inschrijver meer dan 5 voorstellen aanlevert, geeft u dan punten aan maximaal 5 voorstellen, of kunt u het maximum van 150 punten over meer dan 5 voorstellen verdelen als u die allemaal de moeite waard vindt?

U geeft aan in de tabel op blz. 36 en in de titel van hoofdstuk 7.7.1 dat er voor het Plan Innovatie Callcenter 200 punten te verdienen zijn. Op bladzijde 39 lezen wij echter het volgende: “.....per aangeboden voorstel, die naar de mening van de beoordelingscommissie een bijdrage levert aan wezenlijke innovatie, 30 punten per aangeboden voorstel met een maximum van 150 punten.” Dit houdt in dat inschrijver 5 voorstellen zou moeten indienen en daarbij niet de 200 punten kan verdienen. Is de aanname van gegadigde juist dat u bedoelt dat er 40 punten per aangeboden voorstel verdient kunnen worden met een maximum van 200 punten? Zo niet, kunt u toelichten hoe inschrijver deze verdeling moet zien?

De manier waarop het Plan Innovatie wordt beoordeeld lijkt niet consistent of eenduidig te zijn. Kan worden verduidelijkt of de scores van G2 tot G4 op dezelfde manier worden omgezet naar percentages zoals bij sectie 7.4? Zo niet, hoe wordt dan de score vertaald naar het aantal punten? Daarnaast is het onduidelijk wat het maximaal aantal punten is die kan worden behaald. In de kop staat dat het Plan Innovatie Callcenter 200 punten waard is. Daaronder wordt vermeld dat de inschrijver 30 punten per voorgesteld idee kan verdienen, met een maximum van 150 punten als deze bijdraagt aan wezenlijke innovatie volgens de beoordelingscommissie. Als er geen voorstellen worden ingediend, ontvangt de inschrijver voor dit onderdeel 0 punten. Ook lijkt het erop dat de beoordelingsmethode voor het Plan Innovatie niet consistent is met de sco-retabel. Kan dit worden verduidelijkt?

U schrijft in paragraaf 2.10 dat u: "Een goede inzet van onderaannemers geeft MKB-bedrijven ook toegang tot de opdracht." Verder geeft u aan dat er een beroep mag worden gedaan op draagkracht van onderaannemers. Ook geeft u aan dat Opdrachtnemer een deel van de opdracht zelf moet uitvoeren. Deze bepalingen zijn moeilijk te verenigen met uw eis dat de kerncompetenties moeten worden aangetoond met opdrachten van één opdrachtgever. Bent u bereid om voor alle kerncompetenties (zowel vervoer als callcenter) de eis te laten vervallen dat de competenties binnen één opdracht en/of één opdrachtgever moeten worden aangetoond?

Wij zien dat u hier voorbeelden geeft waaraan gedacht wordt waaronder: "Beheersbaarhouden van vervoer (tijdens spitsuren), Kortere vooraanmeldtijd dan geëist in specifieke situaties, interactieve realtime communicatie en actieve informatie naar de gebruiker, monitoring van gebruikerservaring op ritniveau, etc." Deze innovatieve functionaliteiten lijken ons eerder te liggen op het gebied van het callcenter of hebben op zijn minst impact op de werkwijze van het callcenter en hebben invloed op werkwijze (PvE) van het callcenter. Daarnaast zien wij met verschillende vervoerspercelen er mogelijk verschillende werkwijzen/kwaliteiten ontstaan binnen het merk Valleihopper. Hoe ziet u dit?

U geeft aan dat de Inschrijver plannen voor innovatie mag indienen waarbij maximaal 150 aan de verschillende plannen wordt toegekend. Totaal wordt aan dit subgunningscriterium maximaal 200 toegekend. Kunt u toelichten waarmee de overige 50 punten kunnen worden behaald?

In het Plan Innovatie Callcenter kan inschrijver voorstellen doen voor innovatie. "Opdrachtgever wil in partnerschap met uitvoerder van het callcenter plannen maken en plannen realiseren...." Verwacht u dat de Inschrijver de kosten voor haar innovatieve plannen inrekent in het biedingstarief ongeacht of de opdrachtgever deze plannen wil overnemen in uiteindelijke uitvoering?

In de begeleidende tekst bij de matrix heeft u het over een af- en toename van ritten/km's in de tabel wordt alleen een af- toename van km's genoemd. Kunt u bevestigen dat de genoemde vergoeding ook geldt voor declarabele ritten en dus ook van toepassing is op het volume in het callcenter?

Kunt u "divers realtime vervoersaanbod" specificeren?

"Mogelijkheden ontstaan om de ritprijs afhankelijk van de vervoersvraag te maken." Waarom hangt dit naar uw mening samen met "Het maatwerk zo efficiënt mogelijk inzetten"? Bedoelt u hier met de "ritprijs" de prijs voor de reiziger of het tarief van de vervoerder? Ziet u hiervoor mogelijkheden binnen de contractperiode? In hoeverre mag of kan een inschrijver hier voorstellen voor doen?

Is het de bedoeling dat inschrijvers op de percelen 1 tot en met 3 de documenten Schriftelijke kwaliteit voor elk perceel apart indienen (per perceel 5 gunningscriteria, dus een maximum van 15 documenten)? Zo nee, wat verwacht u aan perceelspecifieke informatie terug te zien in de kwalitatieve plannen?

U stelt dat inschrijver vrij is om te bepalen welke onderwerpen in relatie tot dit thema worden beschreven, mits onderwerpen a t/m d aan de orde komen. Daarnaast schrijft u dat de opdrachtgever de beschrijving toetst op volledigheid. Kunt u bevestigen dat het begrip ‘volledigheid’ in deze context niet oordeelt over de door de inschrijver gekozen onderwerpen in aanvulling op uw uitvraag, maar alleen over de inhoudelijke volledigheid van elk beschreven onderwerp?
Bij elk gunningscriterium schrijft u voor dat de regelafstand 1.15 pnt dient te zijn. Dit levert in Microsoft Word een onleesbaar resultaat op. Kunt u bevestigen dat u overal waar 1.15 pnt staat, 1,15 regels bedoelt (om precies te zijn de instelling Regelafstand: Meerdere op: 1,15)?
U schrijft: “Inschrijver krijgt per aangeboden extra (maximaal 3) [...] maximaal 30 punten per onderdeel.” 3 x 30 punten is een maximum van 90 punten. In de score tabel bij 7.2 en de kop van de alinea bij 7.4.4 staat vermeld dat er maximaal 150 punten worden behaald. De manier waarop de beoordeling lijkt hiermee niet consistent of eenduidig te zijn. Kunt u de inconsistentie hierover wegnemen?
U schrijft: “Inschrijver krijgt per aangeboden extra (maximaal 3) [...] maximaal 30 punten per onderdeel.” Bedoelt u hier dat de inschrijver maximaal 3 extra’s mag bieden, of bedoelt u dat hij zoveel extra’s mag bieden als hij wil maar dat de opdrachtgever aan maximaal 3 extra’s punten toe zal kennen? In het tweede geval, is inschrijver dan bij gunning verplicht om de extra’s waarvoor hij geen punten heeft gekregen, toch uit te voeren?
Als inschrijver in dit gunningscriterium voorstellen doet maar daar geen punten voor toegekend krijgt, moet hij deze voorstellen dan na gunning alsnog uitvoeren?
Bij A onder ‘Het maatwerk zo efficiënt mogelijk inzetten betekent dat,’ schrijft u: Volgtijdelijk wordt gecombineerd waar mogelijk en samen wordt gereisd waar dat kan. Kunt u van beiden een concreet voorbeeld geven van wat u hiermee bedoelt?
Bij C onder ‘Werken aan toekomstbestendig VAV betekent dat’ schrijft u: Gemeenten de mogelijkheid hebben om zelf alternatieve vervoersoplossingen aan te bieden. Kunt u aan de hand van voorbeelden toelichten wat u hiermee bedoeld in het kader van deze opdracht?
We merken op dat er een plafond is gesteld aan de maximale omvang van de raamovereenkomst. Dit plafond lijkt echter niet in verhouding te staan met de maximumprijs en het aantal declarabele kilometers zoals aangegeven in bijlage 5. Kunt u verduidelijken of het plafond is berekend op basis van de initiële contractduur of inclusief eventuele verlengingen?
Met betrekking tot de volgorde van de documenten. U prevaleert de overeenkomst boven de Nota van Inlichtingen. Kunnen inschrijvers er daarom van uit gaan dat alle opmerkingen en wijzigingen uit de NvI worden verwerkt in de overeenkomst?
Wat zijn de deskundigheidsgebieden van de leden van de beoordelingscommissie?
U vermeldt dat de beoordeling uitgevoerd wordt door 5 tot 7 vertegenwoordigers van de Opdrachtgever die betrokken zijn bij het vervoer, maar dat de projectleider en de onafhankelijke voorzitter niet meedoen aan deze beoordeling. Kunt u specificeren welke disciplines de beoordelingsleden (welke wel beoordelen) vertegenwoordigen en wat hun specifieke functies zijn binnen deze disciplines?
Kunt u bevestigen dat bij een beroep op de financiële en economische draagkracht alleen bijlage 20 hoeft te worden ingevuld en niet ook nog bijlage 25 ? Indien uw antwoord ontkennend is, kunt u dan uitleggen waarom 2x vrijwel dezelfde garantie gegeven moet worden (bijlage 20 en 25) ?
Wij maken uit de titel van paragraaf 6.3 op dat de aansprakelijkheidsverklaring (bijlage 25) alleen nodig is bij een beroep op technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid ? Kunt u dit bevestigen ? Indien uw antwoord ontkennend is, kunt u dan uitleggen waarom 2x vrijwel dezelfde garantie gegeven moet worden (bijlage 20 en 25) ?

De titel van de paragraaf geeft aan ‘Aansprakelijkheidsverklaring’ (indien van toepassing). In welke situatie zou deze van toepassing zijn ?
Gezien de aanbesteding uit vier percelen bestaat, verzoeken wij om opheldering of voor ieder perceel afzonderlijke kwalitatieve stukken ingediend dienen te worden.
U vraagt: op welke wijze geeft de inschrijver vorm aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Hoe verhoudt dit zich tot gunningscriterium 7.4.5 waarin u vraagt om een plan duurzaamheid vervoer en SROI?
In het implementatieplan voor het callcenter vraagt u 8 onderwerpen uit, met een paginalimiet van 5 A4. De ruimte voor beantwoording van elk onderwerp is daarmee beduidend krasser dan in de uitvraag van het implementatieplan voor het vervoer (6 onderwerpen op 5 pagina’s A4). Stemt u ermee in om de paginalimiet voor het implementatieplan callcenter te verhogen naar 6 pagina’s A4 of een maximum van 5100 woorden?
Indien een Inschrijver onderdeel uitmaakt van een concern en er een ‘403-verklaring’ geldt, moet dan ook bijlage 20 en 25 ingevuld worden ?
In paragraaf 1.5.4 van de Aanbestedingsleidraad informeert de Aanbestedende dienst potentiële inschrijvers over haar ambitie. De Aanbestedende dienst schrijft: “ <i>De klant centraal betekent dat hij/zij: a. Zelf de keuze maakt uit een divers realtime vervoersaanbod. B. Kan rekenen op betrouwbare en punctuele vertrek-, reis- en aankomsttijden.</i> ” Kunt u bevestigen dat het gestelde onder a. uitsluitend betrekking heeft op Perceel 4: Callcenter? Zo nee, kunt u aangeven dat met het gestelde onder a. wordt bedoeld dat de reiziger via de koppeling tussen het callcenter en vervoerder realtime de voorrijtijd van een voertuig kan volgen? Zo nee, kunt u aangeven wat met het gestelde onder a. wordt bedoeld?
In paragraaf 1.7.1 van de Aanbestedingsleidraad schrijft de Aanbestedende dienst: “ <i>Voertuigen die ouder zijn dan acht (8) jaar mogen niet worden ingezet voor deze opdracht(en).</i> ” Kunt u bevestigen dat voor de leeftijd van het voertuig wordt gerekend vanaf de maand en het jaar van productie van het voertuig. Met andere woorden, een voertuig dat in oktober 2020 is geproduceerd, maar pas in januari 2021 voor het eerst op naam wordt gezet, mag voor de uitvoering van de opdrachten in oktober 2028 niet meer worden ingezet. Zo nee, kunt u aangeven vanaf welk moment wordt gerekend om te bepalen of een voertuig ouder is dan acht (8) jaar?
In de tabel waarin het tijdspad van de aanbestedingsprocedure is opgenomen staat – onder andere – bij nr. 5: “ <i>Besluit voorlopige gunning in BO BM</i> ”. Kunt u aangeven wat wordt bedoeld met “BO BM” ?
In paragraaf 2.10 van de Aanbestedingsleidraad staat “ <i>Nadrukkelijk wordt gesteld dat, Als de aanbidding niet voldoet aan alle voorwaarden (vormvereisten en volledigheid) zoals vermeld in deze paragraaf, de aanbidding wordt afgewezen.</i> ” Vervolgens zijn er diverse bepalingen opgenomen die geenszins kwalificeren als voorwaarde betreffende vormvereisten of volledigheid. Daarnaast staat onder v., x., en y. dát tot uitsluiting kan worden besloten dan wel tot het bieden van een mogelijkheid tot herstel. Dit is innerlijk tegenstrijdig. Bovendien volgt uit de door het Hof van Justitie van de Europese Unie gewezen arresten SAG en Manova dát indien iets op straffe van uitsluiting is voorgeschreven van herstel nimmer sprake kan zijn. Het is in het licht van het voorgaande aldus volstrekt onduidelijk op welke wijze de Aanbestedende dienst thans zal handelen. De potentiële inschrijver verzoekt de Aanbestedende dienst hieromtrent helderheid te verschaffen.

In paragraaf 2.15 van de Aanbestedingsleidraad schrijft de Aanbestedende dienst: “*Als een Inschrijver zich niet kan vinden in de (voorlopige) gunningsbeslissing, dient hij binnen een periode (stand still-termijn) van 20 kalenderdagen na de datum van mededeling van de (voorlopige) gunningsbeslissing op TenderNed een kort geding aanhangig te maken tegen de (voorlopige) gunningsbeslissing*”. Kan de Aanbestedende dienst bevestigen dat de genoemde termijn van 20 kalenderdagen ingaat op de dag na dagtekening van de gunningsbeslissing en zodoende wordt aangesloten bij artikel 2.127 lid 2 van de Aanbestedingswet 2012? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom de Aanbestedende dienst niet, zoals gebruikelijk, voor wat betreft de rechtsbeschermingstermijn aansluit bij de stand-still termijn?

In paragraaf 2.15 van de Aanbestedingsleidraad schrijft de Aanbestedende dienst: “Als de Aanbestedende Dienst oordeelt dat het te bezwaarlijk is om de uitslag van een kortgedingprocedure af te wachten, wordt de overeenkomst aangegaan onder de ontbindende voorwaarde dat uit het vonnis van de voorzieningenrechter blijkt dat de gunning onrechtmatig is of anders zou moeten luiden.” Dit is in strijd met artikel 2.131 van de Aanbestedingswet 2012. Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst toepassing zal geven aan artikel 2.131 van de Aanbestedingswet 2012? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom de Aanbestedende dienst van mening is dat zij in afwijking van artikel 2.131 van de Aanbestedingswet 2012 en aldus in strijd met het toepasselijke aanbestedingsrecht, zou mogen handelen?

In paragraaf 2.15 van de Aanbestedingsleidraad schrijft de Aanbestedende dienst: “Als de Aanbestedende Dienst in de kortgedingprocedure in het ongelijk wordt gesteld (en dus niet mag overgaan tot definitieve gunning), of als anderszins mocht blijken dat de voorlopige ‘winnaar’ moet worden uitgesloten dan wel zichzelf terugtrekt, is de Aanbestedende Dienst bevoegd de opdracht (voorlopig) te gunnen aan de opvolgende Inschrijver in de rangorde (nr. 2, 3, 4, etc.). In dat geval is de Aanbestedende Dienst (dus) niet verplicht om de inschrijvingen opnieuw te beoordelen of een nieuwe aanbestedingsprocedure te organiseren. Deze bevoegdheid heeft de Aanbestedende Dienst ook ingeval de gunning definitief is en naderhand blijkt dat de gunning (om wat voor reden dan ook) onterecht is geweest. In dat geval geldt de wachtkamerregeling.” Het hiervoor onderstreepte gedeelte van het citaat uit de Aanbestedingsleidraad veronderstelt dat de Aanbestedende dienst geen gehoor hoeft te geven aan een door een voorzieningenrechter in voorkomend geval gegeven oordeel dat de inschrijvingen opnieuw moeten worden beoordeeld óf de aanbestedingsprocedure moet worden ingetrokken en de opdracht opnieuw moet worden aanbesteed. Dát behoort niet tot de mogelijkheden. Kunt u bevestigen dat in voorkomend geval de Aanbestedende dienst gevolg zal geven van het vonnis van de voorzieningenrechter, zelfs indien dat betekent dat tot herbeoordeling óf heraanbesteding zou moeten worden overgegaan? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom de Aanbestedende dienst van mening is dat als zij in een kortgedingprocedure in het ongelijk wordt gesteld zij de opdracht aan een opvolgend inschrijver mag gunnen, maar niet verplicht is tot herbeoordeling óf heraanbesteding over te gaan?

In paragraaf 2.16 van de Aanbestedingsleidraad schrijft de Aanbestedende dienst: “*Klachten kunnen niet gaan over het (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever.*” Kunt u aangeven wat het (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever is? Kunt u aangeven waar het (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever kan worden geraadpleegd? Kunt u bevestigen dat het (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever geen voorwaarden voor de (uitvoering van de) overeenkomsten bevatten? Kunt u bevestigen dat als (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever voorwaarden voor de (uitvoering van de) overeenkomsten bevatten daar een klacht over kan worden ingediend? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom over het (algemene) Inkoopbeleid van de Opdrachtgever geen klachten zouden kunnen worden ingediend?

In paragraaf 3.2.1 van de Aanbestedingsleidraad is een tabel opgenomen met de bewijsstukken die in het kader van de uitsluitingsgronden relevant zijn. De Aanbestedende dienst maakt bij “3.3 Ernstige fout” melding van “GVA ter zake mededingingsrechtelijke overtredingen”. Er bestaat één Gedragsverklaring aanbestedingen, oftewel “GVA”. Een specifiek op mededingingsrechtelijke overtredingen gerichte GVA bestaat niet. Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst de Gedragsverklaring aanbestedingen bedoelt en niet een “GVA ter zake mededingingsrechtelijke overtredingen”. Zo nee, kunt u aangeven wat wordt bedoeld met een “GVA ter zake mededingingsrechtelijke overtredingen”?

In paragraaf 4.1 van de Aanbestedingsleidraad staat: “*Als Inschrijver (delen) van de inschrijving – waaronder het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA, Bijlage 1) – niet, niet juist of niet volledig heeft verstrekt dan zal de Opdrachtgever dit aanmerken als een “valse verklaring” en Inschrijver op basis van die grond uitsluiten van deelname aan de verdere Aanbestedingsprocedure.*” De term “valse verklaring” refereert aan de facultatieve uitsluitingsgrond van artikel 2.87 lid 1 sub h van de Aanbestedingswet 2012. Bij deze uitsluitingsgrond gaat het er om dat een inschrijver verantwoordelijk kan worden gehouden voor een nalatigheid met een zekere mate van ernst. Bij het niet, niet juist of niet volledig verstrekken van (delen van) de inschrijving hoeft geenszins sprake te zijn van een nalatigheid met een zekere mate van ernst. Echter, de Aanbestedende dienst merkt dat *rücksichtslos* aan als “valse verklaring” met alle gevolgen in de onderhavige, maar ook toekomstige aanbestedingsprocedure van dien. Dát is aanbestedingsrechtelijk onjuist, want disproportioneel. Om deze reden wordt bezwaar gemaakt tegen deze passage in de Aanbestedingsleidraad en wordt er op aangedrongen dat deze passage wordt geschrapt. Indien de Aanbestedende dienst de facultatieve uitsluitingsgrond van de “valse verklaring” van toepassing verklaart, dan dekt dat de lading afdoende. Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst de hiervoor geciteerde passage uit de Aanbestedingsleidraad schrapt? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom de Aanbestedende dienst meent de passage in de Aanbestedingsleidraad te kunnen en moeten opnemen?

In paragraaf 6.2.1 van de Aanbestedingsleidraad wordt aangegeven met welke bewijsmiddelen kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan de gestelde geschiktheidseis betreffende de verzekeringen, het betreft: een (afschrift van het) polisblad óf een verklaring van de verzekeringsmaatschappij. Kan de Aanbestedende dienst bevestigen dat, teneinde aan te tonen dat aan de gestelde geschiktheids betreffende de verzekeringen wordt voldaan, ook een makelaarsverklaring kan worden overgelegd. Zo nee, kan worden onderbouwd waarom een makelaarsverklaring niet als bewijs voor het voldoen aan de gestelde geschiktheidseis betreffende de verzekeringen volstaat?

In het kader van de geschiktheidseis betreffende de financieel economische draagkracht heeft de Aanbestedende dienst opgenomen dat “aanvullend geldt” dat “*Inschrijver voldoende financiële en economische draagkracht heeft om de continuïteit van zijn bedrijfsvoering gedurende de contractperiode, inclusief eventuele verlengingen, te waarborgen*” en “*Inschrijver voldoende financiële en economische draagkracht heeft om de raamovereenkomst, en in voorkomend geval de verlenging daarvan, conform aanbestedingsdocumenten uit te voeren.*” Kunt u aangeven wanneer de Aanbestedende dienst van mening is dat een inschrijver voldoende financiële en economische draagkracht heeft om de continuïteit van zijn bedrijfsvoering gedurende de contractperiode, inclusief eventuele verlengingen, te waarborgen? Kunt u aangeven wanneer de Aanbestedende dienst van mening is dat een inschrijver voldoende financiële en economische draagkracht heeft om de raamovereenkomst, en in voorkomend geval de verlenging daarvan, conform aanbestedingsdocumenten uit te voeren? Kunt u aangeven aan de hand van welke bewijsmiddelen de Aanbestedende dienst deze beide aanvullende eisen controleert?

Bij kerncompetentie 1 wordt, zonder nadere duiding, gesproken over “*voor de specifieke doelgroep*”. Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst met “de specifieke doelgroep” bedoelt “de doelgroep die gebruik maakt van regiotaxi vervoer”? Zo nee, kan worden aangegeven wat dan met “de specifieke doelgroep” wordt bedoeld.

Het is onduidelijk óf inschrijvers per perceel een inschrijving in het kader van de kwalitatieve gunningscriteria dienen in te dienen. Kan de Aanbestedende dienst bevestigen dat per perceel een inschrijving in het kader van de kwalitatieve gunningscriteria dienen in te dienen? Zo nee, kunt u aangeven hoe de Aanbestedende dienst dán de inschrijvingen wenst te ontvangen en de vergelijkbaarheid tussen de inschrijvingen waarborgt? Het is per slot van rekening mogelijk dat een inschrijver een inschrijving voor álle percelen indient, maar ook voor minder percelen.

De beoordelingssystematiek zoals die in de paragrafen 7.4.2, 7.4.3, 7.4.4 en 7.4.5 van de Aanbestedingsleidraad is beschreven kan de aanbestedingsrechtelijke toets der kritiek niet doorstaan en de potentiële inschrijver maakt hiertegen bezwaar. Aangegeven wordt “hoe SMART-er de beschrijving hoe hoger de score”. Dát is een beoordelingsnorm die niets zegt over de inhoud van het aanbod, maar over de wijze waarop het aanbod is omschreven en is te vaag en algemeen. Bovendien sluit het niet aan op hetgeen door de Aanbestedende dienst als beoordelingsnorm kenbaar is gemaakt in de scoretabel zoals die in paragraaf 7.4 van de Aanbestedingsleidraad is opgenomen. Het is in dit verband dat wordt gewezen op het vonnis van de voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam van 9 mei 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:4206. De voorzieningenrechter overwoog als volgt: *“4.8 Hierbij komt dat het oordeel, en het daarin besloten verwijt - dat herhaaldelijk terugkeert - inhoudend dat bepaalde antwoorden of beschrijvingen door Ricoh niet SMART zijn onderbouwd, zo vaag en algemeen is dat hiermee voorshands niet aan de (primair aan het beoordelingsteam en vervolgens) aan de Gemeente te stellen motiveringseisen is voldaan. In dit verband is mede van belang dat de specifieke criteria die liggen besloten in de lettercombinatie SMART dermate algemeen en voor de hand liggend zijn dat die criteria - als beschrijving van wat in de context van een inschrijving een behoorlijke beantwoording van de vragen in het algemeen dient in te houden - niet of nauwelijks meerwaarde hebben boven hetgeen in dit opzicht toch al zou gelden als de eis van een SMART motivering niet zou worden gesteld. Daarom kan de constatering/het verwijt dat Ricoh bepaalde beweringen onvoldoende SMART heeft toegelicht, niet of nauwelijks dienen als behoorlijke motivering waarom de inschrijving op deze punten zou tekortschieten. Anders gezegd: deze constatering/dit verwijt is geen motivering, maar veronderstelt een motivering, die niet of onvoldoende is gegeven.”* Het valt daarnaast op dat bij de beoordeling “matig” en “onvoldoende” niet wordt gekeken naar de compleetheid van de uitwerking, dit in tegenstelling tot hetgeen bij de beoordeling “voldoende”, “goed” en “uitmuntend” staat. Hier komt bij dat in het kader van het (sub)gunningscriterium Partnerschap staat: *“Inschrijver is vrij om te bepalen welke onderwerpen in relatie tot dit thema worden beschreven”*, vervolgens worden vier punten genoemd die aan de orde moeten komen. Het is volstrekt onduidelijk op welke wijze de Aanbestedende dienst beoordeelt of de uitwerking compleet is op het moment dat een inschrijver vrij is te bepalen welke onderwerpen aan de orde moeten komen. Voorts geldt dat ten aanzien van de onderwerpen volstrekt onduidelijk is wát de Aanbestedende dienst beter en minder goed beoordeelt. Er staat bijvoorbeeld dat de gewenste relatie moet worden beschreven, suggesties moeten worden gedaan, moet worden aangegeven op welke wijze vorm wordt gegeven aan MVO en hoe inschrijver de organisatie over 5 jaar ziet. Wát de Aanbestedende dienst ten aanzien van deze onderwerpen als beter beoordeelt is volstrekt onduidelijk en moet alsnog worden aangegeven. Hiermee wordt niet bedoeld dat de Aanbestedende dienst moet aangeven hoe het aanbod er uit moet zien, maar wel moet aangeven óf in het kader van de gewenste relatie een hecht partnerschap óf juist een partnerschap waarbij de opdrachtnemer volledig wordt ontzorgd en weinig betrokken is beter wordt beoordeeld. Óf de suggesties beter worden beoordeeld als die behelzen dat er weinig activiteiten door de opdrachtgever moeten worden ondernomen (zo veel mogelijk ontzorging) óf dat de suggesties juist beter worden beoordeeld als die er blijk van geven dat er veel activiteit vanuit de opdrachtgever benodigd is. Bij gebrek aan deze beoordelingsnorm zal de uitkomst van de aanbestedingsprocedure bij voorbaat willekeurig zijn. Waar daarnaast bij het (sub)gunningscriterium 7.4.1 wordt geschreven “m.b.t. onderstaande onderdelen” is onduidelijk welke “onderdelen” worden bedoeld. Er staan geen onderdelen ná/onder deze zin. Bij 7.4.2 en 7.4.3 staat voorts: *“Wanneer inschrijver een onvoldoende scoort (<6) op dit onderdeel leidt dat tot uitsluiting”*. Ook dit kan niet worden geplaatst. Bij een score 6 is hoort het oordeel “matig”. Bij een score 4 hoort het oordeel “onvoldoende”. Bij 7.4.4 is het onduidelijk wát de Aanbestedende dienst van de inschrijver verwacht én hoe er punten worden toegekend aan de ontvangen aanbiedingen. Ook de omschrijving van dit (sub)gunningscriterium leidt er toe dat appels met peren vergeleken zullen worden. Immers, wat moeten inschrijvers nu omschrijven in hun aanbod en tot welke score

Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst de kwalitatieve (sub)gunningscriteria en het daarbij behorende beoordelingskader, met inachtneming van het vorenstaande aanpast, opdat volstrekt duidelijk is: Wat de doelstelling van de verscheidene (sub)gunningscriteria is – bijvoorbeeld in het kader van de implementatie het bij aanvang van de opdracht direct geruisloos uitvoeren van de opdracht; Welke onderwerpen de Aanbestedende dienst per (sub)gunningscriteria in de (SMART-e) beantwoording terug wenst te zien – bijvoorbeeld in het kader van de implementatie: 1) werving en selectie; 2) beschikbaarheid voor de uitvoering van de opdracht benodigde middelen; 3) beschrijving van het kritische tijdpad en de daarbij behorende beslismomenten; Aan de hand van welke norm per onderwerp de Aanbestedende dienst de inschrijving beoordeelt – bijvoorbeeld “hoe sneller, hoe beter”, “hoe meer ontzorging, hoe beter”, “hoe innovatiever, hoe beter”, “hoe veelomvattender, hoe beter”, “hoe minder, hoe beter” etc.; en In de beoordelingstabel opneemt 1) compleetheid uitwerking; 2) SMART-heid uitwerking; en 3) hoe de uitwerking scoort in het kader van de per onderwerp gegeven normen. Zo nee, kunt u onderbouwen waarom de Aanbestedende dienst niet tot de benodigde aanpassing overgaat?

Als bij het expireren van de looptijd van de overeenkomst de nieuwe Vervoerder, zo stelt u, “om wat voor reden dan ook niet gereed is om de nieuwe overeenkomst uit te voeren”, is de zittende Vervoerder verplicht om diens overeenkomst nog maximaal zes maanden langer en onder dezelfde condities en voorwaarden uit te voeren. Wij willen u erop wijzen dat u met deze bepaling de zittende Vervoerder eenzijdig en buitenproportioneel benadeelt, bijvoorbeeld omdat de arbeidsmarkt naar het zich laat aanzien structureel krap blijft en zittend personeel dientengevolge de reguliere einddatum van een contract vaak niet afwacht en al eerder de overstap maakt naar een andere baan. Bent u daarom bereid om deze bepaling in te kaderen door aan te geven: welke limitatieve voorwaarden u aan de redenen stelt waardoor de nieuwe Vervoerder niet gereed is. Indien u hier niet toe bereid bent, kunt u uw standpunt dan toelichten?

Kunt u aangeven of er bezwarende eisen gelden voor het opvoeren van onderaannemers ná inschrijving?

Naar onze mening dient een wachtkamerovereenkomst alleen gebruikt te worden gedurende een korte periode (maximaal twaalf maanden) waarin de gecontracteerde dienstverlener de kans krijgt te bewijzen dat hij de opdracht correct kan uitvoeren. Het gestand moeten doen van een offerte gedurende een periode van twee jaar, waarbij deze ook niet kan worden opgezegd, is naar onze mening niet proportioneel meer. Kunt u de looptijd van de wachtkamerovereenkomst verlagen tot twaalf maanden?

Inschrijver merkt op dat Bijlage 3 (door u reeds bestempeld als facultatief) niet van toepassing is. Wij verzoeken u dan ook deze bijlage te verwijderen.

Wij nemen aan dat er per rit maximaal 10 punten in mindering gebracht kunnen worden. Zien wij dat juist?

U stelt dat iedere rit met 10 punten start. Voor ieder onderdeel wordt een bepaald aantal punten in mindering gebracht bij overschrijding van de norm. Daarbij stelt u echter geen maximum aan het in mindering te brengen aantal punten per rit. Dat betekent dat bijv. in voorkomend geval van een te late rit van meer dan 10 minuten én een gegronde klacht over dit te laat zijn 20 punten aftrek gelden. En dit kan zelfs nog oplopen in het geval van een prioriteitsrit of rit op aankomsttijd. Dat betekent dat voor deze te late rit -20 punten gegeven worden. Dit lijkt inschrijver disproportioneel en verzoekt u een maximum op het aantal in mindering te brengen punten te stellen van 10 punten. Zo kan een rit nooit minder dan 0 punten krijgen. Dus is een rit niet juist uitgevoerd, krijgt men daar minder of 0 punten voor. Daarnaast zijn de 5 resp. 7 maluspunten bij te laat niet in verhouding tot de 1 resp. 3 maluspunten bij het overschrijden van de omrijdtijd. Wij verzoeken u bij te laat ritten ook 1 resp. 3 maluspunten toe te kennen. Gaat u daarmee akkoord?
Kunt u de frequentie aangeven waarmee een voertuig "gepolled" moet worden om steeds de actuele E.T.A. aan de reiziger door te laten geven?
U heeft het reglement van 2020-2024 bijgevoegd. De looptijd van uw opdracht start 2025. Zijn er op dit moment al wijzigingen t.o.v. het huidige reglement bekend? Zo ja, welke daarvan zijn voor inschrijvers van belang en wilt u deze delen?
Kunt u bevestigen dat de verklaring Beroep op bekwaamheid van derden na gunning aangeleverd moet worden? Zie ook artikel 6.5.2 van de Leidraad
Worden de SEPA formulieren door de opdrachtgever ook verzonden samen met de mailpack / brochure?
Kunt u bevestigen dat de wijze van berekening van de kilometers en de toepassing van de indicaties uit bijlage 5 ook exact zo toegepast worden in de nieuwe overeenkomst?
Kunt u ook nadere informatie verstrekken over de callcenter informatie zoals: •Tijdstip van boeken •Wachttijden aan de telefoon •Duur call •Aantal en duur gesprekken naar de klantenservice
Opdrachtgever heeft het recht betaling op te schorten als opdrachtnemer zijn verplichtingen voortvloeiend uit de overeenkomst niet geheel of niet behoorlijk nakomt. Algehele opschorting van alle betalingen betekent een onevenredig groot risico voor opdrachtnemer. Opdrachtnemer stelt daarom voor dat in voorkomend geval enkel dat deel van de vergoeding niet betaald wordt waarop de tekortkoming betrekking heeft. Gaat u daarmee akkoord?

In artikel 12 lid 3 staat dat In geval van een voortijdige beëindiging als bedoeld in het eerste lid heeft de Opdrachtnemer aanspraak op vergoeding van de tot dan toe verrichte diensten. De reden van beëindiging in het eerste en tweede lid zijn factoren waar Opdrachtnemer geen enkele invloed op heeft. Het is logisch dat Opdrachtnemer de verrichte diensten vergoed krijgt. Door vroegtijdige beëindiging vanwege redenen buiten haar invloedssfeer lijdt Opdrachtnemer schade. Wij achten het redelijk dat Opdrachtgever in die gevallen ook een schadevergoeding krijgt. Bent u bereid de tekst aan te passen en op te nemen dat ; In geval van een voortijdige beëindiging als bedoeld in het eerste lid heeft de Opdrachtnemer aanspraak op vergoeding van de tot dan toe verrichte diensten alsmede een vergoeding van de schade die Opdrachtnemer lijdt vanwege het voortijdige beëindigen van de Opdracht. Wij achten het ook redelijk dat artikel 13 lid 3 om die reden wordt weggehaald, de bepalingen zijn nogal eenzijdig opgesteld terwijl het de Opdrachtnemer is die alle risico's loopt.
Aangegeven is dat de geheimhoudingsverklaring, bijlage 5, ook bij de offerte toegevoegd moet worden. Is dat wel juist? Hij is toch immers al aangeleverd?
Bij 6 is aangegeven dat bijlage 15 SROI aangeleverd dient te worden. Klopt dit wel? Het is immers algemene informatie. Of is het de bedoeling dat deze bijlage getekend toegevoegd moet worden?
Wij willen vragen of bij een rit waarbij 2 declarabele passagiers die gelijk in en uitstappen er ook 2 x de rit vergoed kan worden. Immers er moeten wel 2 boekingen worden gedaan.
U heeft voor de kwalitatieve gunningscriteria begrijpelijkerwijs een paginalimiet opgesteld. Wij zijn groot voorstander van een dergelijke beperking, maar geven de voorkeur aan een maximaal aantal woorden, zodat er naast een bondige beschrijving ook ruimte is voor eventuele illustraties of grafieken en andere opmaak om de informatie duidelijker en prettiger over te brengen. Gaat u akkoord met het onderstaande voorstel voor een maximaal aantal woorden per gunningscriterium? Vervoer G2 Partnerschap (7.4.1) huidig: 3p, voorstel: 2550 woorden Vervoer G3 PvA Implementatie (7.4.2) huidig: 5p, voorstel: 4250 woorden Vervoer G4 PvA uitvoering (7.4.3) huidig 10p, 8500 woorden Vervoer G5 Extra (7.4.4) huidig: 2p, voorstel: 1700 woorden Vervoer G6 Duurzaamheid (7.4.5) huidig: 2p, voorstel: 1700 woorden Callcenter G2 Innovatie (7.7.1) huidig: 3p, voorstel: 2550 woorden Callcenter G3 PvA Implementatie (7.7.2) huidig: 5p, voorstel: 5100 woorden* (wij vroegen eerder om een extra pagina voor dit plan omwille van de uitgebreide uitvraag. Deze woordlimiet houdt daar al rekening mee) Callcenter G4 PvA Uitvoering (7.7.3) huidig: 8p, voorstel: 6800 woorden
Wordt het eventuele persoonlijk kilometerbudget toegekend en bijgehouden in Mybility? Ofwel, is er een terugkoppeling nodig naar Mybility over het resterende kilometerbudget?
Het is logisch – en belangrijk – dat de gehele keten haar data-veiligheid serieus neemt. Uw eis met betrekking tot het beschikken over ISO 27001, is daarvan een logisch gevolg. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat ook eventueel in te zetten onderaannemers dienen te beschikken over ISO 27001?

Veel boordcomputers beschikken niet meer over een paslezer waarmee een rit kan worden opgestart. Ook zijn de magneetstrips kwetsbaar gebleken. Meer gebruikelijke is het om toe te staan dat de rit gestart wordt middels handmatige knop bediening door de chauffeur, aangevuld met diens GPS-positie. Kan de aanbestedende dienst ook akkoord gaan met deze handmatige bediening?
U geeft aan dat reizigers ook kunnen reizen zonder Valleihoppertpas. Zijn de namen van deze reizigers wel bekend?
U geeft aan dat een pashouder met indicatie niet zonder pas mag reizen. Hoe kan de chauffeur het verschil zien tussen een 'OV-vangnet reiziger' en een 'normale reiziger'?
U geeft aan dat calamiteiten een uitzondering is. Kunt u aangeven hoe dit wordt gecontroleerd?
U beschrijft de openingstijden van het callcenter, maar niet expliciet de uitvoeringstijden door de vervoerder. Inschrijver gaat er van uit dat de start van de eerste en de laatste rit binnen de openingstijden van het callcenter dienen te liggen. Kunt u dit bevestigen?
Zo nee, wat zijn de tijden waarop het vervoer uitgevoerd dient te worden?
Wij verzoeken u om tijdens de kerstdagen en Pasen ook ruimere vooraanmeldtijden te hanteren. Bijvoorbeeld 2 dagen.
U geeft onder punt A aan dat stations uitgezonderd zijn van de standaard vooraanmeldtijd van 60 minuten. Vervolgens geeft u een opsomming van locaties waar de vooraanmeldtijd verkort is naar 30 minuten maar dit zijn uitsluitend ziekenhuizen. Kunt u bevestigen dat de stations dus ook onder de vooraanmeldtijd van 60 minuten vallen?
Kunt u bevestigen dat qua bepaling van de kortste route het de kortste route in tijd is conform de genoemde instellingen van Easytravel? Dus niet de kortste route in kilometers die wellicht een langere reistijd kent?
Easy travel De maximumsnelheid op snelwegen is vaak 100km per uur. En overdag door drukte en congestie al niet haalbaar. Wij willen u verzoeken de snelheid op de autosnelweg aan te passen naar 90 km per uur voor een realistische reistijd berekening. Kunt u hiermee akkoord gaan?
Aan wie vervalt de eigen bijdrage van de sociale begeleiding?
Komt de eigen bijdrage van de sociale begeleider toe aan de vervoerder?
Zijn de ritten van de genoemde begeleiders voor zowel de vervoerder als het callcenter declarabel?
Is het niet omslachtig dat er bij elke rit gevraagd wordt of de klant een rolstoel voor het sporten meeneemt? Of is dit alleen van toepassing wanneer iemand een indicatie heeft voor het meenemen van een sportrolstoel?
Klopt de uitleg van XSS wel?
Wat verstaat u onder 'kleine aanpassingen'?

U beschrijft een aantal situaties die overmacht kunnen zijn en geeft aan dat als deze als overmacht aangemerkt worden hierbij rekening gehouden wordt bij de behandeling van inkomende klachten die hier verband mee houden. Als een situatie als overmacht aangemerkt wordt dan betekent dit dat een tekortkoming van Opdrachtnemer niet toerekenbaar is. Het is dan logisch dat hierbij rekening gehouden wordt in de malus en er dus geen sprake is van een situatie van malus. U schrijft echter: De Opdrachtgever kan besluiten de betreffende ritten buiten de malusregeling te houden. Bent u bereid dit aan te passen in; In geval van Overmacht zal Opdrachtgever de betreffende ritten buiten de malusregeling houden ?
U geeft aan dat bij meer dan 5% niet data dat deze ritten niet meer vergoed worden. Hoe bepaalt u bij overschrijding van het niet data percentage exact welke ritten er niet vergoed worden?
Toebedeling ritten: worden de ritten aan een perceel toebedeeld op basis van postcode vertrekadres of postcode woonadres van reiziger (ongeacht postcode vertrekadres)?
De systemen dienen gereed te zijn op 01-11-2024. Dit verkort de implementatieperiode voor de systemen met 2 hele maanden. Inschrijver begrijpt de noodzaak de systemen tijdig operationeel te hebben zodat alle partijen verzekerd zijn van de juiste werking ervan, maar verzoekt u de datum van gereed hebben te verschuiven naar 01-12-2024. Daarmee winnen inschrijvers een maand implementatietijd, borgen zij de kwaliteit en is er nog steeds voldoende tijd om eventuele onvolkomenheden op te lossen voor de start van uw opdracht. Gaaf u hiermee akkoord?
U geeft aan dat het kan voorkomen dat het vervoer stil gelegd wordt door bijvoorbeeld weersomstandigheden. Hierbij is het callcenter verplicht om reizigers op de hoogte te stellen. U vraagt daarmee een extra inspanning van het callcenter terwijl er op dat moment geen enkele declarabele rit meer over blijft. Daarmee zou er ook geen vergoeding zijn voor het callcenter bij dergelijke calamiteiten. Inschrijver verzoekt u een voorziening op te nemen waarbij recht gedaan wordt aan zowel de werkzaamheden vooraf als de extra inspanning die u hier van het callcenter verlangt.
Kunt u aangeven wat het verschil is tussen het 'stilleggen van het vervoer' en een 'aannamestop'?
Kunt u aangeven wie het klachtenmeldpunt gaat verzorgen en met welke applicatie gewerkt wordt?
Zien wij het goed dat Mybility de incassoformulieren naar klanten verzendt en dat deze vervolgens retour naar de vervoerder gezonden moeten worden? Dat vervolgens de vervoerder dit verwerkt in Mybility. De vervoerder heeft dus ook rechtstreeks toegang tot de klantgegevens in Mybility.
Graag zien we dat de reizigersbijdrage alleen per automatische incasso of op rekening wordt geïnd. Minimaal zou de betaling per contant in het voertuig geschrapt moeten worden. Dit is enerzijds niet meer gewoongoed en levert in de praktijk onnodig veel werk en vertragingen op. Gaaf u hiermee akkoord?
Lezende door hetgeen is opgenomen in 1.9.4, ontstaat de indruk dat (ook) de accountant van de vervoerder bijvoorbeeld moet verklaren dat de ritkilometers correct bepaald zijn en dat de puntbestemmingen zijn begrensd tot de juiste reizigers. We hebben de indruk dat het hier om de accountantsverklaring van het callcenter gaat. Als dat niet zo is, kunt u dan per aandachtspunt aangeven of het de vervoerder of het callcenter betreft?

U geeft aan dat opdrachtnemer uiterlijk 2 maanden na het einde van een kalender jaar een accountantsverklaring dient aan te leveren. Dit is een erg korte periode. Bent u bereidt dit uit te bereiden naar 4 maanden?
Bepaalde onderdelen van de accountantsverklaring (bv h, i en j) liggen naar onze mening bij het callcenter om aan te tonen. Wilt u dit aanpassen?
U verplicht partijen om uiterlijk 2 maanden na het einde van het kalenderjaar een accountantsverklaring af te (laten) geven. Wij zijn in deze afhankelijk van een derde partij en zien dat deze gegevens niet altijd binnen 3 maanden in ons bezit zijn. Bent u daarom bereid om deze periode te verruimen naar 6 maanden?
U geeft aan dat de vervoerder moet koppeling hebben met Mybility? Is niet voldoende als het callcenter deze koppeling heeft?
U geeft aan dat opdrachtnemer een koppeling dient te realiseren met de pasleverancier op kosten van de opdrachtnemer. U geeft hierbij aan dat dit momenteel Mybility is waarmee inschrijvers ook een inschatting kunnen maken van de kosten die dat nu met zich mee brengt. Echter wanneer u wisselt van pasleverancier kan het in onze ogen niet zo zijn dat opdrachtnemer opdraait voor de extra kosten van een nieuw te maken koppeling met een onbekende leverancier. Wij verzoeken u dan ook deze passage zo aan te passen dat opdrachtnemer nu opdraait voor de kosten van koppeling Mybility maar dat bij wisseling in de toekomst de kosten door opdrachtgever gedragen worden. Het risico en de kosten zijn immers niet in te schatten voor inschrijvers.
Op dit moment zijn er (nog) geen Taxipoints. Kunt u aangeven of u voornemens bent deze te plaatsen en zo ja, op welke locatie(s)?
De vervoerder dient een koppeling te realiseren met de database van de pasleverancier (huidige contractant is Mybility), zodat zij op ieder moment in haar boekingssoftware beschikt over de NAW-gegevens van Pashouders, inclusief de gestelde indicaties voor het vervoer."De vervoerder doet geen ritintake maar krijgt zijn rit inclusief indicaties door van het callcenter. Kan de eis van de koppeling met Mybility voor vervoerders hiermee vervallen?
Wij zien een gordelverlengstuk als verantwoordelijkheid aan de reiziger en niet aan de vervoerder. Het is in de praktijk ondoenlijk om in ieder voertuig een gordel verlengstuk aanwezig te hebben of een logistieke planning te maken rondom de gordelverlengstukken. Bent u bereid om de verantwoordelijkheid voor het gebruik van een gordelverlengstuk bij de reiziger neer te leggen?
U verwijst naar Bijlage 18 Vervoerreglement 2020-2024. De looptijd van uw opdracht start echter in 2025. Mag inschrijver er van uit gaan dat de eisen aan het vervoer gelijk blijven? Zo nee, wilt u de nu reeds bekende wijzigingen met de inschrijvers delen?
Staat u het toe (punt 2.3.4.h) dat er via de BCT 'handsfree' gecommuniceerd wordt ?
Worden de extra kosten voor de geleidelijke groei van het aantal benodigde 400 kg rolstoelbussen vergoed?
Kunt u bevestigen dat het melden van de loosrit bij de centrale via de BCT verloopt?
In 2.3.5 van het PvE treffen wij geen minimum percentage ZE. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat een inschrijver nagenoeg het volledige vervoer met diesel rolstoelbussen gaat uitvoeren. Ook biedt het infaseren van rolstoelbussen vanaf 2026 – zonder het benoemen van percentages en datum - nogal wat ruimte. Het lijkt er op dat u onbedoeld de deur open zet om de opdracht nagenoeg volledig met rolstoelbussen op diesel uit te gaan voeren. Heeft de aanbestedende dienst dit zo bedoeld? En zo ja, is de aanbestedende dienst er toe bereid de inzet van ZE-rolstoelbussen extra te belonen, bijvoorbeeld door een bonus regeling toe voegen in bijlage 13B?

U geeft in deze paragraaf een opsomming van de risico's omtrent de tijdige inzet van duurzame voertuigen. Inschrijver vraagt zich af wat het doel is van deze opsomming. Wilt u hiermee uitsluiten dat een inschrijver zich hier op kan beroepen of wilt u juist aangeven dat u begrip kunt opbrengen wanneer duurzaamheid niet (meteen) gehaald kan worden door genoemde redenen?
U geeft aan dat u beseft dat de gestelde eis afhankelijk is van a,b en c. Hoe wordt bepaald of a,b of c van toepassing zijn?
Punt h: u geeft aan dat de persoon in checkt via de pas. Als reiziger geen pas heeft (OV-vangnet reiziger), hoe controleert de chauffeur of de juiste persoon instapt?
Gaat de opdrachtgever akkoord om een nieuwe rit na een een loosmelding op de juiste locatie en met uitgevoerde terugbel-service te boeken op 60 minuten?
In de tabel met indicaties en toeslagen staan de indicaties waarvoor inzet van een rolstoelbus noodzakelijk is (zoals omschreven in PvE 1.4.6) niet vermeld. Kunt u deze toevoegen, met een passende toeslag?
Wij vragen een hogere opstapvergoeding voor ritten die met een rolstoelvoertuig moeten worden uitgevoerd van minimaal 8 km ipv 4 km (niet inklapbare rolstoel, passagier blijft in rolstoel, elektrische rolstoel, scootmobiel ; handbike etc.) Daarnaast zien wij graag een toeslagpercentage op het km-tarief voor ritten die met een rolstoelvoertuig worden uitgevoerd of minimaal een toeslag in kilometers bovenop een hoger opstap kilometrage. Ons voorstel daarin is 20%. De kosten van de inzet van een rolstoelvoertuig zijn namelijk veel hoger dan van een taxi(bus). Alleen de aanschafwaarde ligt 2 keer zo hoog. Daarnaast zijn er meer (hogere) kosten als onderhoud, keuringen en brandstof/elektriciteit. Bent u hiertoe bereid?
U geeft aan dat betaling binnen 30 dagen na 'acceptatie' van de factuur geschiedt. Wat verstaat u onder acceptatie? Kunt u bevestigen dat u hier het moment bedoelt dat de opdrachtnemer de factuur bij u aanbiedt?
Zijn er geen toeslag kilometers voor klanten met een rolstoel of scootmobiel? Zo nee, kunnen die dan toegevoegd worden? Immers voor dergelijke klanten moeten duurdere rolstoelbussen ingezet worden.
Bij punt d. geeft u aan dat bij budgetoverschrijding verstrekte indicaties vervallen? Welke indicaties bedoelt u?
U geeft aan dat het callcenter de genoemde 0900 nummers dient te gebruiken. Kunnen deze in de telefooncentrale worden opgenomen van het callcenter of worden deze nummers doorgeschakeld? En kunt u aangeven wat de kosten zijn van het doorschakelen?
Kunt u aangeven welke kosten er zijn voor het in stand houden van de nummers en derhalve in de aan te bieden tarieven verdisconteerd moeten worden. Indien dit niet verstrekt kan worden, is het dan niet handiger deze kosten onder de opdrachtgever te laten vallen.
Wij verzoeken u de wachttijd aan de telefoon te verruimen. De 25 seconden is laag. Ons voorstel daarbij is dat 80% van de telefoongesprekken binnen gemiddeld 30 seconden aangenomen moeten worden en 98% binnen 60 seconden.

Als er er een pre-bericht wordt ingesteld op het telefoonnummer, dan vindt er overleg plaats over het vaststellen van de wachttijd. Kan dit betekenen dat de tijd van het pre-bericht meegeteld wordt bij de wachttijd?
Worden deze gegevens ook door de huidige contractant of opdrachtgever aan de nieuwe contractant van het callcenter aangeleverd?
Kunt u aangeven welke vergoeding het callcenter ontvangt wanneer de OV-vangnet reiziger gebruik maakt van het OV-reisadvies en geen Regiotaxi rit boekt?
Een OV-vangnet reiziger is declarabel, maar wanneer hij meereist niet. Er moeten wel 2 ritten ingeboekt worden en eigen bijdrages worden verrekend. Wij willen u verzoeken het te versimpelen door elke declarabele reiziger ook te vergoeden en dit niet afhankelijk te laten zijn van het gelijktijdig in- en uitstappen.
Wanneer een pashouder en een OV-reiziger onafhankelijk van elkaar een rit boekt, maar ze reizen wel vanaf hetzelfde instapadres naar hetzelfde uitstapadres, zijn de 2 ritten naar wij aannamen beiden declarabel. Kunt u dat bevestigen?
Wij willen u verzoeken de toch de geannuleerde ritten te vergoeden. Immers er is 2 x een prestatie verricht, het inboeken en het annuleren. Ook een vergoeding voor het boeken van een loosrit vinden wij niet irreëel. Ook daar heeft het callcenter een inspanning voor moeten doen.
Wie incasseert de € 7,50 van de Valleihopperpas?
"De gemeente kan daarnaast informatie over de beperking van een Pashouder registreren bij de Valleihopperpas als deze van belang is voor het goed uitvoeren van de rit". Wij verwachten dat deze informatie wordt vastgelegd bij pasaanvraag in Mybility. Hoe loopt het proces als de indicatie of "de informatie die van belang is voor het goed uitvoeren van een rit" voor een al bestaande pashouder verandert? Loopt dit via Mybility?
Wij verzoeken u het voorschrijven van Easy Travel route planner waarmee reistijd en dergelijke wordt vastgesteld te laten vallen. Easy Travel is geen gemeengoed meer in de huidige markt. Wij stellen voor dat u "Easy Travel of gelijkwaardige aan opdrachtgever voor te leggen routeplanningssoftware" in het PvE opneemt.
Er staat "Deze rit is declarabel". Geldt dat ook voor de begeleider uit de Gelderse gemeenten? Dus is het van toepassing op beide voorbeelden?
In de contracten kunnen wij niet terugvinden bij welke overeenkomst de verwerkersovereenkomst van toepassing is. Wij gaan er op basis van de uit te voeren werkzaamheden, de verantwoordelijkheden en de uitwerking ervan uit dat de verwerkersovereenkomst enkel van toepassing is bij de partij die ook de overeenkomst Callcenter (Perceel 4) aangaat met Aanbestedende Dienst. Voor het uitvoeren van het contract Vervoer (Percelen 1, 2 en 3) is de vervoerder immers zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke. De vervoerder heeft namelijk als hoofddoel het vervoeren van personen van A naar B en ervoor te zorgen dat een persoon op de juiste plaats wordt opgehaald en naar de juiste locatie wordt gebracht. De persoonsgegevens die hierbij worden verwerkt, die door de Aanbestedende Dienst worden verstrekt, zijn daarom een bijzaak. Zowel de Aanbestedende Dienst als de vervoerende partij worden in dit kader aangemerkt als zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke. Kunt u bovenstaande bevestigen?

Inschrijvers dienen bij hun inschrijving rekening te houden met investeringen welke gedaan dienen te worden voor de uitvoer van de opdracht, waaronder maar niet uitsluitend in (duurzaam) materieel en personeel. Indien een Inschrijver geen opdracht gegund krijgt, dan is het voor de betreffende inschrijver niet realistisch om deze investeringen te doen. Echter, indien een wachtkamerovereenkomst wordt gesloten, dan dient betreffende Inschrijver wel haar inschrijving gedurende minimaal een jaar gestand te doen. Gedurende de periode van 1 jaar, of eventueel de opvolgende periode daarna, kunnen prijzen voor zowel materieel als arbeid aan verandering onderhevig zijn, waardoor de aangeboden tarieven (ook met NEA indexering) mogelijk niet meer dekkend zijn. Wij verzoeken de Opdrachtgever te bevestigen dat in voorkomend geval en voorzover kostenverhogende omstandigheden zich voordoen welke niet aan (handelen van) de Inschrijver zijn toe te wijzen en welke in redelijkheid niet door Inschrijver konden worden voorzien, deze wijzigingen gedurende de looptijd van een wachtkamerovereenkomst aan Opdrachtgever kunnen worden gemeld en deze door Opdrachtgever zullen worden geaccepteerd. Zo nee, waarom niet?

Kunt u bevestigen dat de Aanbestedende dienst een inschrijving met een prijs die zich binnen de bandbreedte bevindt als een marktconforme, reële, niet abnormaal lage prijs aanmerkt? Zo ja, kunt u uitleggen waarom de Aanbestedende dienst dan toch van alles heeft opgenomen over het realiteitsgehalte, de marktconformiteit en het eventuele abnormaal lage karakter van de prijs? Immers, uit de Aanbestedingsleidraad volgt dat iedere inschrijver die een inschrijving indient met een buiten de bandbreedte vallend declarabel kilometertarief van verdere deelname aan de aanbestedingsprocedure wordt uitgesloten. Het is onder die omstandigheden volstrekt irrelevant óf sprake is van een vermoeden van een niet marktconforme, irreële en/of abnormaal lage prijs. Zo nee, kunt u dan de betekenis van de bandbreedte van het declarabele kilometertarief toelichten en aangeven wanneer de Aanbestedende dienst de door een inschrijver geoffeerde prijs marktconform, reëel en niet abnormaal laag acht?

Een van de facultatieve uitsluitingsgronden ziet op faillissementen, insolventie of gelijksoortig. Valt het toepassen van een sterfhuisconstructie hier ook onder?

Antwoord "inhoudelijk"

De prijs per declarabele kilometer wordt met het percentage uit de tabel aangepast over de gerealiseerde declarabele kilometers/ritten. Dus bij 25% daling krijgt de Opdrachtnemer de resterende 75% vergoed tegen de inschrijfprijs plus 3%.

Tijdstip van boeken, telefonisch of via internet en aantal call's is aan te leveren. Bijlage 5 wordt hiermee aangevuld. Deze wordt na het aanleveren van de ondertekende geheimhoudingsverklaring aangeleverd. Als u deze al heeft ingeleverd, krijgt u automatisch de aangepaste versie van Bijlage 5 toegestuurd.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Dat is juist.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Opdrachtgever gaat ervan uit dat de verlengingsopties kunnen worden benut. Enkele redenen van niet verlengen zouden bijvoorbeeld kunnen zijn: wanprestaties, gebrekkige samenwerking en marktontwikkelingen.

Ja daar mag u van uitgaan, indien de vragen en antwoorden betrekking hebben op de overeenkomst.

Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.

Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.

Indien door het AIM bevestigd kan worden dat deze maatregel niet meer van toepassing is, is de Opdrachtgever bereid om deze passage niet mee te nemen in de overeenkomst.

Geen zwaardere eisen, maar partijen moeten wel voldoen aan alle in het PvE gestelde eisen en na goedkeuring van opdrachtgever

Dat is juist.

Uw constatering is correct. U dient te lezen: de hoofdaannemer is eindverantwoordelijk voor de planning en de facturatie.

Nee, het is niet toegestaan om met meerdere ondernemingen binnen eenzelfde holding- of moedermaatschappij of met bedrijven met gelijke bestuurders/UBO's in te schrijven. De veronderstelling dat perceel 2 en 3 aan één onderneming gegund kunnen worden is ook niet juist. Zie Aanbestedingsleidraad Artikel 7.1.

De passage onder 2.10 j vanaf 'tenzij' t/m 'hebben gedaan' komt te vervallen. Zie verder antwoord op vraag nummer 15
Het gestelde in 2.10c en de reactie op de vragen 15 en 16 zijn volgens Opdrachtgever voldoende duidelijk.
Opdrachtgever is hiertoe niet bereid.
Dat mag u aannemen.
Opdrachtgever heeft het juiste UEA formulier geupload. Alle facultatieve uitsluitingsgronden zijn van toepassing. Uitsluitend voor 3.3. en 3.4. vraagt opdrachtgever naast ondertekening UEA ook bewijsstukken op.
I.v.m. de beoordeling op de gunningscriteria "Kwaliteit" wordt Bijlage 16 Opgave prijzen, met daarin het prijsaanbod, pas geopend door twee personen van het AB-team nadat de beoordeling op de gunningscriteria "Kwaliteit" is afgerond.
Als de inschrijver delen van de inschrijving waaronder het UEA niet of niet juist of niet volledig heeft verstrekt dan kan de opdrachtgever Inschrijver op basis van die grond uitsluiten. Dit is afhankelijk van de ernst van de ommissie.
Opdrachtgever gaat ervan uit dat de uitgevoerde ritten zijn gereden door hoofdaannemer.
Dat is juist.
Uw constatering klopt inderdaad, maar Bijlage 25 komt te vervallen. Zie ook de reactie op de vragen nummers 69 t/m 71 en 76.
Dat is juist.
Dat is juist.
Dat is juist.
Dat is juist.
Opdrachtgever verstaat hieronder een gelijkwaardig kwaliteitsmanagement systeem, bijvoorbeeld ISO 9004.

Dat is juist.
Dat is juist.
Dat is correct.
Opdrachtgever heeft vooraf eigen kostprijsberekeningen uitgevoerd met eigen kengetallen en met kengetallen uit soortgelijke projecten. Daarmee is het overtuigd dat inschrijvers binnen deze bandbreedte een passende aanbidding kunnen doen.
Zie reactie op vraag nummer 34.
Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.
De kostencalculatie dient in een aanvullende Excel bestand aangeleverd te worden.
Opdrachtgever vindt de omschrijving in de tabel duidelijk genoeg.
Opdrachtgever is van mening dat dit helder genoeg omschreven staat (zie Begrippenlijst, bijlage 4). Dat wat u aangeeft te doen, dient u ook uit te voeren binnen een realistisch tijdspad.
Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord, het is aan de inschrijver om wel of geen plaatjes/tabellen te gebruiken.
Opdrachtgever bedoelt hiermee dat een keuze kan worden gemaakt uit b t/m h of zelf een onderwerp ingebracht kan worden. Inschrijver dient <u>maximaal</u> drie (3) onderdelen te hebben beschreven. Van inschrijver mag worden verwacht dat deze zelf hierin een keuze kan maken. Er wordt per onderdeel (max. 3) een score gegeven. Indien meer dan 3 voorstellen worden ingediend, worden deze terzijde geschoven en niet beoordeeld.

Zie reactie op vraag nummer 40.

Opdrachtgever gaat niet akkoord met het voorstel. Beiden zijn maatschappelijk relevant.

Zie reactie op vraag nummer 40.

Zie reactie op vraagnummer 34.

Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.

Er wordt aan maximaal 5 voorstellen punten gegeven. Indien meer dan 5 voorstellen worden ingediend, worden deze terzijde geschoven en niet niet beoordeeld.
Zie ook het antwoord op vraag nummer 48

Uw constatering is correct. Dit is een ommisie in de tekst in Artikel 7.7.1. U dient te lezen:“.....per aangeboden voorstel, die naar de mening van de beoordelingscommissie een bijdrage levert aan wezenlijke innovatie, 40 punten per aangeboden voorstel met een maximum van 200 punten.”

Zie antwoord vraag nummer 48.

Opdrachtgever is hiertoe niet bereid.

De innovatieve functionaliteiten kunnen inderdaad op beide betrekking hebben. Er is ook sprake van een wisselwerking tussen Opdrachtgever, Vervoerders en Callcenter. Het is niet ondenkbaar dat er verschillen ontstaan tussen percelen.

Zie antwoord vraag nummer 48.

Ja dat klopt.

Opdrachtgever kan dit bevestigen

Opdrachtgever doelt hiermee op verschillende vervoersmogelijkheden, waarbij de nadruk ligt op actuele reisinformatie

Deze zin wordt nader uitgelegd in Aanbestedingsleidraad Artikel 1.6.

Dat is juist.

Dat is juist.
Opdrachtgever kan dit bevestigen.
Inschrijver kan voor onderdeel a (van 7.4.4)"beheersbaar houden van vervoer" maximaal 60 punten scoren en daarnaast nog 3 * 30 punten extra kwaliteitspunten.
Uw constatering is correct. Er mogen maximaal drie extra's worden aangeboden. Deze extra's moeten door de aanbieder uitgevoerd kunnen worden.
De voorstellen die gedaan worden, moeten door de aanbieder uitgevoerd kunnen worden. Tijdens de implementatie wordt met elkaar afgesproken wat wel/niet uitgevoerd moet worden.
Mogelijke combinatie vanuit verschillende opdrachtgevers.
Op dit moment is dit niet aan de orde, los van het vrijwilligersvervoer dat in een aantal gemeenten al dan niet wordt ingezet.
Bij het aangaan van een raamovereenkomst is Opdrachtgever verplicht een plafond te stellen. Dit plafond is berekend op basis van de contractduur, inclusief eventuele verlengingen.
Ja daar mag u van uitgaan, indien de vragen en antwoorden betrekking hebben op de overeenkomst.
Opdrachtgever is van mening dat er voldoende expertise aanwezig is. Alle beoordelaars zijn verbonden aan vervoer gerelateerde werkzaamheden.
Zie reactie op vraag nummer 67.
Bijlage 25 komt te vervallen.
Bijlage 25 komt te vervallen.

Bijlage 25 komt te vervallen.
Inschrijver dient voor ieder mogelijk in te schrijven perceel afzonderlijk kwalitatieve stukken in te leveren.
Maatschappelijk verantwoord ondernemen kan naar mening van Opdrachtgever op meerdere manieren worden ingevuld dan alleen Duurzaamheid en SROI.
Zie reactie op vraag nummer 40.
Ja, Bijlage 20 dient ingevuld te worden. Bijlage 25 komt te vervallen.
Opdrachtgever doelt hiermee op verschillende vervoersmogelijkheden, waarbij de nadruk ligt op actuele reisinformatie.
Vanaf moment van Productie.
Bestuursoverleg Basismobiliteit = Bestuursoverleg Bedrijfvoeringsorganisatie (BVO) Valleihopper.
Nadrukkelijk wordt gesteld dat, als de aanbidding niet voldoet aan alle voorwaarden (vormvereisten en volledigheid) zoals vermeld in deze paragraaf, de aanbidding <u>kan</u> worden afgewezen.

Opdrachtgever kan bevestigen dat de genoemde termijn van 20 kalenderdagen ingaat op de dag na dagtekening van de gunningsbeslissing en zodoende wordt aangesloten bij artikel 2.127 lid 2 van de Aanbestedingswet.

Wij kunnen bevestigen dat Opdrachtgever toepassing geeft aan artikel 2.131 Aanbestedingswet.

Opdrachtgever houdt zich uiteraard aan het vonnis van een kort geding rechter, indien deze situatie zich zou afspelen.

Valleihopper hanteert het Barnevelds inkoopbeleid. Deze is te vinden op de website van de gemeente Barneveld. Opdrachtgever bevestigt dat het inkoopbeleid geen voorwaarden voor de uitvoering van de overeenkomst bevat.

Opdrachtgever bevestigt dat de Gedragsverklaring aanbesteden bedoeld wordt.

Als de inschrijver delen van de inschrijving waaronder het UEA niet of niet juist of niet volledig heeft verstrekt dan kan de Opdrachtgever Inschrijver op basis van die grond uitsluiten. Dit is afhankelijk van de ernst van de omissie.

Nee, er mag geen makelaarsverklaring worden overgelegd. De bewijsmiddelen ten aanzien van de geschiktheidseis verzekeringen zijn een (afschrift van het) polisblad óf een verklaring van de verzekeringsmaatschappij.

Zie paragraaf 6.2.2 van de Aanbestedingsleidraad.

Met specifieke doelgroep wordt bedoeld een ieder die gebruik maakt van het vraagafhankelijk vervoer.

Zie reactie op vraag nummer 72.

De zin: hoe SMART-er hoe beter mag worden genegeerd en wordt niet meegenomen in de beoordeling.

Opdrachtgever behoudt zich het recht om de tekst zoals beschreven in artikel 7.4.2 t/m 7.4.5 niet aan te passen en is van mening dat de vraagstelling duidelijk genoeg is.

"<" betekent: minder

dan. In dit geval betekent dit lager dan een 6 = onvoldoende.

Opdrachtgever verwacht dat SMART wordt ingeschreven. Zie verder reactie op vraag nummer 90.

Dit is een gangbare maatregel om in een contract op te nemen. Opdrachtgever is niet voornemens om dit aan te passen.

Er moet wel worden voldaan aan alle in het PvE gestelde eisen en na goedkeuring van Opdrachtgever.

Opdrachtgever gaat akkoord met het voorstel.

Opdrachtgever gaat de standaard verwerkersovereenkomst op voorhand niet aanpassen. Deze wordt tijdens de implementatie fase definitief gemaakt.

Nee, dat ziet u niet juist. Op alle drie onderdelen (stiptheid, omrijden en gegronde klacht) kunnen punten in mindering gebracht worden.

Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.

De E.T.A hoeft alleen uitgerekend te worden op het moment dat er om gevraagd wordt of door het callcenter of door de klant

De enige aanpassingen in het vervoerreglement zijn de toevoeging van enkele hulpmiddelen in het voertuig. Zie PvE 1.4.6

Verklaring Moedermaatschappij (bijlage 20) dient bij de inschrijving aangeleverd te worden. (zie checklist bijlage 26)

Ja dit formulier zit in het welkomstpakket naar de reizigers.

Opdrachtgever kan dit bevestigen.

Zie reactie op vraag nummer 2.

Opdrachtgever gaat hiermee niet akkoord.

Opdrachtgever is niet bereid artikel 12.3 aan te passen en evenmin om artikel 13.3 te verwijderen.

Dat is correct, indien deze al is ingeleverd bij het opvragen van bijlage 5, hoeft dat niet opnieuw gedaan te worden.

Nee, dit klopt inderdaad niet. Er hoeft geen bijlage 15 te worden ingediend. Deze bijlage is informatief.

Ja dat is mogelijk, indien er met 2 (of meerdere) pasnummers een rit wordt geboekt.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. Zie reactie op vraag nummer 40.

Het kilometerbudget wordt in Mybility bijgehouden. Daarom is een koppeling met Mybility noodzakelijk.

Het gestelde in het Programma van Eisen en de aanbestedingsleidraad zijn ook van toepassing op onderaannemers. Zie PvE artikel 1.1

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. Indien de situatie zich voordoet, neemt vervoerder hierin maatregelen en contacteert Opdrachtgever welke maatregelen genomen worden.
Deze reizigers reizen onder een algemeen pasnummer en dienen bij de reservering hun naam en telefoonnummer door te geven.
Dit verschil is herleidbaar uit het pasnummer.
Opdrachtgever gaat ervan uit dat bij calamiteiten er direct wordt gecommuniceerd tussen Opdrachtnemer en Opdrachtgever.
Uw constatering is niet correct. De tekst in 1.3.1 is volgens opdrachtgever duidelijk.
Voor ritten tijdens de Kerstdagen wordt een ruimere vooraanmeldtijd gehanteerd. Voor de Paasdagen en overige feestdagen vindt Oprachtgever dit niet noodzakelijk.
Uw constatering is juist.
Het gaat om de kortste route in kilometers. Het aantal te bereizen kilometers wordt bepaald aan de hand van de kortste route tussen in- en uitstap van de reiziger.
Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.
Deze vervalt aan de Opdrachtgever.
Zie reactie op vraag nummer 121.
Opdrachtgever bevestigt dat genoemde begeleiders zowel voor het callcenter als voor de vervoerder declarabel zijn.
Dit is alleen van toepassing indien de reiziger hiervoor een indicatie heeft.
Nee, klopt inderdaad niet. Dit moet zijn: Cross Side Scripting.
Onder kleine aanpassingen verstaat Opdrachtgever dat deze geen tot weinig impact hebben op de hiervoor benodigde tijd, fte en kosten.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Dit wordt niet op ritniveau beoordeeld. Voor elk procent boven de 5% wordt één procent van de totale rekening in mindering gebracht. Hierdoor is de malus gebaseerd op de gemiddelde ritopbrengst. Bij data van 100% t/m 95% is de vergoeding 100%. Vervolgens: data van 94% is vergoeding 99%, data 93% dan is vergoeding 98% enz.

De ritten worden toebedeeld aan het woonadres van de reiziger.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Stilleggen vervoer gebeurt bij vervoerder (worden geen ritten meer gereden). Aannamestop gebeurt bij callcenter (worden geen ritten meer aangenomen). Beiden gaan in overleg met Opdrachtgever.

Klachtenmeldpunt wordt momenteel uitgevoerd door Trafficon en de klachten worden geregistreerd in SMILE.

Ja, dat klopt. Opdrachtnemer kan er voor kiezen om deze formulieren te laten verwerken door Mybility. Daarvoor zal de vervoerder afspraken moeten maken met Mybility.

Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. Tevens kunnen OV-ritten niet op automatische incasso of op rekening worden gereden.

Dat klopt, maar hierover worden in de implementatieperiode nadere afspraken gemaakt.

Opdrachtgever verlengt de termijn naar 3 maanden (uiterlijk 1 april).
Zie reactie op vraag nummer 136.
Zie reactie op vraag nummer 137.
Nee, de koppeling kan niet vervallen in verband met registratie van automatische incasso en km-budget.
Mocht Opdrachtgever in de toekomst besluiten te wisselen van pasleverancier, dan zijn de kosten hiervoor voor Opdrachtgever.
Opdrachtgever is vooralsnog niet voornemens een of meerdere Taxipoints te plaatsen.
Deze kan niet vervallen, omdat de automatische incasso's verwerkt moeten worden in Mybility.
Opdrachtgever is van mening dat dit tot de standaard uitrusting van een voertuig behoort. Ook in het kader van de veiligheid is dit de verantwoordelijkheid van vervoerder.
Zie reactie op vraag nummer 99.
Opdrachtgever is hiermee akkoord, indien dit voor Opdrachtnemer een goed werkend communicatiemiddel is.
Nee. Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.
Chauffeur dient de loosmelding in het voertuig te doen via de BCT inclusief de GPS gegevens van de locatie.
Opdrachtgever heeft dit zo niet bedoeld. In de geest van de maatschappelijke ontwikkelingen is het doel van Opdrachtgever om zo snel mogelijk over te stappen naar volledig ZE. Dit geldt voor alle voertuigen inclusief de rolstoelbussen.

Opdrachtgever benoemt hier mogelijke redenen waardoor vertraging kan ontstaan bij de aanschaf van elektrische voertuigen. Opdrachtgever gaat ervan uit dat vervoerder er alles aan doet om ervoor te zorgen dat vanaf 2025 er volledig ZE wordt gereden. Zie ook reactie bij vraag nummer 149.
Indien vanaf 2026 geen elektrische rolstoelbussen worden ingezet door opdrachtnemer, dient deze de reden(en) te kunnen verantwoorden, waarop door Opdrachtgever kan worden getoetst.
Mocht iemand reizen zonder pas, dan is een algemeen pasnummer van kracht. De naam is bekend bij chauffeur, reiziger dient vooraf te betalen en zo nodig kan een chauffeur om een ID-bewijs vragen.
Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.
Nee, Opdrachtgever is hier niet mee akkoord. De populatie rolstoelgebruikers is de afgelopen jaren stabiel en kan derhalve makkelijk in de prijs verdisconteerd worden.
Zie reactie op vraag nummer 154.
Opdrachtgever bevestigt dit.
Zie reactie op vraag nummer 154.
Opdrachtgever bedoelt hiermee de door de betreffende gemeente afgegeven indicatie voor het reizen met het Wmo-vervoer.
Opdrachtgever levert alleen het nummer aan. De kosten voor het gebruik zijn afhankelijk van de afspraken die het callcenter heeft gemaakt met zijn provider. Daarvoor is het callcenter verantwoordelijk.
Zie reactie op vraag nummer 159.
Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.

Uw constatering is correct.
De nieuwe contractant moet het contract goed kunnen starten. De benodigde gegevens daarvoor zullen tijdens de implementatie besproken worden en <u>Opdrachtgever is daarvoor verantwoordelijk.</u>
Bij de start van het contract hoeft geen OV-reisadvies te worden gegeven en staat hier vergoeding tegenover. Mocht er in de toekomst een reisadvies worden ingevoerd, dan wordt over de vergoeding hiervan nadere afspraken gemaakt (zie paragraaf 3.4.6 PvE).
Opdrachtgever begrijpt niet waar u op doelt. In 3.6.2 staat duidelijk uitgelegd welke reizigers declarabel zijn. Dat zijn alle OV reizigers, met uitzondering van de reiziger die een OV begeleiderskaart heeft.
Dat is juist.
Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord.
Mybility incasseert namens de "woongemeente" betreffende reiziger.
De benodigde indicatie en extra informatie voor callcenter en vervoerder wordt vastgelegd in Mybility.
Opdrachtgever gaat niet akkoord met uw voorstel.
Het is van toepassing op beide voorbeelden en voor zowel het callcenter als voor de vervoerder declarabel
Uw constatering is correct. De Verwerkersovereenkomst geldt alleen voor het callcenter.

Opdrachtgever is niet bereid de wachtkamerovereenkomst in die zin aan te passen en houdt de NEA-index aan.

Opdrachtgever heeft reële bandbreedte ingesteld. Tevens dient de onderbouwing van uw inschrijfprijs gebaseerd te zijn op realistische prijzen / kerngetallen.

Opdrachtgever is van mening dat de facultatieve uitsluiting duidelijk genoeg is.