

Nvl "Internationale (boedel)verhuisdiensten voor personeel" IUC23-697			
Nr	Locatie (document, hoofdstuk, pagina)	Vraag	Antwoord (invullen door IUC)
1	Beschrijvend document, Par 3.4, blz 17, kopje 'Motivering langere looptijd.. Tevens: Bijlage 2 Specificatie van de opdracht 3.3.3.4, UE B42	Er wordt hierin vermeld dat het verplaatsen van de langdurige opslag een sterk negatieve impact heeft op duurzaamheid. Is het vanuit dat oogpunt (en tevens risico en kosten) niet beter alle opslag te laten staan? Dat kan uitstekend tussen de diverse leveranciers worden afgestemd en opgelost. Verplaatsing van de opslag raden we sterk af.	Het laten staan van de langdurige opslag bij de (huidige) opdrachtnemer is overwogen. Dit zou echter betekenen dat de aanbestedende dienst in de toekomst te maken heeft met 2 of meer partijen. De aanbestedende dienst heeft er daarom voor gekozen om ook de bestaande langdurige opslag onder te brengen bij de middels deze aanbesteding te contracteren opdrachtnemer.
2	Beschrijvend document, 5.2 Wensen, Wens 1, blz 29	In wens 1 wordt verwezen naar Bijlage 1 en paragraaf 1.2.1 en 1.3.1. Dat moet zijn Bijlage 2 en paragraaf 3.2.3.1 resp 3.3.3.1	De genoemde verwijzingen zijn als volgt aangepast: In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 5.2 "Wensen", Wens 1, stond het volgende: <i>"Zie ook Bijlage 1 Specificatie van de Opdracht §3.2.1 (perceel 1) en §3.3.1 (perceel 2)."</i> En <i>"Een korte beschrijving van het door u voorgestelde voorbereidingsfase, onderverdeeld in de processtappen uit Bijlage 1 Specificatie van de Opdracht §1.2.1 (perceel 1) en §1.3.1 (perceel 2)."</i> Dit is aangepast naar: <i>"Zie ook Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht §3.2.1 (perceel 1) en §3.3.1 (perceel 2)."</i> En <i>"Een korte beschrijving van het door u voorgestelde voorbereidingsfase, onderverdeeld in de processtappen uit Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht §3.2.1 (perceel 1) en §3.3.1 (perceel 2)."</i>
3	Beschrijvend document, 5.3 Implementatie-test, blz 37	In tweede alinea staat een verwijzing naar Bijlage 1, moet zijn Bijlage 2.	De genoemde verwijzing is als volgt aangepast: In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 5.3 "Implementatie-test (acceptatie-test)", stond het volgende: <i>"Met de acceptatietest wordt aangetoond dat alle functionaliteiten van het digitaal order registratie systeem voldoen aan de in Bijlage 1 Specificatie van de Opdracht gestelde eisen en in de praktijk werkt."</i> Dit is aangepast naar: <i>"Met de acceptatietest wordt aangetoond dat alle functionaliteiten van het digitaal order registratie systeem voldoen aan de in Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht gestelde eisen en in de praktijk werkt."</i>

4	Beschrijvend document, 7.3 Nota van Inlichtingen, blz 43	Diverse verwijzingen naar paragraaf 6.2, moet zijn paragraaf 7.2	De genoemde verwijzingen zijn als volgt aangepast: In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 7.3 "Nota van Inlichtingen", stonden diverse foutieve verwijzingen naar paragraaf 6.2. Deze zijn aangepast naar paragraaf 7.2.
5	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.3, blz 8, UE8	OSA staat voor Overseas Shippers Association, niet voor Order Shipping Authorization	Dat klopt. Dit is aangepast in Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.3, blz 8, UE8.
6	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, blz 28, UE A73, 5 ^e paragraaf	Opdrachtnemer wordt geacht de verzekerde waarde (indien deze naar mening van de opdrachtnemer te hoog of te laag is) naar eigen vermogen aan te passen. Stel dat er op basis van de intake geen reden is deze aan te passen, maar bij schade (bv een total loss) blijkt er toch sprake van onderverzekering. Wie is dan verantwoordelijk voor de het vergoeden van het verschil tussen verzekerde en actuele waarde, aangezien de verzekeraar uitsluitend de verzekerde waarde zal vergoeden, en de onder-insurance clause van toepassing zal verklaren. Het is niet gebruikelijk om de verhuizer een verzekerde waarde van de klant te laten aanpassen.	Indien er op basis van de intake geen reden tot aanpassen van de verzekerde waarde is, is opdrachtnemer niet verantwoordelijk voor verschil tussen de verzekerde en actuele waarde bij onderverzekering.
7	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.3.2, UE B28 (blz 39) en paragraaf 3.3.3.4 UE B41 (blz41)	Inclusief in het tarief moet zijn 30d SIT, zowel op origin als op destination. Zoals wij dat lezen geldt dat voor zowel de opslagkosten alswel de loods in- en uitslag. Aangezien de ervaring leert dat SIT sterk kan fluctureren lijkt het ons verstandiger een vast tarief op te nemen voor SIT handling in en uit, mogelijk per land, regionaal of zelfs wereldwijd 1 tarief. Op die manier wordt SIT handling uitsluitend in rekening gebracht indien van toepassing. Indien het lukt om de SIT (sterk) omlaag te brengen zal de Opdrachtgever dus ook profiteren van dalende kosten. Op de manier waarop het nu wordt uitgevraagd zal Opdrachtgever niet financieel profiteren van dalende SIT.	Dank voor uw suggestie. De aanbestedende dienst heeft er echter bewust voor gekozen om 30 dagen SIT inclusief te laten zijn in het tarief. De aanbestedende dienst gaat daarom niet akkoord met uw voorstel.
8	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.7, blz 48, UE B58	De minimale verzekerde waarde is €2.500,- is al sinds 2008 ongewijzigd. Ons advies is deze waarde te verhogen. In artikel UE A73 (perceel 1) wordt bijvoorbeeld melding gemaakt van € 2.800,00 per kubieke meter. Dit is naar onze mening een meer realistische standaardwaarde per kubieke meter.	Dank voor uw suggestie. De aanbestedende dienst is op dit moment niet bereid om de minimaal verzekerde waarde te verhogen. Indien er sprake is van onderverzekering dan kan de te verhuizen medewerker zich na afhandeling van de claim wenden tot de werkgever.

9	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.7, blz 48, UE B58	Er worden diverse verzekeringsvoorwaarden genoemd, zoals 'een war-risk clause'. Normaal wil dat zeggen dat war-risk is uitgesloten van de polis. Bedoelt u te zeggen dat war-risk inclusief moet zijn? Omgekeerd geldt bv voor mould/mildew dat bepaalde oorzaken van het ontstaan van mould/mildew juist weer inbegrepen zijn (uitwendig water) en andere uitgesloten (bv 'inherent vice' door reeds aanwezig vocht in meubels zelf). Dus het feit dat er een 'clause' is, wil niet zeggen dat de genoemde schadeoorzaak ook vergoed wordt. Gaarne verduidelijking van uw wens in deze.	a) Ja, war-risk moet verzekerd (en dus inclusief) zijn. b) Ook mould/mildew moet verzekerd (en dus inclusief) zijn. Hierbij geldt dat schade als gevolg van de verhuizing verzekerd dient te zijn. Als er twijfel bestaat over of de schade het gevolg is van de verhuizing, zal verzekeringstechnisch onderzoek uit moeten wijzen of de schade al dan niet is veroorzaakt door de verhuizing.
10	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	Bij P1 Intra-Europees staat dat Heavy items <u>inclusief</u> zijn en bij P2 en P4 staat dat piano handling <u>inclusief</u> moet zijn. In de tab Additionele kosten staat dat Exceptional items (boven de 75kg) juist exclusief zijn. Gaarne verduidelijking.	In alle gevallen zijn heavy items, piano handling en exceptional items inclusief. "Exceptional items (boven de 75kg)" zijn verwijderd uit Bijlage D Prijzenblad perceel 2, tabblad additionele kosten.
11	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	Algemeen (P2 origin, P4 destination, P1 intra-Europees) – mogen voor parkervergunningen de 'leges' wel worden doorbelast?	Nee, deze kosten maken deel uit van het door-to-door verhuisproces en mogen niet separaat worden doorbelast.
12	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	P2 origin en P4 destination: Voor sommige landen is het afgeven van vaste tarieven lastig, bv door onrust / oorlog etc. Bv. Rusland, Oekraïne, Niger, Sudan. Is het mogelijk deze bestemmingen op een andere manier af te kunnen rekenen?	Nee. Het trajecttarief is bedoeld voor situaties waarin sprake is van een grote afstand tussen (lucht)haven of terminal en plaats van vertrek of bestemming en/of bijzondere omstandigheden (zoals risico's). Het trajecttarief kan gewijzigd worden als sprake is van gewijzigde omstandigheden die aanpassing van het trajecttarief noodzakelijk maken. Opdrachtnemer dient een voorstel voor aanpassing van een trajecttarief te motiveren. Opdrachtgever beoordeelt het voorstel van Opdrachtnemer en kan dit laten toetsen. In bijlage D, "Prijzenblad Perceel 2 SSO 3W, Politie en SSO CN" is, op de tabbladen Origin en Destination, bij Rusland de mogelijkheid om een trajecttarief in te vullen toegevoegd.
13	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	P2 origin en P4 destination, paar correcties; - Bij Marbella staat geen haven, maar wel een traject tarief. - Bij Kazachstan staat haven St. Petersburg. Voorkeur voor local terminal Nur Sultan bij origins/destinations buiten EU. Rusland sowieso vermijden. Indien van/naar Kazachstan - NL/EU, transport over de weg. - Juba is South-Sudan	a) In bijlage D Prijzenblad perceel 2 is op de tabbladen P2 Origin en P4 Destination bij Marbella de kolom Haven/Terminal gewijzigd in "Valencia". b) In bijlage D Prijzenblad perceel 2 is op de tabbladen P2 Origin en P4 Destination bij Kazachstan de kolom Haven / Terminal gewijzigd in "Nur Sultan". De mogelijkheid om een trajecttarief in te vullen is verwijderd. Zie in dat kader ook het antwoord op vraag 12. c) In bijlage D Prijzenblad perceel 2 is op de tabbladen P2 Origin en P4 Destination bij Juba de kolom Land Origin resp. Land Destination gewijzigd in "South-Sudan".
14	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	P4: op regel 179 staan een tweetal cellen (B en G) waarin wordt verwezen naar origin services ipv destination services.	De aanbestedende dienst meldt dat voor Bijlage D Prijzenblad Perceel 2, tabblad P4 Destination: a) Cel B179 komt te luiden: "** Professionele all-in operationele en administratieve begeleiding van het volledige (destination) traject;" b) Cel G179 komt te luiden: "** Overland transport vanaf (lucht)haven of terminal van aankomst tot bestemming (uitlaadadres)."
15	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	Intra-Europa: Storage in Transit voor 30 dagen is inclusief. Is dit inclusief de kosten voor de extra loodshandling voor in en uitslag of uitsluitend het bewaarloon?	Alle kosten voor 30 dagen SIT dienen inclusief te zijn. Hieronder wordt ten minste verstaan: inslag, opslag, uitslag en (administratieve) verwerking.

16	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	Intra-Europa, P2 origin en P4 destination: Met welk percentage zendingen SIT via de loods moeten we rekening houden bij het bepalen van de tarieven?	99% - in de meeste gevallen is er sprake van SIT voor diplomatieke zendingen op origin. Voor Caribische zendingen kan er sprake van SIT op destination. Dit is een kleinere groep, met wisselende aantallen, dus hier valt geen percentage aan te hangen.
17	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	Welk tarief mag gerekend worden voor de SIT opslag kosten (bewaarloon) boven de 30 dagen?	De werkelijke additionele kosten voor <u>opslag_SIT</u> na de 'vrije' periode van 30 kalenderdagen mogen worden doorbelast. Er mogen dus geen kosten voor in-, uitslag en (administratieve) verwerking worden doorbelast. Zie ook het tabblad Additionele kosten van bijlage D Prijzenblad perceel 2.
18	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	P2 Origin en P4 Destination: Advies om traject tarief op te splitsen naar een tarief voor LCL, 20ft, 40ft container.	<p>De aanbestedende dienst is niet bereid om het traject tarief op te splitsen naar een tarief voor LCL, 20ft, 40ft container. De aanbestedende dienst wenst één trajecttarief, onafhankelijk van de gebruikte container.</p> <p>Het traject tarief is bedoeld voor situaties waarin:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sprake is van een grote afstand tussen (lucht)haven of terminal en plaats van vertrek of bestemming; <i>en/of</i> b) sprake is van bijzondere omstandigheden (zoals risico's).

19	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	<p>Calculatie verhuisprofiel; diverse opmerkingen per regel-ID</p> <p>M-1527 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 46 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.</p> <p>M-1978 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 3 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.</p> <p>M-2066 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 7 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.</p> <p>M-2453 en M-2485 Geen container aantallen. Wel verwacht voor voertuig</p> <p>M-491 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 40 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.</p> <p>M-2358 Wordt geen tarief uitgerekend</p> <p>M-1610 en M-791 De tarieven voor de 501 tot 701 km staffel lijken niet goed berekend te worden. <u>(Zelfde geldt voor 45 andere regels)</u></p> <p>M-1214 en M-1029 Deze scenario's hebben geen volume noch een voertuig. Voor 25 van de 30 is er ook geen container aantal aangegeven <u>(Zelfde geldt voor 28 andere regels)</u></p> <p>M-1395 1212 cbm en 6 auto's lijkt aan de hoge kant</p> <p>M-77 en M-6 Aantal containers is niet 0, origin city heeft een trajecttarief maar de kolom "Traject origin" is 0 <u>(Zelfde geldt voor 266 andere regels)</u></p> <p>M-1402 en M-1485 Aantal containers is niet 0, destination city heeft een trajecttarief maar de kolom "Traject destination" is 0 <u>(Zelfde geldt voor veel andere regels)</u></p> <p>M-806, M-2453, M-2485 Transport van motor voertuig aangegeven maar worden geen kosten uitgerekend</p>	Om overzichtelijk antwoord te kunnen geven is het antwoord op deze vraag onder aan deze Nota van Inlichtingen opgenomen.
----	----------------------------------	---	--

20	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	<p>Calculatie verhuisprofiel; diverse opmerkingen per regel-ID (vervolg) M-2051, M-149, X-53, M-1343 Wegtransport traject, waarom worden ook zee origin en zee destination berekend?</p> <p>M-1772, M-1341, M-491, M-1042, M-1874 Import / Export Nederland, waarom worden hier ook EDTD kosten berekend?</p>	<p>Er zijn verschillende aanpassingen gedaan in het tabblad 'calculatie-verhuisprofiel' van bijlage D Prijzenblad perceel 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) M-2051, scenario aangepast zodat deze wordt berekend als wegtransport traject. b) M-149, scenario aangepast zodat deze wordt berekend als wegtransport traject. c) X-53, scenario aangepast zodat deze wordt berekend als wegtransport traject. d) M-1343, scenario aangepast zodat deze wordt berekend als wegtransport traject. e) M-1772, in dit scenario is sprake van een deel zeevracht én een deel luchtvracht. Scenario aangepast zodat dit goed wordt berekend. f) M-1341, in dit scenario werd ten onrechte wegtransport meegerekend. Dit is gecorrigeerd. g) M-491, scenario aangepast naar wegtransport traject. Zie ook het antwoord op vraag 13. h) M-1042, in dit scenario is sprake van een deel wegtransport en een deel zeevracht. Scenario aangepast zodat de kosten voor het motorvoertuig (zoals bedoeld) 1x berekend worden. i) M-1874, scenario aangepast naar alleen zeevracht.
21	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tab additionele kosten, cel D11, eenmalige inslag- en verwerkingskosten per m3. Klopt het dat dit bedrag is bedoeld voor zowel de inslag als de uitslag (en admin) bij SIT? Dus een bedrag per m3 dat beide diensten dekt, dat eenmaal wordt afgerekend.</p>	<p>Dat klopt. Cel D11 'eenmalige inslag- en verwerkingskosten per m3' betreft een bedrag per m3 voor inslag, (administratieve) verwerking en uitslag.</p>
22	Bijlage D, Prijzenblad perceel 2	<p>Calculatie verhuisprofiel; diverse opmerkingen per regel-ID (vervolg) M-1823, M-2271</p> <p>Lijkt een zending via Nederland waarbij een deel van traject als EDTD wordt uitgevoerd. Het lijkt er op dat voor Origin en Destination Service niet het Nederland tarief gebruikt wordt maar dat van de uiteindelijke Origin/Destination.</p> <p>Bv M-1823 Ankara > weg > NL > air > Juba. Gebruikte export tarief is dat van Ankara tarief, terwijl het traject EDTD is Ankara – NL en van daaruit door per luchtvracht naar Juba, dus het NL export tarief.</p> <p>Bv M-564 Panama > sea > NL > weg > Skopje. Gebruikte import tarief is dat van Skopje, terwijl je zou verwachten NL en vandaaruit het EDTD van NL naar Skopje. <u>(zelfde geldt voor 13 andere regels)</u></p>	<p>Er zijn verschillende aanpassingen gedaan in het tabblad 'calculatie-verhuisprofiel' van bijlage D Prijzenblad perceel 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) M-1823 Dit traject gaat van Ankara naar Nederland (wegtransport) en vervolgens naar Juba (luchtvracht). Het scenario is aangepast zodat dit juist berekend wordt. Als origin wordt Nederland aangegeven, zodat origin juist berekend wordt. b) M-2271 Dit traject gaat van Ankara naar Nederland (wegtransport). In Nederland wordt 18m3 toegevoegd, waarna de boedel naar Nicosia gaat (zeevracht). Het scenario is aangepast zodat dit juist berekend wordt. Als origin wordt Nederland aangegeven, zodat origin juist berekend wordt. c) M-564 Dit traject gaat van Panama-stad naar Nederland (zeevracht). Een deel van de boedel blijft in Nederland, waarna 5m3 naar Skopje gaat (wegtransport). Het scenario is aangepast zodat dit juist berekend wordt. Als destination wordt Nederland aangegeven, zodat destination juist berekend wordt. <p>U geeft aan dat er 13 andere regels zijn. Voor de aanbestedende dienst is niet helder welke regels / scenario's u bedoelt. Doelt u op de 13 andere scenario's waarin sprake is van een combinatie van wegtransport en zee/luchtvracht? Ook deze zijn aangepast in het in het tabblad 'calculatie-verhuisprofiel' van bijlage D Prijzenblad perceel 2, zodat ook deze scenario's juist berekend worden.</p>

23	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, blz 28, UE A73, 4 ^e , 8 ^e en 9 ^e paragraaf.	<p>Hier staat dat de auto tegen cataloguswaarde moet worden verzekerd. Dat is in onze ogen de nieuwwaarde op dat moment. Echter, in de volgende paragraaf staat een uitzondering genoemd voor motorvoertuigen (als zaak die algemeen aanvaard wordt minder waard te worden). Met welke waarde moeten we rekening houden?</p> <p>Tevens de vraag of Motorvoertuigen een maximale te verzekerde waarde hebben?</p>	<p>a) Opdrachtnemer presenteert het aanvraagformulier voor een verzekering aan de te verhuizen medewerker via het Infoportaal en ziet er op toe dat het formulier ingevuld retour wordt ontvangen.</p> <p>Opdrachtnemer beoordeelt het aanvraagformulier – en past de daarin vermelde waardes (geschat volume, opgegeven nieuwwaarde van de goederen en/of de cataloguswaarde van de Motorvoertuigen) aan als deze niet in overeenstemming zijn met de werkelijkheid. Voor een motorvoertuig geldt hierbij dat, als de werkelijke waarde hoger/lager is dan de cataloguswaarde, uitgegaan dient te worden van vervanging op de plaats van bestemming.</p> <p>Als de te verhuizen medewerker <u>niet tijdig</u> (1 week na de eerste pakdatum) <u>een verzekeringsaanvraagformulier heeft ingestuurd</u>, dient het motorvoertuig tegen cataloguswaarde verzekerd te worden.</p> <p>b) De regelgeving voor te verhuizen medewerkers van Defensie kent geen maximaal te verzekeren waarde voor motorvoertuigen.</p>
24	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tabblad Origin en destination “Basisprijs incl. 200 km vrij”; Zou er een splitsing kunnen worden gemaakt tussen een 20ft en een 40ft container. Of kan er aangegeven worden wat de verhouding tussen 20ft en 40ft verschepingen is?</p>	<p>Nee, de aanbestedende dienst is niet bereid om een splitsing te maken tussen een 20ft en 40ft container. De aanbestedende dienst beschikt niet over (historische) informatie over de verhouding 20ft/40ft containers.</p>
25	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tabblad Origin en destination “Prijs Motorvoertuig in container”, is het mogelijk een verhouding tussen motoren en auto's aan te geven?</p>	<p>Nee, de verhouding van te verhuizen motoren en auto's is op voorhand niet bekend. In algemene zin worden er meer auto's dan motoren verhuisd. In 2023 maakten motoren < 10% uit van het totaal aantal verhuisde motorvoertuigen.</p>
26	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tabblad Destination Het tarief per km kan niet worden aangepast, en wordt opgehaald uit het origin blad. Zouden we hier een ander tarief dan het origin tarief mogen invullen?</p>	<p>Nee, de prijs per km dient gelijk te zijn voor origin en destination.</p>

27	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tabblad Destination Toelichting omschrijft geen aflevering en ook omschrijving van de kolommen lijkt 'origin' te betreffen</p>	<p>Dank voor uw opmerking. De toelichting op het tabblad Destination van bijlage C Prijzenblad perceel 1 komt te luiden:</p> <p>Toelichting: DESTINATION: de prijzen in de kolommen D t/m L omvatten het totaal van de kosten van alle handelingen (behoudens de kosten genoemd in het tabblad 'Additionele kosten') die gemoeid zijn met Verhuisopdracht van de haven en/of Opslag tot en met de bestemming op basis van "one way" kilometrage (1 x doorbelasten van de afstand). Deze kosten van alle handelingen betreffen onder andere, maar zijn niet beperkt tot: uitpakken, montage, verwijderen en afvoeren beschermmaterialen, vervoersunit, uitladen container/kist, inzet gekwalificeerd verhuispersoneel, inzet verhuismaterialen en overig verhuismaterieel, alle benodigde verhuismaterialen en hulpmiddelen (waaronder kratten, verpakkingsmateriaal en parkeervergunningen), transport naar de betreffende haven en/of Opslag), kosten transportdocumenten, trucking, verhuislift.</p> <p>A. LOCATIE: Locatie, waar de werkzaamheden (destination) worden uitgevoerd; dus plaats van bestemming van de Belanghebbende.</p> <p>B. HAVEN/TERMINAL: De haven/terminal waar de Inboedel door gegadigde aankomt.</p> <p>C. BASISPRIJS INCL. 200 KM VRIJ: De prijs per km die inschrijver berekent voor het transport tussen A (haven/terminal) en B (plaats van bestemming). De eerste 200 kilometer vanaf het de haven/terminal tot de plaats van bestemming dient in de basisprijs inbegrepen te zijn. Voor transport binnen Nederland kunnen geen additionele kilometers boven de 200km in rekening worden gebracht.</p> <p>D. PRIJS PER KM: De prijzen worden automatisch overgenomen uit het tabblad Origin.</p> <p>E. t/m J. PRIJS PER M³ XX - XXM³: Het door inschrijver in de betreffende bandbreedte te berekenen prijs per M³.</p> <p>K. PRIJS MOTORVOERTUIG IN CONTAINER: De prijs voor het uitladen van een Motorvoertuig uit een met Inboedel beladen container.</p> <p>L. PRIJS Motorvoertuig SEPERAAT IN 20/40 FT CONTAINER: Lump sum handling (inclusief trucking) kosten voor het uitladen van een separaat geladen Motorvoertuig in een container.</p> <p>Alle prijzen in euro's exclusief BTW/VAT of soortgelijke belastingen. Te hanteren dagkoers voor inschrijving is 1 dollar = 0,95 euro.</p>
28	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1 en Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, UE A73, blz 28.	<p>Tabblad Insurance In de toelichting wordt aangegeven dat de verzekerde waarde €2500 per cbm is. Met deze €2500 wordt ook gerekend in het calculatie model. Echter in Bijlage 2 – Specificatie van de opdracht wordt een waarde van €2800 genoemd. Welk van de beide waarden is juist?</p>	<p>a) De waarde in bijlage 2 Specificatie van de Opdracht is juist. De all-risk dekking op het tabblad Insurance van bijlage C Prijzenblad perceel 1 moet zijn € 2800,- per vervoerde/opgeslagen m3.</p> <p>b) Op het tabblad Calculatie van bijlage C Prijzenblad perceel 1 is de kolomtitel van kolom H aangepast naar 'Insurance €2800/m3'. De formules in kolom AE en AF zijn aangepast zodat gerekend wordt met €2800/m3.</p>
29	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	<p>Tabblad Europe Kunt u aangeven of in de kolom "Prijs vast, tot 5 M³" een tarief per cbm moet worden ingevuld of het lumpsum tarief voor 5 cbm. Gezien het feit dat in de calculatie deze waarde met het volume wordt vermenigvuldigd vermoeden wij dat het een per cbm tarief moet zijn.</p>	<p>In de kolom "Prijs vast, tot 5 M³" op het tabblad Europe van bijlage C Prijzenblad perceel 1 moet een vast tarief voor verhuizingen tot 5 m3 ingevuld worden. Bij Europese scenario's op het tabblad Calculatie is kolom M aangepast zodat dit goed berekend wordt.</p>
30	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, Tabblad calculatie, kolom AC	<p>Tabblad Calculatie De kolom "Price in EUR Shipping" toont in zowel de sectie "NL to Overseas" als in "Overseas to NL" overal de prijzen van het 20ft traject Rotterdam naar Aruba. Ook wordt overal de IMO toeslag berekend, ook als er geen voertuig in de zending zit. Alleen ref. 24 en Ref. 58 tonen andere tarieven maar die lijken ook niet juist te zijn.</p>	<p>De formules in kolom AC van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 zijn voor scenario 1 t/m 59 aangepast, zodat "Price in EUR Shipping" juist berekend wordt.</p>

31	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie De kolom "Insurance road" bevat in zowel de sectie "NL to Overseas" als in "Overseas to NL" in alle scenario's een bedrag. Onze aanname is dat het hier de verzekering betreft van het transport van de goederen naar loods voor de lange termijn opslag. In dat geval zou het bedrag alleen berekend moeten worden als er sprake is van lange termijn opslag en zou er ook vermenigvuldigd moeten worden met het volume in de kolom "M ³ storage (3 year period)" en niet zoals nu het geval is met het volume uit de kolom "Household effects in M ³ ".	Er is geen sprake van insurance road in het geval van zeevracht trajecten. Deze kolom is verwijderd uit de calculatie in het prijzenblad.
32	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, Tabblad Calculatie, kolom AD	Tabblad Calculatie Het tabblad "Shipping" geeft aan dat er een dagkoers gehanteerd moet worden van 1 dollar = 0,95 euro. In de kolom "Converted price shipping EURO-USD" lijkt een andere wisselkoers te worden gehanteerd. Het Dollar bedrag is namelijk lager dan het Euro bedrag.	De formules in kolom AD van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 zijn voor scenario 1 t/m 59 aangepast. Gerekend is met 1 euro = 1,0527 dollar (dat is ongeveer het omgekeerde van 1 dollar = 0,95 euro). Er ontstaat een klein afrondingsverschil: dit heeft geen effect op de berekeningen op het tabblad Calculatie, aangezien met de waarde in kolom AD niet verder gerekend wordt.
33	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, tabblad Calculatie, kolom P	Tabblad Calculatie Reference 2/13/17/23/24 Voor "€ opslag 3 year startfee" wordt het 5 CBM minimum gebruikt, niet het daadwerkelijke volume dat hoger ligt dan 5 CBM.	Kolom P en Q van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 zijn aangepast, zodat de kosten voor in- en uitslag + 3 jaar opslag worden berekend: a) Kolom P van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 is aangepast naar '€ in- en uitslag'. b) De formules in kolom P van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 zijn aangepast. Bij een opslagvolume van 5 m ³ of minder wordt 5m ³ in- en uitslag berekend. Bij een opslagvolume > 5m ³ wordt het werkelijke volume in- en uitslag berekend. c) Kolom Q van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 is aangepast naar '€ opslag 3 year'.
34	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, tabblad Calculatie, kolom Y	Tabblad Calculatie Reference 3, 19 t/m 23 Er wordt geen tarief uitgerekend voor "Destination price km >200km"	De formules in kolom Y van het tabblad Calculatie in bijlage C Prijzenblad Perceel 1 zijn voor scenario 1 t/m 25 aangepast. De destination price km >200km wordt nu juist berekend.
35	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 38 Origin is Cold Lake Canada, echter Canada komt niet voor in het origin prijzenblad. Verscheping zou normaliter niet via een US port zijn, maar via een haven in Canada.	In dit scenario wordt uitgegaan van verscheping via een US port. Bij uitvoering van de dienstverlening kan in voorkomende gevallen gekozen worden voor een andere haven/terminal.
36	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 42 Volgens UE A32 heeft een medewerker geen recht op opslag bij terugkeer naar Nederland. In het calculatie model wordt bij "NL to Overseas" ook de aflevering al meegenomen. We gaan er vanuit dat het hier het ontstaan van nieuwe opslag betreft. In welke situaties zou nieuwe opslag bij een zending naar Nederland kunnen voorkomen?	Bij Defensie heeft een medewerker in principe geen recht op opslag bij terugkeer. Als er geen woonruimte is voor de verhuisde(n) kan een medewerker tijdelijk ondergebracht worden, waarbij (een deel van) de boedel opgeslagen dient te worden. Zodra de verhuisde(n) weer beschikt over eigen woonruimte wordt de boedel die in opslag staat uitgeleverd.
37	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 50 Bij deze zending vanuit Willemstad naar Nederland wordt ook met opslag gerekend.	Bij reference 50 wordt niet met opslag gerekend. Bedoelt u reference 42 op rij 50? Zie in dat geval het antwoord op vraag 36.
38	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 51 Zending vanaf St. Maarten maar het trucking tarief van Curacao wordt toegepast.	Bij reference 51 is de origin + bijbehorende formules aangepast naar Sint Maarten.
39	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 62 en 63 Vermenigvuldiging met volume ontbreekt.	De vermenigvuldiging in kolom M is juist.

40	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1	Tabblad Calculatie Reference 69/70/77/86/89 Getransporteerde volume is minder dan 5, het van toepassing zijnde tarief wordt met het vermelde volume en niet met het minimum van 5 vermenigvuldigd.	Zie het antwoord op vraag 29.
41	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, Tabblad Calculatie, kolom I	Tabblad Calculatie Reference 89 Wat betekent het getal '1840' in de kolom "Motor vehicle over 2000km"?	Dit moet "nvt" zijn. Dit is aangepast in het prijzenblad.
42	Bijlage C, Prijzenblad perceel 1, Tabblad Calculatie, kolom E	Tabblad Calculatie Vanaf regel 108 Additionele kosten Er worden geen bedragen getoond in de kolom "Total" voor 8 van de 9 services (E111 t/m E118).	De formules in cel E111 t/m E118 zijn aangepast, zodat het totaal voor alle services onder additionele kosten juist weergegeven wordt.
43	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, blz 28, UE A73, 5e paragraaf	Bij de waardebepaling dient te worden uitgegaan van vervangingswaarde. Wordt hiermee de vervangingswaarde op bestemming bedoeld? Dient er in de waardebepaling rekening te worden gehouden met de verhoudingen van cost-of-living?	In Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, blz 28, UE A73, 5e alinea wordt niet gesproken over vervangingswaarde. Indien Opdrachtnemer van mening is dat de nieuwwaarde van de goederen / cataloguswaarde van de motorvoertuigen niet in overeenstemming is met de werkelijkheid, wordt hij geacht de waarden naar eigen vermogen aan te passen. Daarbij dient uitgegaan te worden van vervanging op de plaats van bestemming.
44	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.7, UE B58 (blz 47) én Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.7, (blz 28), UE A73, 5e paragraaf	In beide artikelen worden de begrippen 'nieuwwaarde' en 'vervangingswaarde' gehanteerd. Beide begrippen achten wij vaak wel, maar soms ook niet identiek. Wat is de exact verwachte vergoeding? Bijvoorbeeld in het geval van een tv die drie jaar geleden duurder was dan vandaag de dag? Of kunstvoorwerpen die door groeiende populariteit van de kunstenaar in waarde zijn gestegen?	<u>Perceel 1</u> In eis UE A73 wordt gesproken over nieuwwaarde, niet over vervangingswaarde. Zie ook het antwoord op vraag 43 als aanvulling op eis UE A73. <u>Perceel 2</u> In UE B58 wordt gesproken over vervangingswaarde, niet over nieuwwaarde. Bij vervangingswaarde dient uitgegaan te worden van de werkelijke contante waarde van dat moment.
45	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.7, blz 47, UE B58	Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van <i>mechanical and technical derangement</i> ? Met andere woorden, een electronisch item dat aantoonbaar nog goed functioneerde voor de verhuizing, en na de verhuizing niet meer, evenwel zonder zichtbare uitwendige transportschade.	Verzekeringstechnisch onderzoek zal dan moeten uitwijzen of de schade al dan niet is veroorzaakt door de verhuizing.
46	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H2, paragraaf 2.2, blz 4, UE 1	UE1 Stelt dat de afstand moet worden berekend tussen eerste ophaaladres en laatste afleveradres. In het prijzenblad P1 Intra-Europees van Perceel 2 staat "laden op één laadadres én lossen op één losadres". Hoe dienen we om te gaan met additionale adressen en eventueel extra kilometers?	Perceel 2: Indien dit op initiatief is van de te verhuizen medewerker worden deze kosten niet door deelnemende organisatie vergoed en dient medewerker zelf de extra kosten te betalen.

47	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H2, paragraaf 2.2.1, blz 5, UE A1	UE A1 U stelt dat er 200km van de afstand afgetrokken moet worden. De dekking voor deze 200km zit in het tarief "Basisprijs incl. 200 km vrij". Zijn de tarieven voor de "Basisprijs incl. 200 km vrij" op origin en destination ook onderdeel van het bedrag waarmee de offerte wordt vergeleken? Als dat niet het geval is dan zou het billijk zijn de 200km niet van de afstand af te trekken en tegen het tarief/km te belasten.	Ja, de tarieven voor de "Basisprijs incl. 200 km vrij" op origin en destination worden meegerekend op het tabblad Calculatie van bijlage C Prijzenblad perceel 1.
48	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H2, paragraaf 2.2.1, blz 5, UE A1	UE A1 Het is mogelijk dat een verhuizing binnen de USA plaats zal vinden tussen twee locaties met een ander tarief/km. Hoe dient hier mee omgegaan te worden?	De aanbestedende dienst verwijst naar UE A1 in Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht voor een nadere uitwerking met betrekking tot prijzen. Hierbij wordt tevens ook verwezen naar de tarieven in het prijzenblad.
49	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H2, paragraaf 2.2.2, blz 5, Eis B1	Eis B1 Stelt dat de bureaumarge een risicodekking moet bevatten, Kunt u aangeven welk risico hier mee moet worden afgedekt?	Met het risico zoals bedoeld in eis B1 wordt bedoeld op het (bedrijfs)risico van Opdrachtnemer.
50	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H2, paragraaf 2.2.2, blz 5, UE B1, en paragraaf 3.1.3 UE 8, blz9	In de lijst van criteria wordt de CO2 uitstoot niet genoemd. Klopt het dat duurzaamheid geen criteria is bij het maken van de keuze voor een vrachtraject? Hoe wordt de rol van duurzaamheid hierbij ingevuld?	Duurzaamheid wordt inderdaad niet als criterium voorgeschreven in UE 8. Zoals beschreven in Wens 7, blz 37 van het Beschrijvend document, is Inschrijver vrij om vorm te geven aan duurzaamheid binnen de opdracht.
51	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.4.2, blz 10, UE 11	UE11 Er wordt gesproken over een klantenservicemedewerker en een helpdeskmedewerker. Gaat het hier om één en dezelfde functie of betreft het twee verschillende functies?	Dit is één en dezelfde functie.
52	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.4.2, blz 10, UE 13	UE13 Kunt u ICT gerelateerde klachten nader specificeren? U zult niet doelen op het resetten van een wachtwoord, dat lijkt ons geen klacht. Stel dat er een klacht wordt ontvangen over de snelheid van het systeem en dat ligt aanwijsbaar aan het systeem en niet aan bijvoorbeeld de lokale internetverbinding, dan is een doorlooptijd van 1 dag wellicht wat optimistisch.	Een ICT gerelateerde klacht heeft bijvoorbeeld betrekking op het niet of niet juist functioneren van ICT. Het is aan Opdrachtnemer om (beheers)maatregelen te nemen, zodat de genoemde doorlooptijden behaald worden.

53	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.2, blz 15, UE A5	UE A5 Minimum vrijdom kent een maximum – klopt dat?	De aanbestedende dienst meldt dat het minimum Vrijdom een maximaal volume kent van 4M ³ per te verhuizen medewerker, indien van toepassing vermeerderd met 1M ³ Vrijdom per meereizend gezinslid.
54	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.2, blz 16 en 17, UE A6	UE A6 U stelt dat een auto binnen Europa (en boven de 2000km) via het wegennet vervoerd dient te worden. Bij de navolgende specificatie lijkt het te gaan om transport via zee.	De aanbestedende dienst meldt dat het uitgangspunt vervoer via het wegennet dient te zijn. Een mogelijke uitzondering geldt hierbij voor Turkije, waarbij zeetransport vanuit een economisch/efficiency oogpunt de voorkeur geniet.
55	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.2, blz 17, UE A6	UE A6 Laden en lossen voertuig moet aan huis, en u geeft aan dat in voorgaande contract tarieven voor vervoer per autoambulance waren opgenomen. Hoe zit dat in het huidige contract?	Dat is niet relevant voor de aan te besteden opdracht.
56	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.3.1, blz 18, UE A11	Kunt u de laatste zin toelichten: <i>"Dit kan tot afwijkingen met het actuele volume leiden die groter zijn dan de aangegeven doelstelling; 80% volgens, in overeenstemming met schatting."</i>	De aanbestedende dienst meldt dat dit gedeelte van de UE zal worden gewijzigd in:volume verdisconteerd. Dit kan leiden tot afwijkingen ten opzichte van het geschatte volume die groter zijn dan de aangegeven doelstelling.
57	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.3.2, blz 21, UE A23	UE A23 Volumes onder de 26 cbm dienen in combinatie te worden uitgevoerd. Mag dat in combinatie met zendingen voor niet Deelnemende Organistaties? Hoe dient er omgegaan te worden met de doorlooptijd zoals die gespecificeerd is in de Europe prijzenmatrix behorende bij perceel 1 als er gewacht moet worden tot er voldoende zendingen zijn om aan de 26 cbm te komen? Wat als medewerkers eisen stellen aan de doorlooptijden voor kleinere volumes? In hoeverre kunnen we dan afwijken van deze wensen/eisen?	De aanbestedende dienst meldt dat in combinatie vervoeren van verhuizingen kleiner dan 26M ³ is toegestaan in combinatie met zendingen van niet deelnemende organisaties. De doorlooptijd dient leidend te zijn. Te verhuizen medewerkers stellen geen eisen, Opdrachtgever is hiervoor verantwoordelijk.
58	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.6, blz 27, UE A72	UE A72 De eis stelt een unieke logincode en password. Zijn ander veilige methodes van authenticatie ook toegestaan?	De aanbestedende dienst meldt dat andere veilige methodes van authenticatie (dit in overleg met en ter goedkeuring van de Deelnemende organisatie) zijn toegestaan.
59	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.3.1, blz 37, UE B19	UE B19 De annuleringskosten voor een annulering vanuit de Deelnemende Organisatie zijn duidelijk. Kunnen dezelfde regels toegepast worden indien de te verhuizen medewerker zelf de verhuizing annuleert? Bij wie moeten deze kosten in rekening worden gebracht?	Verhuizingen worden geïnitieerd en geannuleerd door de Deelnemende Organisatie, niet door te verhuizen medewerker.

60	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.3.2, blz 40, UE B30	UE B30 Het is de opdrachtnemer niet altijd toegestaan bij een inspectie door de douane aanwezig te zijn en zelfs als we aanwezig mogen zijn is het niet mogelijk om de douane te verhinderen bepaalde invasieve controles uit te voeren. Het is dus niet in alle gevallen mogelijk aan deze eis te voldoen.	Het is begrijpelijk dat het niet in alle gevallen mogelijk is om bij een inspectie aanwezig te zijn, indien lokale autoriteiten dit niet mogelijk maken. In dat geval dient onmiddellijk de Deelnemende organisatie te worden geïnformeerd.
61	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.7, blz 47, UE B58	UE B58 Stelt dat de de inoedel inclusief eventueel motorvoertuig tegen vervangingswaarde verzekerd dient te worden. De ACRU Artikel 3.67 lid 2 stelt echter dat de auto wordt verzekerd tot de aanschafwaarde. Dit hoeft niet hetzelfde bedrag te zijn.	Het motorvoertuig dient te worden verzekerd voor het feitelijk betaalde bedrag (blijkend uit een aankoopfactuur), met het maximum zoals opgenomen in Bijlage 2D, onder 3, sub, b van de ACRU. Dit bedrag wordt jaarlijks per 1 januari vastgesteld overeenkomstig de CBS-consumentenprijsindex, reeks alle huishoudens.
62	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H4, paragraaf 4.1, blz 50 en 51, UE 22	UE 22 Wat is de scope van de te behalen CO2 reductie? Zeevracht maakt een groot deel van de de uitstoot uit en daar hebben wij als Opdrachtnemer weinig invloed op anders dan de keuze van de rederij (zie ook vraag over UE B1). Ook heeft de samenstelling van de overplaatsingen een impact op de uitstoot. Een verhuizing van Den Haag naar Brussel zal minder uitstoot tot gevolg hebben dan een verhuizing van Den Haag naar Sydney. De uitstoot van CO2 per m3 lijkt ons een onjuiste maatstaf. De CO2 uitstoot per km per m3 zou een betere maatstaf zijn.	Aanbestedende dienst gaat akkoord met voorgestelde maatstaf om CO2 uitstoot te bepalen aan de hand van de CO2 uitstoot per km per m3.
63	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H5, paragraaf 5.4, blz 61, UE 51	UE 51 PI A1 Omschrijft afhandeling klachten & claims binnen 30 dagen. Naar wij begrepen hebben dienen klachten binnen 5 dagen afgehandeld te zijn.	De aanbestedende dienst verwijst naar UE 14: "Snelheid waarmee uw klacht is afgehandeld (norm: binnen 5 dagen)." Uitzondering daarop zijn zeer complexe zaken die meer tijd vragen. Deze dienen uiterlijk binnen 30 (werk) dagen te worden afgehandeld.
64	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H5, paragraaf 5.4, blz 61, UE 51	UE51 PI A1 Claimafhandeling binnen 30 dagen. Niet alle schade betreft een financiële compensatie maar kan ook bestaan uit reparatie van het beschadigde item. Reparatie zal niet altijd binnen 30 dagen kunnen plaatsvinden. Gaat het om werkdagen of kalenderdagen en moeten we tijd waarop we op reactie van de medewerker wachten ook meenemen in deze 30 dagen?	De aanbestedende dienst antwoordt dat het hier gaat om werkdagen. De tijd waarop Opdrachtnemer wacht op antwoord van de te verhuizenmedewerker dient niet te worden meegerekend in de termijn van 30 dagen.

65	Factuureisen Ministerie van Defensie.	In UE A75, "Factuureisen Defensie" wordt verwezen naar SAP Ariba. Welke inregelingskeuzes heeft Defensie hier gemaakt?	De exacte inrichting is op dit moment nog niet bekend. Dit wordt bij implementatie bepaald.
66	Algemeen	Is er een statistiek voor beide percelen met historische trajecten (van/naar land + stad en volumes)?	<p>a) Voor perceel 1 is een bijlage met historische data bijgevoegd bij deze Nota van Inlichtingen.</p> <p>b) Voor perceel 2 (en in mindere mate ook voor perceel 1) geldt dat historische verhuisbewegingen geen garantie voor de toekomst zijn. Bestemmingen en volumes zijn aan verandering onderhevig. Voor perceel 2 verwijst de aanbestedende dienst naar het tabblad Calculatie-verhuisprofiel van Bijlage D Prijzenblad perceel 2 voor een indicatie van het verhuisprofiel.</p>
67	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.2., blz 43, UE B46	Het is onduidelijk of alle mensen die wereldwijd een verhuizing uitvoeren een VOG (of soortgelijk) document moeten hebben of uitsluitend de lokale verhuis coordinator (on-site).	Alle personen die wereldwijd een verhuizing uitvoeren dienen in het bezit te zijn van een VOG (of een soortgelijk) document.
68	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H4, paragraaf 4.1., blz 50, UE 20	Moet de eis niet zijn emissieklasse 6 ipv 5? Zeker in de EU.	De eis is emissieklasse 5 voor bestaande voertuigen. Nieuwe voertuigen dienen emissieklasse 6 te zijn. De aanbestedende dienst heeft een voorkeur voor beter (lees: voertuigen met een hogere emissieklasse / zero-emissie) en verwijst in dat kader naar wens 7.

69	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.3.1., blz 35, UE B17	Hoe wil de deelnemende organisatie omgaan met huidige en toekomstige beperkingen van rederijen om EV's en andere elektrische voertuigen (fietsen, steps etc..) te vervoeren?	De aanbestedende dienst meldt dat indien blijkt dat een EV (o.i.d.) niet vervoerd kan worden, opdrachtnemer zowel de deelnemende organisatie als de te verhuizen medewerker dient te informeren, zodat maatwerk toegepast kan worden en in overleg tot een gezamenlijke oplossing kan worden gekomen.
70	Beschrijvend document, Par 3.2.1., blz. 13, kopje 'Beoogd resultaat'	In laatste regel verwijzing naar Bijlage 1, moet zijn Bijlage 2.	<p>Aanbestedende dienst meldt dat de verwijzingen als volgt zijn aangepast:</p> <p>In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 3.2.1 "Aard en doel", stond het volgende:</p> <p><i>"Voor de eisen aan onderhavige Opdracht wordt verwezen naar Bijlage 1 Programma van Eisen."</i></p> <p>Dit is aangepast naar:</p> <p><i>"Voor de eisen aan onderhavige Opdracht wordt verwezen naar Bijlage 2 Programma van Eisen."</i></p>
71	Beschrijvend document, Par 4.4.3., blz. 23.	Verwijzing naar Bijlage 1, moet zijn Bijlage 2.	<p>Aanbestedende dienst meldt dat de verwijzingen als volgt zijn aangepast:</p> <p>In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 4.4.3. "Bedrijfs- en/of beroepsaansprakelijkheidsverzekering", stond het volgende:</p> <p><i>"Deze eis is opgenomen als uitvoeringseis in eis UE B60 in Bijlage 1 Specificatie van de opdracht."</i></p> <p>Dit is aangepast naar:</p> <p><i>"Deze eis is opgenomen als uitvoeringseis in eis UE B60 in Bijlage 2 Specificatie van de opdracht."</i></p>

72	Beschrijvend document, 5.2 Wensen, Wens 3, blz. 31	In wens 3 wordt verwezen naar Bijlage 1 en paragraaf 3.2.1 en 3.3.1 Dat moet zijn Bijlage 2 en paragraaf 3.2.3.2 resp 3.3.3.2	<p>Aanbestedende dienst meldt dat de verwijzingen als volgt zijn aangepast:</p> <p>In het document "IUC23-697 Beschrijvend Document Internationale Verhuisdiensten", paragraaf 5.2 "Wensen", Wens 3, stond het volgende:</p> <p><i>"Een korte beschrijving van het door u voorgestelde uitvoeringsfase, onderverdeeld in de processtappen uit Bijlage 1 Specificatie van de Opdracht §3.2.1 (perceel 1) en §3.3.1 (perceel 2)."</i></p> <p>Dit is aangepast naar:</p> <p><i>"Een korte beschrijving van het door u voorgestelde uitvoeringsfase, onderverdeeld in de processtappen uit Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht §3.2.1 (perceel 1) en §3.3.1 (perceel 2)."</i></p>
73	Beschrijvend document, 6.1.4 blz. 41	Laatste regel stelt: Deze melding is vormvrij. U kunt deze melding bijvoorbeeld opnemen in uw aanbiedingsbrief. Deze genoemde aanbiedingsbrief, betreft dit een afzonderlijk document dat wij mogen toevoegen als inleiding van onze antwoorddocumenten?	Deze melding mag u doen in een apart document dat u bij uw inschrijving voegt (zoals een aanbiedingsbrief).
74	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.4.3., blz. 12, UE 16	Bij elke claim hoger dan 500 euro moet een claimbehandelplan opgesteld worden. Om tijd en moeite te besparen willen wij voorstellen om de minimale claimwaarde voor een behandelplan te verhogen naar 1.000 euro. Uit ervaring weten wij dat circa 90% onder deze grens ligt waardoor dit ons beiden veel tijd zou besparen bij het doornemen en opstellen van claimbehandelplannen en uw medewerker ook sneller bediend zou kunnen worden.	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.1.4.3., blz. 12, UE 16 is aangepast. De minimale claimwaarde voor een behandelplan is verhoogd naar 1.000 euro.
75	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.3.4., blz. 23, UE A40	<i>Opdrachtnemer is enkel belast met de opslag van goederen van de te verhuizen medewerkers tijdens de uitvoering van de onderhavige Raamovereenkomst. Opgeslagen inboedel voorgaande aan de start van de onderhavige Raamovereenkomst valt niet onder de scope van de dienstverlening.</i> Blijft de huidige opslag dan alsnog bij de huidige opdrachtnemer? Dit zouden wij zeker willen aanraden.	Voor perceel 1 Defensie geldt dat nog besloten moet worden of de bestaande langdurige opslag bij de huidige opdrachtnemer blijft staan. Dit wordt na aanvang van de Raamovereenkomst besloten en afgestemd.

76	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.4., blz. 24, UE A43	Bijlage 2B behoort Bijlage 2A te zijn.	Dat is correct. Bijlage aanduiding gecorrigeerd naar Bijlage 2A.
77	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.2., blz. 42, nummering	De nummering gaat hier verkeerd, van 3.3.3.2 naar 3.3.2. 3.3.2. verwijst nu naar Algemeen Perceel 2, blz. 33 en naar 3.3.2. Personeel Perceel 2 Kijkend naar de inhoudsopgave (die ook onjuist is), stellen wij dat de laatstgenoemde 3.3.4. Personeel Perceel 2 moet zijn.	De nummering bevatte inderdaad een fout. Dit is in het PvE gecorrigeerd. Oude nummering 3.3.2 Personeel Perceel 2 is gewijzigd in 3.3.4 Personeel Perceel 2.
78	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.3.3., blz. 44, nummering	Idem als het eerdere punt, De nummering gaat hier verkeerd, 2x 3.3.3. 3.3.3. De Verhuisopdracht Perceel 2 en 3.3.3. Het Proces Management Systeem (PMS) Perceel 2 In navolging van het eerdere punt zou het 3.3.5. Het Proces Management Systeem (PMS) Perceel 2 moeten zijn. Daarna gaat de nummering namelijk weer goed over naar 3.3.6.	De nummering bevatte inderdaad een fout. Dit is in het PvE gecorrigeerd. Oude nummering: 3.3.3. Het Proces Management Systeem (PMS) Perceel 2 Gecorrigeerd in: 3.3.5 Het Proces Management Systeem (PMS) Perceel 2.
79	Bijlage 2 Specificatie van de opdracht, H3, paragraaf 3.2.1, blz 13	De processtappen voor perceel 1; 2b – Transport/Opslag; is dat uitsluitend het transport naar opslag of ook transport van huis naar de haven? 2c – Vervoer: is dat uitsluitend het vervoer over zee of door de lucht of ook het voor- en natransport? 2e – Transport: is dat uitsluitend het natransport (haven naar huis) Onder welke deel valt het europees wegtransport? 2b, c of e?	2b Zowel het transport naar haven/terminal als naar langdurige opslag. 2c Zeevracht, luchtvracht (incidenteel) en wegtransport. We begrijpen niet wat u bedoelt met voor- en na transport. Als u doelt op het transport van origin tot haven/terminal en haven/terminal naar destination dan zijn dat stap 2b resp. 2e. Dit betreft transport van haven/ terminal naar huis. Het Europees wegtransport valt onder 2b (in dat geval zijn 2c en 2e niet van toepassing).
80	Algemeen – alle pdf documenten, met name Bijlage 2 Specificatie van de opdracht.	Is het mogelijk om de originele pdf documenten of de word versies daarvan te sturen? Het is niet mogelijk om deze pdf documenten naar text te converteren, en dus ook niet op woorden te zoeken of teksten te knippen en plakken. Dat zou enorm helpen.	De aanbestedende dienst heeft de bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde documenten (zoals het Beschrijvend document Nvl 1 en Bijlage 2 Specificatie van de Opdracht Nvl 1) zodanig opgeslagen zodat deze doorzoekbaar zijn en teksten gekopieerd kunnen worden. Wij verzoeken u een bericht te sturen via de berichtenmodule van TenderNed als dit niet blijkt te werken.
81	IUC23-697 Bijlage 2, pagina 13, 1 a intake	In voorbereiding geeft u aan een taxateur aan huis te verwachten. Onze sterke voorkeur gaat echter uit naar een video survey. Dit omdat wij omwille van het milieu reisafstanden zo veel mogelijk willen beperken. Bent u bereid de video taxatie als standaard te nemen met een uitzondering op huisbezoeken indien nodig geacht?	Zie UE A10. In overleg met de medewerker kan gekozen worden voor een video-taxatie.
82	IUC23-697 Bijlage C, Origin, C&D	Voor transport in de USA dient een kilometerprijs te worden opgegeven zoals beschreven in kolom C en D. Gezien de aanzienlijke variaties in kilometerafstanden per bestemming, achten wij het echter complex om op deze manier een eenduidige prijsstelling te hanteren. Zou het mogelijk zijn om, naar analogie van Bijlage D, te werken met een gestandaardiseerde tariefstelling op basis van een aantal voorbeeldbestemmingen?	Nee, de aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel.

83	IUC23-697 Bijlage C, Origin, E tm J	De huidige bandbreedtes voor de berekening van de prijs per m ³ lijken niet volledig overeen te komen met de praktische maximumcapaciteit van een 20 ft container, die doorgaans 30 m ³ bedraagt. Zou het mogelijk zijn om kolom H en I opnieuw in te delen, bijvoorbeeld als volgt: Kolom H: 25,1 t/m 30 m ³ Kolom I: 30,1 t/m 45 m ³	Nee, de aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel.
84	IUC23-697 Bijlage C, Destination, C en D	Voor transport in de USA dient een kilometerprijs te worden opgegeven zoals beschreven in kolom C en D. Gezien de aanzienlijke variaties in kilometerafstanden per bestemming, achten wij het echter complex om op deze manier een eenduidige prijsstelling te hanteren. Zou het mogelijk zijn om, naar analogie van Bijlage D, te werken met een gestandaardiseerde tariefstelling op basis van een aantal voorbeeldbestemmingen?	De aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel.
85	IUC23-697 Bijlage C, Destination, E tm J	De huidige bandbreedtes voor de berekening van de prijs per m ³ lijken niet volledig overeen te komen met de praktische maximumcapaciteit van een 20 ft container, die doorgaans 30 m ³ bedraagt. Zou het mogelijk zijn om kolom H en I opnieuw in te delen, bijvoorbeeld als volgt: Kolom H: 25,1 t/m 30 m ³ Kolom I: 30,1 t/m 45 m ³	Nee, de aanbestedende dienst gaat niet akkoord met uw voorstel.
86	IUC23-697 Bijlage C, shipping	Gezien de sterke fluctuaties in zeevrachttarieven, is het voor ons van belang om duidelijkheid te verkrijgen over de periode waarvoor de opgegeven tarieven geldig dienen te zijn. Kunnen hier nadere richtlijnen voor worden verstrekt?	Zie artikel 3.4 van bijlage 3.1 "Perceel 1 Raamovereenkomst" voor de werkwijze omtrent indexatie voor zeevrachttarieven voor perceel 1.
87	BD, 5.1 Kwaliteit, pag 28	Volgens het totaal in de tabel kwaliteit op pagina 28 zijn maximaal 500 kwaliteitspunten te behalen. De totaalstelling van de 7 wensen levert conform de specificatie 575 punten op. Kunt u dit toelichten?	Per inschrijving zijn er maximaal 500 punten te behalen op kwaliteit. In de tabel is zowel wens 4a (te beantwoorden voor perceel 1) als wens 4b (te beantwoorden voor perceel 2) opgenomen. Voorbeeld: op perceel 1 dient u het antwoord in op wens 1, 2, 3, <u>4a</u> , 5, 6 en 7. Op deze wensen zijn, in totaal, maximaal 500 punten te behalen.
88	BD, 5.1, Kwaliteitsscore, pag 28, 29 en 38	De beoordelingstabel op pagina 38 onder 5.4 geeft aan dat een score tussen 1 en 5 kan worden behaald. In het rekenvoorbeeld op pagina 28 en 29 wordt deze score vermenigvuldigt met een percentage per wens. In de tabel kwaliteit wordt een aantal punten per wens genoemd en geen percentage. Vermenigvuldigen levert in dit geval maximaal 5 x 500 = 2500 (of 5 x 575 = 2875) punten op, terwijl de uitkomst van de formule voor K' maximaal 220 zou moeten zijn. Kunt u toelichten hoe de calculatie specifiek voor deze aanbesteding er uit zal zien?	De aanbestedende dienst verwijst naar met betrekking tot het totaal maximaal aantal te behalen punten voor kwaliteit naar het antwoord op vraag 87. Met betrekking tot het omrekenen van de behaalde score van kwaliteit (K) naar K' verwijst Aanbestedende dienst naar de formule beschreven paragraaf 5.1 "Gunningsmethodiek" van het Beschrijvend document.

89	BD, Wens 6, pag 36	Kunt u aangegeven wat u bedoeld met "live" (tussen aanhalingstekens) presentatie van het PMS. We nemen aan een directe presentatie realtime via het internet over alle gevraagde features in de aanbesteding. Is dit een correcte eis en veronderstelling?	Dit betekent dat U het PMS zelf dient te laten zien / presenteren en dus geen foto's, afbeeldingen o.i.d. Deze presentatie dient fysiek, op locatie, te zijn.
90	SvdO, 3.1.4.3 Claims, Pag 11	U neemt extra gemaakte kosten als gevolg vertraging op in Claims. Hoe ziet u dit voor zich aangezien een transportverzekeraar kosten als gevolg van vertraging niet ziet als transportschade?	Extra gemaakte kosten als gevolg van vertraging, mits niet verwijtbaar aan Opdrachtnemer, worden niet verhaald op Opdrachtnemer.
91	SvdO, 3,1,4,4 Klanttevredenheidsonderzoek UE 19, pag 13	Waarom vragen achteraf als de mogelijkheid voor tussentijds bijsturen voorbij is. Wij hanteren klanttevredenheidsonderzoeken na Origin en Destinatie zodat tussentijds bijsturen, waar gewenst, mogelijk is. Is dat aanvaardbaar?	De aanbestedende dienst acht klanttevredenheid van groot belang. Daarbij past een zo volledig mogelijk beeld en de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen. In het na definitieve gunning op te stellen plan van aanpak beschrijft Opdrachtnemer de meetmomenten, enquetes (vragenlijst) en responsverhogende maatregelen. Er dient tenminste gemeten te worden na volledige uitvoering van diensten op origin en destination.
92	SvdO, 3.3.2 Algemeen Perceel 2, Pag 33	We begrijpen dat het essentieel is dat de implementatie van de te sluiten Raamovereenkomst zonder noemenswaardige verstoring moet verlopen. We nemen aan dat hetzelfde van toepassing zal zijn bij Perceel 1?	Ja.

93	SvdO, 3.3.2 Algemeen Perceel 2, UE B3 en UE B4, Pag 33	Volgens UE B4 moet er binnen 14 dagen een implementatieplan worden voorgelegd. Perceel 2 telt 39 deelnemers. Nemen van al deze deelnemende organisaties 1 of meer personen plaats in het implementatieteam? Indien dit niet het geval is hoeveel medewerkers zijn er in totaal en zijn die gemachtigd besluiten te nemen?	De precieze samenstelling van het implementatieteam aan de zijde van aanbestedende dienst is nog niet bekend. Het aantal personen in het implementatieteam zal veel kleiner zijn dan 39 personen. Zie ook het antwoord op vraag 94.
94	SvdO, 3.3.2 Algemeen Perceel 2. UE B6 pag 34	Is het reeel voor de Opdrachtnemer om zorg te dragen voor afstemmen van werkwijzen, procedures en teksten mbt de inrichting van communicatie en processen met 39 deelnemende organisaties ? Het lijkt reeeler dat men vooraf deze werkwijzen, procedures en teksten duidelijk maakt zodat elke inschrijver weet waarop hij inschrijft/wil inschrijven.	Een groot deel van de dienstverlening in perceel verloopt via SSO 3W. Slechts een klein deel van de dienstverlening wordt rechtstreeks afgenomen door een deelnemende organisatie. Er is daarom geen sprake van afstemming met 39 deelnemende organisaties.
95	SvDO, Algemeen Perceel 2 , UE B7, pag 34	In UE B59 is een omschrijving van de factuureisen gegeven. Waarom dan nog afspraken maken in de implementatiefase?	De aanbestedende dienst meldt dat deze afspraken zijn bedoeld om te kunnen anticiperen op de meest recente eisen of mogelijke wijzigingen.
96	SvDO, Algemeen Perceel 2 , UE B8, Pag 34	We begrijpen hieruit dat voor alle deelnemende organisaties toegang moet worden verleend tot het PMS en dat alle deelnemende organisaties zorgen voor directe on-line invoer van de relevante gegevens in het PMS?	Dit zijn alleen SSO 3W en de deelnemende organisaties die rechtstreeks afnemen (zoals Politie, SSO CN).

97	SvdO, Algemeen perceel 2 , UE B 9, pag 34	Gezien de implementatietermijn van 3 maanden en het aantal van 39 deelnemers in Perceel 2 lijkt de vraag gerechtvaardigt waarom de Priolijst nu al geen onderdeel uitmaakt van de uitvoeringseisen van Perceel 2.	Er hoeft geen implementatie te worden doorlopen met 39 deelnemende organisaties. Zie het antwoord op vraag 94
98	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 12, pag 35	Wat wordt bedoeld met "fysieke handeling" ten opzichte van rechtstreeks in een PMS invoeren	Met 'fysieke handeling' wordt elektronisch postverkeer oftewel 'e-mail' bedoeld.
99	SvdO, Algemeen Perceel 2 UE B 13 , pag 35	Wat bedoeld u tijdens Survey met " Bij een afwijking van meer dan 10% van het geschatte volume wordt direct een verklaring gegeven"?	Hiermee wordt onderbouwing bedoeld, m.a.w. er wordt direct een verklaring gegeven voor het verschil tussen het geschatte en exacte volume.
100	SvdO, Algemeen Perceel 2 , UE B 17, pag 36	Wat bedoeld u met: "voor het later dan de verhuizing aanleveren van het motorvoertuig, mits dit niet tot EXTRA hoge kosten leidt?" Als de verhuisboedel als gevolg latere aanlevering motorvoertuig via tijdelijke opslag gaat ontstaan er extra kosten voor loodshandeling van de verhuisboedel. Volgens UE B 41 zijn de loodbehandelingskosten voor rekening van de opdrachtnemer. Indien deze situatie zich buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer voordoet, zijn de kosten dan ook voor opdrachtnemer?	Indien er extra hoge kosten ontstaan door toedoen van de te verhuizen medewerker, zijn deze kosten niet voor de opdrachtnemer maar voor de medewerker (na overleg met de Deelnemende organisatie).
101	SvdO, Algemeen Perceel 2 , UE B 18, pag 36	Wie verstuurt de (definitieve) verhuisopdracht vanuit het PMS aan de Opdrachtnemer? Wij gaan er van uit dat deze verhuisopdracht door de deelnemende organisatie tijdig digitaal zal worden verstrekt? Het is mogelijk deze verhuisopdracht automatisch uit het PMS te genereren.	Zie UE B12. Aanmeldingen van verhuizingen worden uitsluitend gedaan door daartoe bevoegde medewerkers van de Deelnemende Organisaties.

102	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 21, pag 37	Komen alle invoerrechten voor rekening van de deelnemende organisatie ook als er sprake is van, bijvoorbeeld, invoer nieuwe goederen?	De aanbestedende dienst meldt dat de betaling van invoerrechten voor de invoer van nieuwe goederen en/of nieuwe auto zijn voor rekening van de te verhuizen medewerker. De te verhuizen medewerker dient vooraf door de Opdrachtnemer over de kosten en voorwaarden te worden geïnformeerd.
103	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 25, pag 38	Waarom wordt, in het kader van streven naar Duurzaamheid en CO2 reductie, het besluit van wel of niet samenladen overgelaten aan de medewerkers? De medewerkers beïnvloeden daarmee de mogelijkheden voor het behalen van aan opdrachtnemer gestelde reductiedoelen.	De Deelnemende Organisatie neemt het finale besluit tot samen laden en niet de te verhuizen medewerker. De inboedel wordt bij voorkeur gecombineerd vervoerd waarbij de te verhuizen medewerker vooraf om schriftelijke goedkeuring wordt gevraagd.
104	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 30, pag 40	Opdrachtnemer kan normaal gesproken NIET aanwezig zijn bij door de douane geïnitieerde douanecontroles. Deze vinden veelal plaats op afgelegen zwaar beveiligde douane terreinen of haven emplacementen. Wat bedoelt u met deze eis?	Zie het antwoord op vraag 60.
105	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 391, pag 41	Wat bedoelt u met één aparte factuur en voor welke diensten? Bedoelt u de maandfactuur voor opslag en/of de inslag en uitslag van de Langdurige opslag, De inslag en uitslag zou ook kunnen worden meegenomen op de verhuisfactuur.	De aanbestedende dienst gaat er vanuit dat u UE B39 bedoelt. Dit betreft een factuur voor het overbrengen van de langdurige opslag naar een nieuwe opdrachtnemer.

106	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 41, pag 42	U geeft aan dat in de kosten vrije periode van 30 kalenderdagen niet alleen de kosten voor 30 dagen tijdelijke opslag zijn verdisconteerd maar ook de kosten van de daaraan gerelateerde kosten voor handling in en uit de SIT opslag. Dit zou betekenen dat voor een percentage van de zendingen deze extra kosten in respectievelijk de Origin en de Destinatiekosten moeten worden verdisconteerd. Kunt u, per land/continent, aangeven in welk percentage van de verhuizingen dit op Origin en Destinatie heeft plaatsgevonden zodat we hier in de tarieven rekening mee kunnen houden.	Zie het antwoord op vraag 16.
107	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 44, pag 43	Via welke benoemde documenten moet het verhuispersoneel zich ten allen tijde kunnen legitimeren zodat we dit kunnen melden op het infoportaal en er tijdens uitvoer achteraf geen discussies ontstaan met de te verhuizen medewerkers die mogelijk individueel andere eisen stellen.	Het verhuispersoneel dient zich te legitimeren met een wettig lokaal legitimatiebewijs zodat de identiteit van de medewerker kan worden vastgesteld.
108	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 45, pag 43	Wie bedoelt u met de lokale verhuiscoördinator on site? Zijn er via de diverse ambassades en andere diensten waar de deelnemende organisaties gevestigd zijn vooraf lijsten beschikbaar van instanties waar vergelijkbare buitenlandse equivalenten van de VOG kunnen worden aangevraagd.	De aanbestedende dienst meldt dat hier de lokale verhuiscoördinator ter plaatse wordt bedoeld. Aanbestedende dienst beschikt niet over actuele lijsten wereldwijd.
109	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 46, pag 43	Voor inschatting benodigde aantal bijzondere VOG's voor de politie dienen we inzicht te hebben in het aantal en de locaties van de verhuizingen voor de politie in de afgelopen 2 jaren. Ook deze kosten zullen we moeten verdisconteren in onze Origin en Destinatie tarieven.	In de afgelopen twee jaar zijn er vier (4) bijzondere VOG's voor de Politie afgegeven. Hoe veel dit er in de toekomst zullen zijn, weet de aanbestedende dienst op voorhand niet.

110	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 58, pag 47	Kunt u een omschrijving geven wat u bedoeld onder de term "vervangingswaarde" voor verhuisgoed en een motorvoertuig. Medewerkers moeten namelijk zelf de waarde van de verhuisgoederen en motorvoertuigen opgeven. Dan is het belangrijk dat er een duidelijke omschrijving is van het begrip vervangingswaarde om problemen achteraf te voorkomen indien zich onverhoopt schade voor zou doen.	Zie het antwoord op vraag 44.
111	SvdO, Algemeen Perceel 2, UE B 59, pag 49	Op de facturen moeten alle onderdelen bevatten die in uitvoeringseis UE B 16 (pag 36) zijn benoemd. Dit zijn onder meer aantal mee te verhuizen motorvoertuigen inclusief specifieke inhoud (wat is dat?) datum eerste contact, datum intake huisbezoek/opname etc. Het lijkt dat al deze gevraagde informatie niet te vatten is op facturen die digitaal moeten worden toegezonden. We nemen aan dat dit minder kan zijn, iets wat wellicht bij implementatie moet worden afgestemd?	De opsomming onder UE B16 is zeer volledig. Niet alle daar genoemde items dienen op de factuur aanwezig te zijn. Voorbeelden daarvan zijn: <ul style="list-style-type: none"> • De uitgevoerde organisatie (onderaannemers) • Datum eerste contact met te verhuiz. medew. • Datum intake / huisbezoek opname • Estimated Time of Arrival (ETA) Wel dienen deze items in het PMS opgenomen te zijn waar ze dienst doen als specificatie van de factuur en zodoende makkelijk raadpleegbaar zijn. Dit zal in de implementatiefase nader worden afgestemd.
112	SvdO, 4.3 Social return, UE 26, pag 52	Wat is de (geschatte) opdrachtwaarde van perceel 1 en perceel 2 ?	De opdrachtwaarde is op voorhand niet bekend, deze is afhankelijk van de door Opdrachtnemer aangeboden tarieven. Wel is een omvang van de opdracht gedefinieerd. Zie in dat kader 3.2.3 Omvang van de Opdracht.
113	SvdO, 4.5 Innovatie, UE 34, pag 53	Wie betaald de jaarlijks voorgestelde kosten van innovatie en komt dit ten laste van de gebudgeteerde contractwaarde ?	Deze kosten zijn in principe voor rekening van de Opdrachtnemer.

114	SvdO, Hoofdstuk 5, 5.1 Communicatie, UE 39, pag. 56	Zijn er bij Tactisch en Operationeel nivo Perceel 2 (minimaal 10 x per jaar) 39 deelnemende organisaties aanwezig?	Nee, bij deze overleggen zijn minder Deelnemende organisaties aanwezig. Zie ook het antwoord op vraag 94. Op dit moment zijn bij deze overleggen 5 personen aanwezig namens SSO 3W.
115	Bijlage C Prijzenblad Perceel 1	Bijlage C Prijzenblad Perceel 1, in tabblad Calculatie wordt voor iedere regel, ongeacht zeevracht of wegvracht, de verzekeringspremie dubbel meegerekend. Voor iedere zending wordt de premie voor "insurance shipping" alsmede de premie voor "insurance road" berekend en beide tellen mee in het totaal voor iedere zending in de casus. In de praktijk wordt voor zeevrachten enkel de premie voor verzekering zeevracht en voor wegvrachten enkel de premie voor verzekering wegvracht in rekening gebracht en niet beide tegelijk. De component verzekering weegt hierdoor substantieel zwaarder dan wat er in de praktijk belast zou worden door de uitvoerende partij.	Zie het antwoord op vraag 31.
116	Bijlage C, Prijzenblad Perceel 1	Worden de tarieven voor Origin en Destinatie in de USA en het Caribisch gebied uiteindelijk in US\$ genoteerd in het Prijzenblad? Is dit ook van toepassing voor de Zeevrachttarieven die in US\$ worden genoteerd?	In bijlage C Prijzenblad Perceel 1 dienen prijzen in Euro ingevuld te worden.

117	Bijlage D, Prijzenblad 2 Perceel 2	<p>Bij de vorige aanbesteding zijn er achteraf onvolkomenheden geconstateerd in de calculaties in de tarievenmatrix en volgens de uitspraak van het kort geding C/09/622129 / KG ZA 21-1199 d.d. 28 februari 2022 hadden deze onvolkomenheden vooraf actief gemeld moeten worden. In navolging van deze uitspraak willen wij graag aangeven dat wij na analyse van de tarievenmatrix en calculaties onvolkomenheden hebben geconstateerd die een substantiële impact hebben op de fictieve aanneemsom, ervan uitgaande dat de aanbestedende dienst de intentie heeft om de berekening van de fictieve aanneemsom volgens dezelfde principes te laten verlopen als hoe deze verhuizingen in praktijk afgerekend dienen te worden.</p> <p>In Bijlage D Prijzenblad Perceel 2 wordt immers nadrukkelijk gesteld: 'het is niet toegestaan strategisch (manipulatief) in te schrijven, waaronder in deze context wordt verstaan dat de Inschrijver naar objectieve bedrijfseconomische maatstaven een Inschrijving doet die het gekozen prijzenblad frustreert en daarmee niet de economisch meest voordelige inschrijving kan worden vastgesteld' en 'het is niet toegestaan "met prijzen te schuiven", zodanig dat voor het ene prijsonderdeel onrealistisch hoge prijzen worden geboden en voor het andere prijsonderdeel onrealistisch lage prijzen'.</p> <p>In Bijlage D Prijzenblad Perceel 2, in tabblad Calculatie-verhuisprofiel wordt bij een paar honderd bestemmingen, zowel bij land van herkomst als land van bestemming, geen traject toegepast in de berekening waar dit wel in de lijn der verwachting ligt. Als voorbeeld benoemen wij Amman, Jordanië en Addis Abeba, Ethiopië. De fictieve aanneemsom komt daardoor op een veel lager totaalbedrag dan wat er in werkelijkheid gefactureerd zou worden en de prijscomponent traject weegt hierdoor een stuk minder mee dan wat het werkelijke kostenaandeel van deze prijscomponent zou zijn.</p> <p>Het prijzenblad biedt hiermee de mogelijkheid om strategisch (manipulatief) in te schrijven en met prijzen te schuiven en daarmee de fictieve aanneemsom te verlagen zonder dat dit in de praktijk tot een gunstigere aanbieding voor de aanbestedende dienst leidt. Het is volgens ons in het belang van zowel de aanbestedende dienst alsmede de inschrijvende partijen dat de weging van de kostencomponenten de realiteit zo dicht mogelijk benaderd en verzoeken daarom deze onvolkomenheden uit het rekenblad te verwijderen.</p>	<p>Zie de beantwoording van eerdere vragen in deze Nota van Inlichtingen met betrekking tot Bijlage D Prijzenblad Perceel 2.</p> <p>Met betrekking tot het toepassen van trajecttarieven op het tabblad Calculatie-verhuisprofiel van bijlage D Prijzenblad Perceel 2, verwijzen wij naar het antwoord op vraag 19.</p>
-----	---------------------------------------	---	---

118	Bijlage D, Prijzenblad 2, Perceel 2	<p>Bij de vorige aanbesteding zijn er achteraf onvolkomenheden geconstateerd in de calculaties in de tarievenmatrix en volgens de uitspraak van het kort geding C/09/622129 / KG ZA 21-1199 d.d. 28 februari 2022 hadden deze onvolkomenheden vooraf actief gemeld moeten worden. In navolging van deze uitspraak willen wij graag aangeven dat wij na analyse van de tarievenmatrix en calculaties onvolkomenheden hebben geconstateerd die een substantiële impact hebben op de fictieve aanneemsom, ervan uitgaande dat de aanbestedende dienst de intentie heeft om de berekening van de fictieve aanneemsom volgens dezelfde principes te laten verlopen als hoe deze verhuizingen in praktijk afgerekend dienen te worden.</p> <p>In Bijlage D Prijzenblad Perceel 2 wordt immers nadrukkelijk gesteld: 'het is niet toegestaan strategisch (manipulatief) in te schrijven, waaronder in deze context wordt verstaan dat de Inschrijver naar objectieve bedrijfseconomische maatstaven een Inschrijving doet die het gekozen prijzenblad frustreert en daarmee niet de economisch meest voordelige inschrijving kan worden vastgesteld' en 'het is niet toegestaan "met prijzen te schuiven", zodanig dat voor het ene prijsonderdeel onrealistisch hoge prijzen worden geboden en voor het andere prijsonderdeel onrealistisch lage prijzen'.</p> <p>In P1, Intra-Europees, regel 4 Afstand km 501-750 worden de tarieven foutief ingedeeld in de 1501-2000 km bandbreedte, waardoor de relatief zware 501-750 km bandbreedte totaal niet meetelt in de fictieve aanneemsom en de 1501-2000 km bandbreedte extra zwaar meetelt.</p> <p>Het prijzenblad biedt hiermee de mogelijkheid om strategisch (manipulatief) in te schrijven en met prijzen te schuiven en daarmee de fictieve aanneemsom te verlagen zonder dat dit in de praktijk tot een gunstigere aanbidding voor de aanbestedende dienst leidt. Het is volgens ons in het belang van zowel de aanbestedende dienst alsmede de inschrijvende partijen dat de weging van de kostencomponenten de realiteit zo dicht mogelijk benaderd en verzoeken daarom deze onvolkomenheid uit het rekenblad te verwijderen.</p>	<p>Zie de beantwoording van eerdere vragen in deze Nota van Inlichtingen met betrekking tot Bijlage D Prijzenblad Perceel 2.</p> <p>Met betrekking tot het toepassen van de bandbreedtes in intra-Europese scenario's op het tabblad Calculatieverhuisprofiel van bijlage D Prijzenblad Perceel 2, verwijzen wij naar het antwoord op vraag 19.</p>
-----	-------------------------------------	--	---

Beantwoording vraag 19

Calculatie verhuisprofiel; diverse opmerkingen per regel-ID

M-1527 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 46 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.

Reactie aanbestedende dienst:

De aantallen in kolom J en K op het tabblad calculatie-verhuisprofiel van bijlage D Prijzenblad perceel 2 verwijzen naar het aantal motorvoertuigen (separaat) in een container.

Kolom J = motorvoertuig separaat in container

Kolom K = motorvoertuig in container bij boedel

Bij scenario M-1527 in kolom J '1' ingevuld.

M-1978 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 3 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.

M-2066 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 7 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.

M-2453 en M-2485 Geen container aantallen. Wel verwacht voor voertuig

M-491 Geen container aantallen. Wel verwacht voor 40 cbm + voertuig. Kosten voertuig worden niet uitgerekend.

Reactie aanbestedende dienst: In kolom J '1' ingevuld.

M-2358 Wordt geen tarief uitgerekend

Reactie aanbestedende dienst:

In kolom M '1712' ingevuld (aantal gereden kilometers intra-Europees).

In kolom N '7' ingevuld (kilometerstaffel intra-Europees).

M-1610 en M-791 De tarieven voor de 501 tot 701 km staffel lijken niet goed berekend te worden.

(Zelfde geldt voor 45 andere regels)

Reactie aanbestedende dienst:

Bij de intra-Europese scenario's die in de km-staffel 501 t/m 700 km vallen was een onjuiste verwijzing gemaakt naar staffel 7 (1501 t/m 2000 km). Dit moet staffel 4 (501 t/m 750 km) zijn. Dit is aangepast in kolom N van het tabblad Calculatie-verhuisprofiel.

M-1214 en M-1029 Deze scenario's hebben geen volume noch een voertuig. Voor 25 van de 30 is er ook geen container aantal aangegeven

(Zelfde geldt voor 28 andere regels)

Reactie aanbestedende dienst:

Bij scenario's zonder volume en voertuig uit het tabblad Calculatie-verhuisprofiel is een volume en/of voertuig(en) toegevoegd in respectievelijk kolom AU, kolom AV, kolom G, kolom J, kolom K, kolom L en kolom M. Dit waren de scenario's: M-1214, M-2169, M-1029, M-474, M-928, M-2438, M-1400, M-1241, M-604, M579, M-1089, M1421, M1761, M1882, M-1885, M-717, M-1190, M-529, M1942, M637, M666, M1329, M-163, M-289, M-1538, M-2473, M-547 en M-2040. De scenario's M1756 en X-1 zijn verwijderd.

M-1395 1212 cbm en 6 auto's lijkt aan de hoge kant

Reactie aanbestedende dienst:

In kolom F het volume aangepast naar 60 m3, in kolom G het aantal motorvoertuigen naar 1.

M-77 en M-6 Aantal containers is niet 0, origin city heeft een trajecttarief maar de kolom "Traject origin" is 0

(Zelfde geldt voor 266 andere regels)

Reactie aanbestedende dienst:

In kolom F in 1101 cellen één of meerdere voertuigen toegevoegd, zodat het aantal voertuigen overeenkomt met het aantal voertuigen (separaat) in een container zoals opgenomen in kolom J en K.

In kolom J en K in 42 cellen correctie van het aantal motorvoertuigen (separaat) in een container, zodat het totaal aantal voertuigen (kolom G) overeenkomt met het aantal voertuigen dat (separaat) in een container mee gaat (kolom J + K).

Formule toegevoegd in kolom H, waardoor de waarde '1' wordt als in tabblad P2 Origin sprake is van een trajecttarief.

M-1402 en M-1485 Aantal containers is niet 0, destination city heeft een trajecttarief maar de kolom "Traject destination" is 0

(Zelfde geldt voor veel andere regels)

Reactie aanbestedende dienst:

M-1402: Het aantal motorvoertuigen dat meegaat in de container is juist weergegeven in kolom K. Er is in dit scenario sprake van 1 motorvoertuig dat meegaat in de container.

M-1485: Het aantal motorvoertuigen dat meegaat in de container is juist weergegeven in kolom J. Er is in dit scenario sprake van 1 motorvoertuig dat separaat in een container wordt geladen.

Formule toegevoegd in kolom I, waardoor de waarde '1' wordt als in tabblad P4 Destination sprake is van een trajecttarief.

M-806, M-2453, M-2485 Transport van motor voertuig aangegeven maar worden geen kosten uitgerekend

Reactie aanbestedende dienst:

M-806: In dit scenario is geen sprake van verhuisboedel (cel F1123 is '0'), waardoor de formule in cel AR1123 en cel BO1123 niet juist werkte. Het aantal motorvoertuigen is gewijzigd in '1', zodat het transport van het motorvoertuig berekend wordt.

M-2453: In dit scenario is geen sprake van verhuisboedel (cel F1811 is '0'), waardoor de formule in cel AR1811 en cel BO1811 niet juist werkte. Het aantal motorvoertuigen is gewijzigd in '1', zodat het transport van het motorvoertuig berekend wordt.

M-806: In dit scenario is geen sprake van verhuisboedel (cel F1123 is '0'), waardoor de formule in cel AR1123 en cel BO1123 niet juist werkte. Het aantal motorvoertuigen is gewijzigd in '1', zodat het transport van het motorvoertuig berekend wordt.

M-2453: In dit scenario is geen sprake van verhuisboedel (cel F1818 is '0'), waardoor de formule in cel AR1818 en cel BO1818 niet juist werkte. Het aantal motorvoertuigen is gewijzigd in '1', zodat het transport van het motorvoertuig berekend wordt.