

Aanbesteding: Europese openbare aanbesteding leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer
Nota van Inlichtingen: 1ste Nota van Inlichtingen
Datum publicatie Nvl: 16-01-2025
Totaal aantal vragen: 177
Kenmerk Nota van Inlichtingen: 25-0009240

Naar aanleiding van de Europese aanbesteding 'Leerlingen- en Jeugdwetvervoer' zijn door potentiële inschrijvers vragen gesteld. Deze vragen en onze antwoorden hierop treft u hieronder aan:

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
1	Beschrijvend Document	61	Zijn er op dit moment leerlingen bij perceel 5 en 8 die gebruik maken van een rolstoeltaxi? Zo ja, om hoeveel leerlingen gaat het?	In het 'overzicht vaste ritten' staat voor de percelen 1, 5, 7 en 8 in kolom G vermeld of een leerling gebruikmaakt van een rolstoel. Voor perceel 11 staat in kolom H deze informatie vermeld. Het overzicht vaste ritten kunt u aanvragen door de geheimhoudingsverklaring in te vullen en te ondertekenen en via de berichtenmodule naar de aanbestedende dienst te sturen.
2	Prijsopgaveformulier		Kunt u onderbouwing geven hoe u tot de lage bandbreedte prijs bent gekomen in relatie tot de maximale reistijd in een gebied met de hoogte congestie dichtheid.	Het is ons bekend dat wij in één van drukste regio's gevestigd zijn. De tarieven zijn gebaseerd op ervaringsgegevens.
3	Programma van Eisen	58	Het diploma Taxi Doelgroepenvervoer richt zich, anders de naam suggereert, op het vervoeren van rolstoelgebonden cliënten middels een rolstoelvoertuig. Is Opdrachtgever bereid deze eis aan te passen zodat deze enkel die chauffeurs betreft die in de dagelijkse uitvoering daadwerkelijk rolstoelgebonden cliënten met bijpassend rolstoelvoertuig zullen vervoeren?	Eis 97 uit het Programma van Eisen wordt aangepast naar: De chauffeurs zijn bij aanvang van de Opdracht en gedurende de looptijd van de Opdracht in het bezit van het erkende diploma Examen taxi vakbekwaamheid praktisch volledig. Daarnaast dienen de chauffeurs, die rolstoelvoertuigen besturen, in het bezit te zijn van aantoonbare aanvullende relevante certificaten (TX, vastzetten van rolstoelen) en bedrijfsscholingen hebben gevolgd op dat gebied.
4	Programma van Eisen	53	Uit punt 66 vloeit logischerwijs voort dat een afmelding voor de volgende dag of een latere datum niet voor vergoeding in aanmerking komt. Hoe zit dit bij afmeldingen op de dag zelf?	Afmeldingen op de dag zelf komen voor vergoeding in aanmerking.
5	Programma van Eisen	53	Komt een loosrit voor vergoeding in aanmerking?	Zie eis 27 uit het Programma van Eisen: Een loosrit wordt vergoed mits deze uiterlijk binnen één uur na afloop van de rit digitaal of schriftelijk bij de Vervoerscoördinator is gemeld. Een loosrit die later of niet gemeld is, mag niet in rekening worden gebracht en wordt niet vergoed
6	Beschrijvend Document	12	Opdrachtgevers willen, indien zij dit noodzakelijk achten, taxi begeleiders inzetten in het leerlingenvervoer en in het jeugdwetvervoer. Een aantal leerlingen in de rittenbak heeft al de indicatie 'taxibegeleider'. Hierop kan een vervoerder dus enigzins (het daadwerkelijk aantal benodigde begeleiders wordt pas duidelijk nadat winnende vervoerder in de zomervakantie een leerlingenlijst krijgt). Echter, wanneer een leerling tussentijds de indicatie 'begeleider' krijgt, en deze leerling zit niet in een route waarop eventueel al een begeleider aanwezig is, welke termijn heeft vervoerder dan om een nieuwe begeleider in te zetten? Ervaring leert dat het opbouwen van een selectie taxibegeleiders een langdurig proces kan zijn, een nieuwe begeleider is derhalve niet zomaar gevonden, laat staan in dienst genomen en ingezet.	In belang van een veilig vervoer dient de begeleiding op korte termijn beschikbaar te zijn. Er is uiteraard begrip voor een redelijke termijn om hierin te voorzien. Gemeenten verstaan onder een redelijk termijn maximaal twee (2) weken.
7	Overeenkomst	85	U geeft hier 2 berekeningsmethodieken weer, dit is voor ons onduidelijk hoe dit nu in relatie tot de pricing moet worden gezien. We verzoeken u een voorbeeld te geven.	Het gaat hier om een standaardtekst voor de overeenkomst voor alle percelen. De daadwerkelijke methode wordt aangepast op basis van het perceel waarvoor de overeenkomst geldt. Voor de percelen Leerlingenvervoer geldt een kilometertarief, voor het perceel Jeugdwetvervoer een beladen uurtarief. Op één overeenkomst is één berekeningsmethode van toepassing.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
8	Bijlage factuur		Uw bijlage 4- prijsopgaveformulier spreekt van een afrekening per kilometer maar uw factuur specificatie over beladen reistijd , is hier sprake van een omissie of geldt dit alleen voor perceel 11?	De beladen reistijd geldt alleen voor perceel 11 (Jeugdwetvervoer).
9	Programma van Eisen (76)	56	Kunt u aangeven in welk systeem het routeboek moet worden geregistreerd.	Het routeboek wordt geregistreerd via een koppeling met Vervoersmanagement Online. Een technische beschrijving is bijgevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.
10	Programma van Eisen (46)	49	Wij verzoeken u om nader toe te lichten via een stroomschema hoe dit proces er uitziet ook met de real time administratie en planning inzicht?	De gemeenten zijn van mening dat de beschrijving in deze eis duidelijk genoeg is en niet nader hoeft te worden toegelicht via een stroomschema.
11	Programma van Eisen (26)		Voor de berekening van alle vergoedingen dienen de instellingen van Easy Travel, zoals beschreven in de separate bijlage SB9, als uitgangspunt. Bent u bereid om andere routgeplanner te accepteren als aangetoond kan worden dat de afwijking in de berekeningen binnen een marge van bv 2% blijven. Veel innovatieve ritplan systemen maken tegenwoordig gebruik van andere routeplanners	Nee, Gemeenten zijn niet bereid andere routeplanners te accepteren.
12	Programma van Eisen (15)	41	Op welke wijze levert de vervoerscoördinator de opdracht elektronisch aan. Is dit middels een portaal , email of iets dergelijks?	De vervoerscoördinator levert de opdracht aan via een koppeling met Vervoersmanagement Online. Een technische beschrijving is bijgevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.
13	beschrijvend document		Is het toegestaan om een aanbiedingsbrief toe te voegen die niet meetelt voor het maximaal aantal A4?	Een aanbiedingsbrief maakt geen onderdeel uit van de inschrijving en zal derhalve ook niet gelezen worden.
14	beschrijvend document		Is het toegestaan de aanbestedingsdocumenten te ondertekenen met een elektronische handtekening, zoals DocuSign, ValidSign en SignRequest in plaats van een natte handtekening?	Een elektronische handtekening met betrouwbaarheidsniveau 1, 2, 2+, 3 of 4 is toegestaan. (Voor meer informatie over betrouwbaarheidsniveaus, zie Handreiking Betrouwbaarheidsniveaus voor Digitale Dienst-ver-lening, opgesteld door Forum Standaardisatie)
15	beschrijvend document	86	U eist dat 3% van de aanneemsom, bij de uitvoering van deze Opdracht, in te zetten voor werk-, stage- en/of leerling-plaatsen voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt en/of mensen met een indicatie op grond van de Wet Sociale werkvoorziening van de sociale werkvoorziening en/of werkzoekenden die staan ingeschreven bij het UWV-werkbedrijf. Bent u bereid na gunning afspraken met de opdrachtnemer te maken inzake een (gedeeltelijke) invulling van de SROI-verplichting door middel van een PSO-trede 3 certificering?	Op dit moment kunnen wij hierover geen toezeggingen doen. Binnen de arbeidsmarktregio's Haaglanden en Zuid-Holland Centraal wordt over het opnemen van de PSO ladder in het bouwblokkenschema gesproken. Indien tijdens de looptijd van de raamovereenkomst(en) wordt overeengekomen om de PSO ladder op te nemen in het bouwblokkenschema, is het aangepaste bouwblokkenschema ook van toepassing op deze raamovereenkomsten.
16	beschrijvend document	20	In het vervoersgebied van onderhavige opdracht zijn verschillende vervoerders actief die, ook actueel, liever optreden als onderaannemer dan combinant/hoofdinschrijver. Betreffende vervoerders zijn vermoedelijk graag bereid zich vooraf als onderaannemer te committeren aan onderhavige opdracht. Is het vervoerders die als onderaannemer willen optreden toegestaan zich als onderaannemer op te geven via meerdere Hoofdinschrijvers?	Het is niet toegestaan dat meerdere inschrijvers/combinaties een beroep doen op dezelfde onderaannemer om te voldoen aan de geschiktheidseisen, zoals bedoeld in deel IIC van de UEA. Meerdere inschrijvers kunnen wel een beroep doen op dezelfde onderaannemers zoals bedoeld in deel IID van de UEA.
17	beschrijvend document	20	Is het Opdrachtnemer toegestaan om, na gunning of tijdens de looptijd, onderaannemers toe te voegen (eventueel na schriftelijke goedkeuring door Opdrachtgever)?	Het is toegestaan om na gunning of tijdens de looptijd van de raamovereenkomst onderaannemers toe te voegen, mits hiervoor schriftelijke goedkeuring van de Gemeenten is gekregen. De Gemeenten behouden zich het recht voor om deze toestemming niet te geven.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
18	beschrijvend document	16	Opdrachtgever kiest voor een maximale contractperiode van 4 (2 jaar + 1x 2 jaar verlenging). Dit omdat Opdrachtgever voornemens is om na 4 jaar onderhavige percelen samen met de in 2.3 genoemde percelen weer als geheel opnieuw aan te besteden. Een contractperiode van (maximaal en onder voorbehoud) 4 jaar is voor een vervoerder, gezien de investeringen, bedrijfsconomisch zeer ongunstig. Indien een vervoerder 2e scoort gaat Opdrachtgever met deze vervoerder een Wachtkamerovereenkomst aan. Opdrachtgever behoudt zich het recht voor gedurende de initiele contractperiode (2 jaar) het vervoer alsnog onder te brengen bij de vervoerder op de reservebank tegen de voorwaarden waar vervoerder mee heeft geoffreerd en met een vanaf dat moment nog maximale looptijd van 2 jaar. Met een contractperiode van jaar tegen de gegeven (maximum) tarieven is er voor de winnende vervoerder al een afbreukrisico op de benodigde investering. Voor de vervoerder op de reservebank is dit risico echter nog veel groter gezien de potentiële korte looptijd. Is Opdrachtgever bereid concessies te doen aan de periode waarin de wachtkamerovereenkomst rechtsgeldigheid heeft enerzijds, of aan verhogen met een eventueel vooraf vastgestelde factor van de tarieven waarmee de vervoerder op de reservebank heeft geoffreerd?	<p>De inschrijftarieven zullen bij in werking treding van de wachtkamerovereenkomst geïndexeerd worden conform de indexatie zoals deze heeft plaatsgevonden op de vervoerscontracten in de periode voorafgaand aan de in werking treding van de wachtkamerovereenkomst.</p> <p>Opdrachtgever past de duur van de wachtkamerovereenkomst aan naar één (1) jaar.</p>
19	beschrijvend document	15	Opdrachtgever kiest voor een maximale contractperiode van 4 (2 jaar + 1x 2 jaar verlenging). Dit omdat Opdrachtgever voornemens is om na 4 jaar onderhavige percelen samen met de in 2.3 genoemde percelen weer als geheel opnieuw aan te besteden. Een contractperiode van (maximaal en onder voorbehoud) 4 jaar is voor een vervoerder, gezien de investeringen, bedrijfsconomisch zeer ongunstig. Hoe ziet Opdrachtgever dit in het licht van de relatief lage tarieven (gelijkend huidige tariefstellingen)?	De onderbouwing voor de contractperiode is reeds gegeven in het beschrijvend document. Opdrachtgevers besteden een gedeelte van een grotere vervoersopdracht aan, en wenst deze op termijn weer te integreren in één aanbesteding met gelijke looptijd(en).
20	Rittenbak		Is het mogelijk om de klantkilometers toe te voegen aan de rittenbak.	Van elke leerlingrit zijn de herkomst- en bestemmingspostcode vermeld. Met deze informatie kunt u zelf de kilometers uitrekenen.
21	beschrijvend document	15	waarom wordt er voor een korte opdrachtperiode gekozen, gezien de investeringen die moeten worden gedaan is dit bedrijfseconomisch zeer ongunstig. Het 1e contract is maar 2 jaar met een uitloop van max 2 jaar.	Zie het antwoord op vraag 19.
22	beschrijvend document	26	<p>"Het beoordelingsproces speelt een centrale rol in de gunning van de opdracht. Om de transparantie en objectiviteit hiervan te garanderen, hebben wij de volgende vragen:</p> <p>a) Hoe wordt gewaarborgd dat het beoordelingsteam uniform beoordeelt, zeker bij casussen die een subjectief element kunnen bevatten?</p> <p>b) Worden de scores of feedback na afloop van het interview gedeeld met de inschrijvers?</p> <p>c) Hoe wordt het resultaat van het casus-interview gewogen in verhouding tot de overige kwalitatieve gunningscriteria, en op welke manier kunnen de casus-interviews de beoordeling beïnvloeden?</p> <p>d) De consensus meeting is gepland vóór de interviews. Kunt u toelichten hoe de timing van deze bijeenkomst de consistentie en objectiviteit van de beoordeling waarborgt?</p> <p>"</p>	<p>a) Er is sprake van begeleiding van twee inkoopadviseurs, en een duidelijke beoordelingsinstructie.</p> <p>b) De motivatie voor de behaalde scores worden gedeeld in de gunnings- en afwijzingsbrieven.</p> <p>c) Het schriftelijke deel wordt in consensus beoordeeld. Dit resulteert in een voorlopige score. Tijdens het interview wordt beoordeeld of de gegeven antwoorden ten opzichte van het schriftelijke deel in lijn zijn met elkaar, of elkaar tegenspreken, of elkaar versterken. Gemeenten willen weten hoe vervoerders met onverwachte situaties om te gaan. Op basis hiervan blijft de score gelijk of wordt de score naar beneden of naar boven bijgesteld. Dit zal in de gunnings- en afwijzingsbrieven gemotiveerd worden.</p> <p>d) Het geplande consensus-overleg vóór de interviews is om te komen tot een consensus-score op het schriftelijke gedeelte. Hiermee borgen Gemeenten dat de schriftelijke beoordeling is afgestemd en afgerond alvorens de interviews plaatsvinden.</p>

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
23	beschrijvend document	26	"In het beschrijvend document worden de casussen en interviews beschreven als cruciaal onderdeel van het gunningscriterium "'Kwaliteit van de uitvoering'". Om inschrijvers optimaal voor te bereiden en de consistentie van dit proces te waarborgen, hebben wij de volgende vragen: a) Kunnen er voorbeelden worden gegeven van mogelijke situaties die in de casussen aan bod zullen komen, zodat inschrijvers zich beter kunnen voorbereiden? b) Is er ruimte om aanvullende vragen te stellen na ontvangst van de casussen tijdens de 15 minuten voorbereidingstijd? c) Hoe verwachten de aanbestedende partijen dat inschrijvers de casus presenteren, gezien de zeer beperkte voorbereidingstijd? Is het bijvoorbeeld toegestaan om hulpmiddelen zoals een whiteboard of flip-over te gebruiken, of wordt enkel mondelinge toelichting verwacht? d) Hoe wordt de consistentie tussen de presentatie en het plan van aanpak beoordeeld? Zijn hier concrete richtlijnen voor?"	Uw stelling dat de casussen en interviews cruciaal zijn volgen Gemeenten niet, deze zijn even belangrijk als het schriftelijke gedeelte. a) De casussen die aan bod komen betreffen zaken die een directe relatie hebben met de dagelijkse gang van zaken en incidenten die mogelijk (en daadwerkelijk) voorkomen in het vervoer b) Nee, dat kan niet. c) Een mondelinge toelichting is voldoende. Indien inschrijver een whiteboard of flipover wenst te gebruiken is dit mogelijk. d) de gegeven antwoorden worden naast de uitwerking van het plan van aanpak gelegd. Het beoordelingsteam kan aansluitend aan de mondelinge toelichting vragen stellen, waarin op een eventuele inconsistentie wordt doorgevraagd.
24	beschrijvend document	28	Kunt u toelichten hoe het proces van verificatie voorafgaand aan gunning zorgt voor een transparante en gelijke behandeling van alle inschrijvers, gezien dat de voorlopige winnaar al geïnformeerd wordt en verificatie de rangorde en scores kan beïnvloeden? Hoe wordt gegarandeerd dat dit proces geen oneerlijke voordelen biedt aan specifieke inschrijvers?	Een verificatiegesprek vindt pas plaats nadat beoordeling op de gunningscriteria is afgerond en vastgesteld. De inhoud van dit gesprek kan nimmer invloed hebben op de beoordeling van de gunningscriteria. Het verificatiegesprek is bedoeld ter verduidelijking van bewijsmiddelen en verklaringen, ten behoeve van de geldigheid van de inschrijving.
25	beschrijvend document	28	" Kunt u toelichten welke specifieke informatie of documentatie tijdens de verificatiefase zal worden opgevraagd om de ingediende inschrijving en gepresenteerde aanpak te toetsen, en welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of deze verificatie afdoende is voor een definitieve gunning? De laatste interviews vinden 6 maart (donderdag) plaats en het verificatiegesprek 10 maart (maandag) hoe borgt u dat Inschrijver voldoende tijd heeft om de juiste documenten of informatie ter verificatie ter voorbereiding op te zoeken bijvoorbeeld? "	De documentatie en informatie die gevraagd kan worden als bewijslast voor de inschrijving is reeds opgenomen in het beschrijvend document. Zie Bijlage 10 Checklist, kopje 'checklist bij voorgenomen gunning' (pagina 99, 100). - Het geplande verificatiegesprek op 10 maart 2025 is bedoeld voor verificatie van ingediende bewijsmiddelen en verklaringen bij de inschrijving, de deadline voor het indienen van bewijsmiddelen die bij voorlopige gunning worden opgevraagd is 22 maart 2025. Indien de bewijsmiddelen daar aanleiding toe geven, kan daarna ook nog een verificatiegesprek gevoerd worden.
26	beschrijvend document	27	Hoe wordt binnen het beoordelingskader gewaarborgd dat de interpretatie van begrippen zoals 'meerwaarde', 'relevantie', en 'toepasbaarheid' consistent en objectief wordt toegepast, gezien dat deze termen breed interpreteerbaar zijn en het kader pas bij 'uitstekend' expliciet refereert aan het realiseren van de doelstellingen? Daarnaast, ten opzichte van welke norm of baseline wordt de 'meerwaarde' beoordeeld?	Het beoordelingsteam bestaat uit medewerkers, die in het consensus overleg moeten toelichten/onderbouwen hoe zij tot de scores zijn gekomen. Dit consensus overleg staat onder leiding van twee inkoopadviseurs, die zullen toezien op de juiste toepassing van de scores. De omschrijving van de opdracht en het Programma van Eisen in het beschrijvend document verwoorden de verwachtingen, die de gemeenten hebben. Als er meer aan dienstverlening wordt aangeboden/beschreven dan gevraagd wordt en leidt dit naar oordeel van het beoordelingsteam tot een betere kwaliteit van de dienstverlening, wordt dit aangemerkt als meerwaarde.
27	Gunningscriteria	81	Op welke wijze wordt uniformiteit gewaarborgd in de beoordeling van kwalitatieve elementen zoals de casussen, gezien de mogelijke subjectieve interpretatie van het beoordelingsteam? Wordt hiervoor gebruikgemaakt van een standaard beoordelingsmatrix of beoordelingsprotocol?	Er is sprake van een beoordelingsinstructie.
28	Gunningscriteria	81	Kunt u toelichten hoe de beoordeling van de casussen tijdens het interview specifiek wordt meegenomen in de totaalscore voor het gunningscriterium 'Kwaliteit van de uitvoering', en hoe deze score wordt gewogen ten opzichte van de overige schriftelijke onderdelen binnen dit criterium?	Zie antwoord c, vraag 22.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
29	Gunningscriteria	72	"Bij gunningscriteria 2 geeft u aan ""De Opdrachtgevers wensen de start van het Leerlingenvervoer ieder schooljaar succesvol te laten verlopen. Dit betekent dat alle belanghebbenden op het juiste moment, de juiste informatie op de juiste wijze ontvangen. Wij hechten er veel waarde aan dat iedere medewerker proactief communiceert en correct is in de bejegening van leerlingen, scholen en ouders/verzorgers"" Kunt u met oog op de subvragen in dit gunningscriterium, gunningscriterium 3, en in relatie tot 2.4 ""vervoerscoördinator"" (die o.a. het eerste aanspreekpunt voor Instellingen, scholen, leerlingen en ouders is) uitleggen hoe de verschillende rollen zich tot elkaar verhouden en deze verduidelijken?"	Gemeenten kennen vervoersvoorzieningen toe en informeren de belanghebbenden hierover; de vervoerscoördinator onderhoudt namens de gemeenten de contacten met ouders/leerlingen/ jeugdigen, scholen/instellingen en vervoerders over het vervoer; de vervoerders zijn verantwoordelijk voor een veilige en betrouwbare verzorging van het vervoer op basis van de door de vervoerscoördinator verstrekte opdrachten. Het is duidelijk dat een goed samenspel tussen vervoerscoördinator en vervoerders essentieel is voor een succesvolle uitvoering van het vervoer.
30	Beschrijvend document 2.3	11	"U geeft aan: ""De vijf Gemeenten hebben momenteel gezamenlijk het leerlingen- en jeugdvervoer georganiseerd door contracten met meerdere vervoerders. De contracten zijn ingedeeld in percelen op postcode van de bestemming. De contracten hebben een initiële looptijd van vijf jaar, met de mogelijkheid om tweemaal te verlengen met twee jaar. De initiële looptijd expireert op 31 juli 2025. Van zes percelen worden de contracten met de vervoerders, conform de mogelijkheid in deze contracten, verlengd met twee jaar. Van 5 percelen wordt het contract niet verlengd. Deze vijf percelen worden in onderhavige procedure aanbesteed."" Kunt u aangeven waarom 5 contracten niet worden verlengd en opnieuw worden aanbesteed? En kunt u ook aangeven waarom de andere 6 percelen wel worden verlengd? Wat zijn de criteria op basis waarvan u dat besluit heeft gemaakt?"	Deze informatie is niet relevant voor inschrijvende partijen om tot een goede inschrijving te komen.
31	Beschrijvend document 2.3	11	U geeft aan: "De vijf Gemeenten hebben momenteel gezamenlijk het leerlingen- en jeugdvervoer georganiseerd door contracten met meerdere vervoerders. De contracten zijn ingedeeld in percelen op postcode van de bestemming. De contracten hebben een initiële looptijd van vijf jaar, met de mogelijkheid om tweemaal te verlengen met twee jaar. De initiële looptijd expireert op 31 juli 2025." kunt u bevestigen dat u bedoelt dat de initiële looptijd van de huidige contracten dan afloopt? En dat de initiële looptijd voor de contracten binnen onderhavige aanbesteding op 31 juli 2030 expireert?"	De geciteerde tekst heeft inderdaad betrekking op de bestaande contracten. De looptijd van de contracten die volgen uit deze aanbestedingsprocedure is opgenomen in paragraaf 2.6 van het beschrijvend document. De initiële looptijd voor de contracten binnen onderhavige aanbesteding expireert op 31 juli 2029.
32	Beschrijvend document 2.2		"In paragraaf 2.2 van het beschrijvend document deelt u het doel van deze aanbesteding: ""Het doel van deze Europese aanbesteding is om per Gemeente te komen tot een Raamovereenkomst met één (1) Contractant per perceel, die in opdracht van de Gemeenten de zorg op zich neemt voor betrouwbaar, kwalitatief goed en veilig Leerlingen- en Jeugdvervoer, waarbij de belangen van de kwetsbare doelgroep centraal staan."" Kunt u toelichten wanneer vindt dat dit doel behaald is? Wanneer bent u tevreden over kwaliteit, acht u de zorg betrouwbaar en wat verstaat u onder veilig?"	Het doel is behaald als alle deelnemende leerlingen/jeugdigen tijdig zijn vervoerd naar hun bestemming en een plezierige ervaring hebben overgehouden aan het vervoer, zonder dat zij blootgesteld zijn aan onveilige verkeerssituaties of ongewenste sociale interactie. Het begrip 'veilig' heeft zowel betrekking op de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid en het welbevinden van de leerling/jeugdige.
33	Bijlage 3A, eis 91	66	Deze eis lijkt tegenstrijdig te zijn met de eis over de vaste chauffeur. Kan inschrijver er van uit gaan dat deze eis prevaleert boven de inzet van de vaste chauffeur?	Dat klopt.
34	PvE eis 98	58	Begrijpt inschrijver goed dat het hier gaat om de VVR-code van SFM?	Dat klopt.
35	PvE eis 97	58	Deze diploma's zijn niet gangbaar in de branche en zijn reeds jaren geleden vervangen door de TX-opleidingen. Bent u bereid deze eis aan te passen?	Eis 97 uit het Programma van Eisen wordt aangepast naar: De chauffeurs zijn bij aanvang van de Opdracht en gedurende de looptijd van de Opdracht in het bezit van het erkende diploma Examen taxi vakbekwaamheid praktijk volledig. Daarnaast dienen de chauffeurs, die rolstoelvoertuigen besturen, in het bezit te zijn van aantoonbare aanvullende relevante certificaten (TX, vastzetten van rolstoelen) en bedrijfsscholingen hebben gevolgd op dat gebied.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
36	PvE eis 89	57	Kunt u hiervoor redenen geven? Dit belemmert namelijk de efficiëntie van de uitvoering.	Redenen die ten grondslag kunnen liggen aan toepassing van deze eis betreffen voornamelijk de veiligheid in de bus, bijvoorbeeld naar aanleiding van het gedrag van een deelnemer in de route.
37	PvE eis 66	53	Een ritmutatie kan ook een andere school zijn. Dat heeft grote gevolgen voor de planning: de ophaaltijden in de bestaande route en (eventuele) nieuwe routes kunnen veranderen en er moet een kennismaking plaatsvinden. De eis is in dit geval niet realistisch. Kunt u aangeven hoe inschrijver hiermee om dient te gaan?	Een ritmutatie ten behoeve van een nieuwe/andere school zal nimmer pas de dag vantevoren doorgevoerd worden.
38	PvE eis 67	53	Deze eis kan niet uitgevoerd worden wanneer er sprake is van de eis 66. Hoe dient de inschrijver hiermee om te gaan?	Eis 67 uit het Programma van Eisen heeft betrekking op wijzigingen die meer dan één dag vantevoren doorgegeven worden, wat doorgaans het geval is. Eis 66 uit het Programma van Eisen heeft betrekking op de verwerking van mutaties een dag vantevoren, waarmee niet gesteld wordt dat alle mutaties pas een dag vantevoren worden ingevoerd.
39	PvE eis 54	50	Geldt dit per perceel?	Deze eis is niet van toepassing op Perceel 11.
40	PvE eis 42	48	In het jeugdwetvervoer is, gezien het grillige karakter, de inzet van een vaste chauffeur in de praktijk niet altijd haalbaar. Bent u bereid deze eis voor het jeugdwetvervoer te laten vervallen?	Nee.
41	PvE eis 35	46	Kunt u aangeven wat u verstaat onder 'alle afstemming'?	Hiermee wordt bedoeld de benodigde afstemming voor operationele uitvoering van het aangepast vervoer.
42	PvE eis 15	41	Kunt u aangeven wie de vervoerscoördinator is?	Dat is op dit moment Trafficon.
43	PvE eis 9	40	Kunt u aangeven waarop de rittenadministratie wordt beoordeeld?	De rittenadministratie kan worden beoordeeld op alle relevante functionele en logistieke eisen en uiteraard op de eisen die aan de samenstelling van de routes zijn gesteld.
44		25	Voor vervoerders is van belang dat zij weten wanneer zij mutaties kunnen verwachten. normaliter gebeurt dat tijdig vóór de start van de zomervakantie. Kunt u een lijst verstrekken waarop zichtbaar is op welk moment in de maanden juli, augustus, september en oktober 2023 en 2024 gemeenten hoeveel mutaties hebben doorgegeven en hoeveel dat er waren ten opzichte van het totaal in het jaar per perceel? Die informatie kunnen inschrijvers gebruiken om zo goed mogelijk invulling te geven aan de kwalitatieve gunningscriteria zoals vermeld in bijlage 5a en bijlage 5b (W1, W2 en W3)	Nee. Voor de deadline voor het aanleveren van alle mutaties (die op tijd zijn) geldt de datum zoals opgenomen in het antwoord op vraag 52. Voor mutaties na deze datum, en voor start van het schooljaar, geldt een reserveringslijst waarvoor geldt dat deze in samenwerking tussen vervoerder en vervoerscoördinator wordt verwerkt.
45	overzicht vaste ritten		Als een inschrijvende partij meerdere percelen wint, is het dan toegestaan om kinderen uit de verschillende percelen met elkaar te combineren en te vervoeren in één voertuig?	Dit is toegestaan, mits de combinatie/route voldoet aan de eisen omtrent reistijd, verblijfstijd, ophaal- en afzettijden en combinaties. Hierbij geldt specifiek voor de combinatie van leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer Eis 88a uit het Programma van Eisen.
46	beschrijvend document 56		Hoe gaat een route die bestaat uit 1 kindje uit het jeugdwet perceel en 2 kinderen uit bijvoorbeeld perceel 5 afgerekend worden? Krijgt de vervoerder dan voor de 2 kinderen uit perceel 5 de leerling kilometers betaald en de daarnaast de beladen reistijd van de rit (kinderen) uit het jeugdwet perceel?	Gemeenten gaan ervan uit dat dit slechts incidenteel voorkomt. De betaling vindt als volgt plaats: - voor de kinderen uit het leerlingenvervoer rekent Opdrachtnemer de prijs per kilometer per leerling - voor de kinderen uit het jeugdwetvervoer rekent Opdrachtnemer de prijs per beladen inzetuur per voertuig

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
47	SLA 12		Wij snappen de bonus/malus regeling niet helemaal, kunt u hier een duidelijkere uitleg over geven?	<p>Per periode worden de KPI's gemeten. Voor elke KPI geldt een normregel en een norm (een marge naar boven en beneden op de normregel). Bij presteren boven de norm (gedurende de hele periode) geldt een bonus, bij presteren onder de norm (gedurende de hele periode) geldt een malus.</p> <p>Bij een afwijking van meer dan 1% onder de norm (dus bijvoorbeeld 93,5% op kpi 1.1) wordt de malus verdubbeld, en wordt een verbeterplan gevraagd.</p>
48	SLA 12		<p>Artikel 5.2:</p> <p>Klopt het nou het echt dat er bij bijvoorbeeld 94% stiptheid een dubbele malus in rekening wordt gebracht en er direct een verbeterplan gevraagd wordt?</p>	Dat klopt, waarbij Gemeenten vermelden dat er reeds een marge is ingebouwd (onder en boven de normregel). Pas bij presteren onder deze norm geldt de malus.
49	Reisafstand	44	Eis 26. De afstand die per reiziger in rekening mag worden gebracht wordt bepaald op het moment dat de opdracht voor die betreffende reiziger wordt gegeven. Welke afstand mag in rekening worden gebracht in die gevallen dat er een tweede adres is toegestaan voor de betreffende reiziger?	Zie eis 32 uit het Programma van Eisen: Elke verplaatsing van A (1e ophaaladres), via eventuele tussenpunten, naar B (eindbestemming) wordt gezien als een afzonderlijke rit. Per rit geldt de daarvoor geldende prijs conform het Prijzenblad
50	Overeenkomst		De laatste zin van artikel 2.1 geeft aan dat de gemeenten gezamenlijk een raamovereenkomst aangaan met een inschrijver. Direct daarna in artikel 2.2. is aangegeven dat er per gemeente een overeenkomst gesloten wordt met een inschrijver. Wat is nu de bedoeling? Wordt er een overeenkomst gesloten tussen de gezamenlijke gemeenten enerzijds en de inschrijver anderzijds (één contract) of gaat elke gemeente apart van elkaar een contract aan met de inschrijver (per perceel)? Vraag 2: Indien dit laatste (een contract per gemeente) het geval is, garanderen alle gemeenten dan een gelijke looptijd van het te sluiten contract (en dus een gelijklopend besluit ten aanzien van de verlengoptie)?	Er wordt per perceel één raamovereenkomst afgesloten tussen de gezamenlijke gemeenten enerzijds en de inschrijver anderzijds.
51	Wachtkamer		De wachtkamerovereenkomst wordt aangegaan voor een periode van 2 jaar en heeft daarmee dezelfde lengte als de te sluiten contracten. Wij zijn een relatief kleine inschrijver en hechten grote waarde aan het nakomen van de afspraken die wij (met u) maken. Voor ons betekent een gestanddoeningstermijn van 2 jaar echter dat de ontwikkeling van onze onderneming 2 jaar lang afhankelijk gemaakt wordt van het presteren van één van onze concurrenten. Wij moeten immers 2 jaar lang bij elke stap in onze ontwikkeling rekening houden met de mogelijkheid dat wij binnen een termijn van 3 maanden tot wel 40 extra voertuigen en chauffeurs voor u beschikbaar moeten maken. Wij hebben begrip voor het gegeven dat u een wachtkamerregeling wilt treffen maar zien graag dat de termijn voor die regeling beperkt wordt tot maximaal één jaar. Bent u bereid de gestanddoeningstermijn van de wachtkamerregeling te beperken tot 1 jaar?	Ja, de wachtkamerovereenkomst wordt beperkt tot één (1) jaar.
52	Gunning		15% van de punten zijn te verdienen met gunningscriterium 2. Dat gunningscriterium betreft de start van een (ieder) schooljaar. Wij delen de wens om de start van een (ieder) schooljaar goed te laten verlopen. De vervoerders kunnen hiervoor echter niet zelfstandig verantwoordelijk gemaakt worden. Veel is immers afhankelijk van de juiste, complete en tijdige aanlevering van reizigersgegevens. Welke garanties biedt u als opdrachtgever t.a.v. deze aanlevering? Is er bijvoorbeeld een harde datum (deadline) waarop u de vervoerder dat alle reizigersgegevens juist en compleet aangeleverd? En wat wordt er van de vervoerder verwacht indien deze deadline in voorkomende gevallen niet wordt gehaald? Stellen de opdrachtgevers dan bijvoorbeeld een mutatiestop in en zijn ouders de eerste weken van het nieuwe schooljaar zelf verantwoordelijk voor het vervoer van hun kind(eren)? Vraag is derhalve welke kaders de opdrachtgever aan de inschrijvers meegeeft bij het invullen van gunningscriterium 2.	<p>Bij de uitwerken van dit gunningscriterium kunt u als deadline van het aanleveren van de reizigersgegevens 18 juli aanhouden. U kunt er van uitgaan in uw beantwoording dat de gemeenten deze deadline halen.</p> <p>Er is na 18 juli een mutatiestop tot de start van het schooljaar.</p>

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
53	Bekostiging		U stelt voor het leerlingenvervoer een andere bekostigingssystematiek voor dan voor het jeugdwetvervoer. Waarom maakt u die keuze?	Dit heeft te maken met het feit dat gemeenten voor bepaalde onderdelen moeten aansluiten bij de systematiek van de nog lopende (bestaande) overeenkomsten.
54	Bekostiging		<p>U schrijft voor het leerlingenvervoer een bekostigingssystematiek voor die is gebaseerd op individuele leerlingkilometers. Daarmee introduceert u een fictieve variabele en daarmee een risico voor de inschrijvers. De kosten die de vervoerders maken voor het vervoer van de leerlingen zijn immers niet afhankelijk van het aantal individuele kilometers dat er per leerling gereisd wordt. Het risico dat u hier mee creëert kan op 3 manieren uitwerken: 1. De inschrijver heeft een glazen bol en ziet exact welke mutaties er de komende 4 jaar gaan plaatsvinden in het vervoer en kan op basis daarvan een exact juiste prijs berekenen en aanbieden. 2. De inschrijver heeft die glazen bol niet, maar hij wil wel graag de 40% van de punten die er met de prijs zijn te verdienen. Hij wordt in deze systematiek verleid in te schrijven met een laag tarief. Daarmee wint hij de aanbesteding en binnen een paar maanden moeten er weer marges gevonden worden op plekken waar die marges niet zijn en begint de ellende (lees ook het Witboek taxi van de FNV waarin de effecten hiervan zijn beschreven). 3. De (kleinere) vervoerder die een dergelijk risico niet kan dragen schrijft wel in, maar dan wel voor een tarief waarvan hij zeker weet dat hij het gevraagde product kan leveren, nu en in de toekomst. Hij moet dan een aanzienlijke risicopremie berekenen, want de gevolgen van de voorgeschreven systematiek kunnen erg groot zijn. Gevolg hiervan is dat hij zich uit de markt prijst, of (als dat toevallig voor een perceel zo uitpakt) u de hoofdprijs betaalt voor het vervoer. Geen van de drie scenario's is volgens ons wenselijk en de praktijk wijst uit dat enkel de vervoerder die inzet op scenario 2 een goede kans maakt om het perceel te winnen. Een MKB'er die wil staan voor de kwaliteit van zijn dienstverlening is daarmee de facto nagenoeg kansloos om een perceel te winnen. Vraag 1. Is dat het effect dat u nastreeft met uw keuze voor deze systematiek? Samengevat komt het er dus op neer dat u met de bekostigingssystematiek die u voorschrijft stuurt op een vervoerder die het financiële risico en het operationele gedoe dat ervan komt kan en wil nemen. Vraag 2: Hoe verhoudt scenario 2 zich t.o.v. de keuze die u heeft gemaakt om de contracten voor de percelen 1, 5, 7, 8 en 11 niet te verlengen? Vraag 3: Bent u bereid een afrekensystematiek af te spreken waarbij bovengenoemd risico niet bestaat en die aantrekkelijker is, met name voor het MKB? Ons voorstel is om een starttarief per (type) voertuig + een vergoeding per beladen kilometer of uur af te spreken. Dat is een landelijk bekende en erkende manier van werken die echt niet tot een hogere ambtelijke belasting hoeft te lijden.</p>	<p>1. Voor een aantal zaken, zoals de bekostigingssystematiek, moeten gemeenten aan blijven sluiten bij de nog lopende overeenkomsten. Dat is de overweging die is gemaakt om deze systematiek te hanteren bij deze aanbesteding.</p> <p>2. Gemeenten vinden het niet gepast om uitspraak te doen over de reden, dat de genoemde percelen niet verlengd zijn, maar willen wel aangeven dat van scenario 2 geen sprake was.</p> <p>3. Voor een aantal zaken, zoals de bekostigingssystematiek, moeten gemeenten aan blijven sluiten bij de nog lopende overeenkomsten. Enerzijds is combineren van routes van percelen uit deze aanbesteding en de lopende overeenkomsten, indien van toepassing, onmogelijk te administreren wanneer er sprake is van meerdere bekostigingsmethoden. Anderzijds is er in de situatie van meerdere bekostigingsmethoden voor leerlingenvervoer sprake van disproportionele administratieve lasten bij gemeenten, de vervoerscoördinator en vervoerders die zowel oude als nieuwe contracten hebben bij de H5 (gemeenten).</p> <p>De door u aangehaalde punten zijn mede een onderbouwing voor de kortere looptijd van de overeenkomst, en de wens van de Gemeenten om op termijn alle vervoersopdrachten weer als één geheel aan te kunnen besteden.</p>
55	begeleiders		Komen persoonlijk begeleiders alleen voor in perceel 11 of ook in de andere percelen?	Persoonlijke begeleiders kunnen zowel bij het leerlingenvervoer als bij het jeugdwetvervoer voorkomen. Zie in het 'overzicht vaste ritten' voor het leerlingenvervoer in kolom J en voor het jeugdwetvervoer kolom K.
56	Toeslag individueel vervoer		De toeslag voor individueel vervoer is een factor 3. De voertuigbezetting in het leerlingenvervoer is normaliter aanzienlijk hoger dan een factor 3 (gemiddeld genomen zitten er meer dan 3 kinderen in een route voor het leerlingenvervoer) . Daardoor introduceert u hier meerdere risico's voor de inschrijver. Ten eerste geldt dat het ontbreken van een starttarief in de systematiek in een "normale" rit gecompenseerd wordt doordat er gemiddeld 4 a 5 reizigers in het voertuig zitten. Het kostenaandeel van een route dat normaliter afgedekt wordt door het starttarief is in deze normale route nog wel te verdisconteren in het km-tarief dat u uitvraagt. Wanneer er echter maar 1 reiziger in een route zit, dan biedt de gekozen afrekensystematiek dus veel minder ruimte voor het afdekken van deze opstartkosten. Daarnaast is de factor 3 die u aangeeft te laag. Gemiddeld genomen zitten er 4 a 5 reizigers in een leerlingenvervoer route. Het ligt daarom voor de hand om een factor van circa 4,5 te hanteren voor solo vervoer. Bent u bereid deze risico's weg te nemen door een factor van 4,5 toe te passen op het solovervoer? Zo niet, begrijpt u dan dat u hiermee een risico introduceert waarmee de aantrekkingskracht van de opdracht op kleinere lokale en regionale taxibedrijven sterkt afneemt?	De factor wordt aangepast naar factor 4.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
57	Omvang perceel		U geeft aan dat u en de Vervoerscoördinator reizigers kunnen overzetten van het ene perceel naar het andere perceel. Dat moet dan vanuit het "oogpunt van optimalisatie". Kunt u aangeven wat het bereik van de term "optimalisatie" in deze is? Kunnen reizigers bijvoorbeeld naar een ander perceel gezet worden omdat 1. Er geen vaste chauffeur voor een route beschikbaar is en een andere vervoerder die wel kan leveren? 2. De "klik" tussen een chauffeur en een reizigers er niet is? 3. Er ruzie is tussen twee reizigers en daarom een reiziger naar een ander perceel geplaatst wordt? 4. etc.	Gemeenten kunnen de door u aangehaalde combinatie tussen omvang perceel en uw beschrijving niet vinden in het Programma van Eisen. De door u aangehaalde voorbeelden zijn onwaarschijnlijke voorbeelden voor het overplaatsen. Gemeenten zullen een voorbeeld geven waar dit mogelijk wel het geval is. Als een jeugdige ritten heeft naar een jeugdwetinstelling die op dezelfde locatie zit als een school bij een andere vervoerder, en daardoor een logische combinatie te maken is, kan dit kind worden overgeplaatst. Het is immers efficiënter om één voertuig te laten rijden dan twee.
58	Efficiëncydaling		In artikel 88b geeft u aan dat de gemeente geen toestemming geeft tot het maken van een combinatie, dat er dan onder voorwaarden sprake kan zijn van een maatwerkvergoeding. Vraag 1: Begrijpen wij het goed wanneer dit artikel betrekking heeft op artikel 88 en 88a? Vraag 2: Zoals eerder aangegeven is de impact van het al of niet toestaan van een combinatie in de gekozen afrekensystematiek in potentie heel groot. Het beperken van dit risico is dan ook een belangrijk kader binnen deze opdracht en onderdeel van goed opdrachtgeverschap. Wij verzoeken u daarom met klem om nadere kaders te geven voor de beoordeling van de significante efficiëncydaling.	<p>1. Eis 88b uit het Programma van Eisen is van toepassing op elke afwijzing van een combinatie op aangeven van de gemeente (mits de combinatie voldoet aan alle voorwaarden).</p> <p>2. Voorbeelden van een significante efficiëncydaling zijn opgenomen in eis 88b.</p>
59	Gelijk speelveld		<p>Wij maken uit de stukken op dat er 2 percelen zijn die bestaan uit reizigers met een indicatie vanuit de Jeugdwet, te weten perceel 10 en perceel 11. In artikel 88a geeft u aan dat het onder voorwaarden is toegestaan om reizigers uit deze percelen te combineren met reizigers uit de andere percelen (de percelen leerlingenvervoer). In hetzelfde artikel geeft u ook aan dat het maken van deze combinaties vooraf met de opdrachtgevers moet worden afgestemd en de goedkeuring van de opdrachtgevers behoeft. Hiermee ontstaat een diffuus en eveneens ongelijk speelveld voor de gegadigden.</p> <p>Het speelveld wordt hierdoor diffuus omdat onduidelijk is welke voorwaarden de opdrachtgever zal stellen. Op voorhand (bij inschrijving) hebben de gegadigden geen beeld bij de afweging die de opdrachtgever hierin zal maken. De impact hiervan is evenwel zeer groot, zeker gezien de voorgestelde afrekensystematiek voor het leerlingenvervoer. Het al of niet toestaan van een bepaalde combinatie zal snel 20% en maximaal zelfs 50% verschil maken in de vergoeding die een vervoerder voor een specifieke route ontvangt. Vraag 1: Hoe moet een inschrijver met dergelijke risico's omgaan (in een branche waarin de marges veelal niet groter dan enkele procenten zijn)? U maakt hiermee het speelveld ongelijk voor de inschrijvers omdat de vervoerder die nu reeds het contract voor perceel 10 heeft op alle percelen van het leerlingenvervoer combinaties met perceel 10 kan voorstellen. Dat biedt deze bestaande vervoerder de mogelijkheid om op alle percelen (bijvoorbeeld perceel 7 en 8) voor het leerlingenvervoer een lagere inschrijfprijs aan te bieden dan andere aanbieders kunnen. Daarmee kan deze vervoerder er ook meerdere winnen (wederom bijvoorbeeld perceel 7 en perceel 8). In de praktijk kan hij echter de combinaties waarop hij zijn inschrijftarief heeft gebaseerd niet allemaal maken. Want wanneer hij een reiziger uit perceel 10 weet te combineren met een route in perceel 7, dan is die reiziger uit perceel 10 niet meer beschikbaar om ook de combinatie met een route uit perceel 8 te maken. En dat terwijl het tarief dat hij heeft geboden voor perceel 8 wél mede is gebaseerd op het maken van de combinatie tussen de reiziger uit perceel 10 en de route uit perceel 8. Per saldo geeft u de vervoerder die nu perceel 10 voor u rijdt dus een voordeel in de procedure, wetende dat dat voordeel in de praktijk waarschijnlijk niet of slechts ten dele te realiseren is. Vraag 2: Hoe zorgt u er voor dat deze ongelijkheid opgeheven wordt en er toch wel een gelijk speelveld voor alle inschrijvers ontstaat?</p>	<p>1. Afwegingen die een Gemeente maakt om een combinatie niet toe te staan zullen altijd gebaseerd zijn op de individuele karakteristieken van een leerling/jeugdige in een combinatie. Hierbij zal het vooral gaan om situaties waarbij de vervoerder een combinatie maakt van leerlingen/jeugdigen die naar mening van een consulent tot zodanige (veiligheids)situaties zal leiden dat de rit niet veilig uitgevoerd kan worden.</p> <p>Naast dat onthouding van toestemming een uitzondering zal zijn, willen we u hierbij wijzen op eis 88b uit het Programma van Eisen, welke van toepassing kan zijn op deze situaties ter compensatie van de genoemde financiële risico's.</p> <p>2. In een markt waar alles staat of valt (zowel financieel als de beschikbaarheid van chauffeurs) bij combineren, zoals u zelf in uw vraag stelt, zijn dit combinatiemogelijkheden die gemeenten moeten kunnen toestaan. Gemeenten besteden aan in een situatie waarin gemeenten slechts een gedeelte van een groter geheel op de markt kunnen zetten, om op termijn het geheel weer als één opdracht te kunnen aanbesteden. Het is inherent dat er dan ingewikkelde combinatiemogelijkheden ontstaan, maar zowel de gemeenten als de vervoerders kunnen zich niet permitteren om de combinatiemogelijkheden verder te beperken. Daarnaast delen gemeenten ook de mening niet dat dit zodanige vormen aanneemt dat er geen sprake is van een gelijk speelveld. Het verbieden van combineren buiten het perceel, met de geografische spreiding van onze regio en het tekort aan chauffeurs in de markt, is dermate disproportioneel dat gemeenten geen verdere beperkingen kunnen opleggen.</p>
60	Planning	57	In artikel 92 geeft u aan dat de Opdrachtnemer de planning moet maken onafhankelijk van het woonadres en vestiging van de medewerkers van de Opdrachtnemer. Hoe gaat u het toezicht op deze eis vormgeven? Wilt u bijvoorbeeld zicht hebben op de woonadressen van de chauffeurs? Verzoek om deze eis te schrappen.	Beoordeling van het routeboek vindt plaats door de vervoerscoördinator. De eis zal niet geschrapt worden, zie ook het antwoord op vraag 106.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
61	Individueel afrekenen in groepsvervoer		Belangrijk en centraal kenmerk van het leerlingenvervoer en het Jeugdwetvervoer is dat de reizigers met elkaar gecombineerd mogen worden. Om die reden worden deze vervoerstromen ook wel groepsvervoer genoemd. Het gaat dus om de groep, ook bij het berekenen van de kosten die gemaakt moeten worden. Juist de combinaties maken het groepsvervoer betaalbaar en efficiënt. De "groep" is dan ook een centraal gegeven in het groepsvervoer. Daar hoort in onze ogen daarom ook een bekostigingssystematiek bij die aansluit bij dit kenmerk. Toch kiest u er voor een bekostigingssystematiek voor te schrijven voor het leerlingenvervoer die is gebaseerd op individuele reizigerskilometers. Waarom kiest u voor deze systematiek?	Zie het antwoord op vraag 53.
62	Clusteraanduiding	55	In artikel 84 stelt u nadere kaders voor de groepsgrootte in het vervoer. Daarbij speelt het element "cluster" een rol. In het overzicht vaste ritten staat geen clusteraanduiding. Die is dus wel relevant voor het maken van een planning. Wilt u het overzicht vaste ritten aanvullen met een clusteraanduiding per reiziger? (en bij voorkeur zsm beschikbaar stellen?)	De clusters van scholen behoren bij een instelling en niet bij individuele leerlingen. Een overzicht van cluster 4 scholen in Zuid Holland is bijgevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.
63	Combineren met ritopdrachten van andere opdrachtgevers		In eis 87 geeft u aan dat het niet is toegestaan om reizigers te combineren met opdrachten van andere gemeenten (anders dan aangesloten bij deze aanbesteding). Wij zien dit als een essentiële voorwaarde voor het creëren van rust en overzicht voor de reizigers en het organiseren van vaste chauffeurs. Deze eis heeft echter ook een zeker prijsopdrijvend effect. Wij zien dat als een investering in de kwaliteit van het vervoer. Deze investering doen wij graag, maar we willen uiteraard voorkomen dat inschrijvers die dadelijk in de praktijk losjes omgaan met deze eis, hiervan een voordeel hebben bij inschrijving. Zij kunnen immers een lager tarief aanbieden. Hoe garandeert u dat deze eis dermate scherp wordt gehandhaafd dat er dadelijk in de praktijk daadwerkelijk geen combinaties met ritopdrachten van andere opdrachtgevers gemaakt worden?	Het combineren van ritten met andere opdrachten/opdrachtgevers is in basis niet toegestaan, maar daarop is wel een uitzondering mogelijk zoals beschreven in eis 87 uit het Programma van Eisen. Gemeenten zijn, gezien de markt, niet bereid deze combinatiemogelijkheid vooraf compleet uit te sluiten.
64	Ongelijk speelveld	56	In artikel 88a geeft u aan dat wanneer een opdrachtnemer het contract voor perceel 10 en/of 11 rijdt, hij dat vervoer dan mag combineren met het vervoer van elk willekeurig ander perceel waarvoor hij een contract heeft. Mede doordat nu niet alle percelen tegelijk worden aanbesteed, kunnen hierdoor hele vreemde combinaties ontstaan. Combinaties die nu bijdragen aan een lager inschrijftarief, maar die na gunning mogelijk niet toegestaan worden door de opdrachtnemer of zelfs helemaal niet mogelijk blijken omdat percelen aan verschillende vervoerders worden gegund. Hoe voorkomt u dat op deze wijze onmogelijk lage tarieven worden geboden? Vraag 2: Hoe gaat u er mee om wanneer na gunning een inschrijftarief niet mogelijk blijkt vanwege het wegvallen van combinatiemogelijkheden die er ten tijde van de inschrijving wel waren?	<p>1. Het combineren van jeugdwetvervoer en leerlingenvervoer komt in de praktijk niet zodanig vaak voor dat dit een significante impact heeft op de inschrijfprijs, zeker omdat deze combinatie expliciete toestemming van de gemeente(n) vraagt. Daarnaast hanteren we minimumtarieven bij inschrijving om te lage inschrijvingen uit te sluiten.</p> <p>2. U beschrijft hier een economisch risico dat inherent bij de inschrijvende partij ligt. Indien inschrijvende partij onrealistische aannames doet om zijn inschrijfprijs te bepalen, kan er na gunning geen sprake zijn van aanpassing van het tarief omdat de inschrijver aangeeft dat zijn inschrijftarief niet meer mogelijk is.</p>
65	Afrekenen		U wilt het leerlingenvervoer afrekenen op basis van een bedrag per leerlingkilometer. Bent u bereid het risico dat met deze systematiek samenhangt te dempen, door: 1. Een andere systematiek voor te schrijven? of 2: een starttarief per reiziger toe te kennen, bijvoorbeeld in de vorm van 4 extra instapkilometers per reiziger (net als in Den Haag).	<p>1. Voor een groot aantal zaken zijn gemeenten gehouden de werkwijze uit de nog lopende overeenkomsten in stand te houden, waaronder de bekostigingswijze. Dit in verband met onmogelijke/disproportionele administratieve lasten voor gemeenten, vervoerscoördinator en vervoerder(s).</p> <p>2. Een starttarief is derhalve geen mogelijkheid, u dient dit in uw prijsopgave te verrekenen.</p>
66	Reisafstand		Eis 26. Het komt voor dat een reiziger meerdere thuisadressen en meerdere bestemmingen heeft (bijvoorbeeld i.v.m. gescheiden ouders, BSO, stages etc.). Begrijpen wij het goed dat in die gevallen dan voor elke afstand die de reiziger kan afleggen een andere afstand wordt berekend en in rekening mag worden gebracht?	Zie het antwoord op vraag 49.
67	Begeleiders	44	Eis 29. Is de opdrachtnemer verplicht een persoonlijk begeleider na het afzetten van de reiziger weer naar huis te brengen?	Nee.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
68	Rit/Route		Het begrip "rit" wordt in onze ogen niet heel consequent gebruikt in het gehele document en ook niet de begrippenlijst (o.a. op pagina 9). Bij het begrip "Leerling rit" lijkt een rit een enkele individuele reisbeweging. Ook bij het begrip "Jeugdwet rit" lijkt het te gaan om een individuele verplaatsing (en een enkele reis). Echter bij de omschrijving bij het begrip "Rit" gaat het ineens om een Route die eenmalig wordt uitgevoerd, waarbij een "Route" wordt omschreven als een "set van ...". Hier is een Rit dus een verzameling verplaatsingen die eenmalig en gelijktijdig wordt uitgevoerd. De begrippen Rit en Route zijn in onze ogen nu niet eenduidig. Wij stellen voor de volgende definities te geven voor de begrippen Rit en Route: Rit: een individuele verplaatsing van een reiziger tussen en instaplocatie en een uitstaplocatie. Route: Een verzameling Ritten die (deels) gelijktijdig worden uitgevoerd. Gaat u akkoord met deze definities? Zo niet, wilt u dan zelf andere definities geven voor de termen Rit en Route om de huidige onduidelijkheid weg te nemen?	Akkoord, met de aanvulling dat een route start bij het eerste ophaalpunt en eindigt bij de afzetlocatie. Een chauffeursdienst is dus geen route.
69	Vergoeding solovervoer i.g.v. afwijkende tijden	50	Bij eis 53 geeft u aan dat leerlingen die in een opbouwfase zitten alleen kunnen afwijken van de begintijd van de school óf de eindtijd van de school. Stel dat er in een voorkomend geval voor wordt gekozen om later te beginnen (en dus af te wijken van de begintijd van de school) en de reis van de leerling is daardoor niet te combineren met een andere reiziger, welke vergoeding stelt de opdrachtgever dan voor deze reisbeweging beschikbaar? Het wordt immers de facto een solo-reis door omstandigheden die buiten de invloedssfeer liggen van de vervoerder. Hoe gaat de Opdrachtgever hier mee om?	Er is geen apart tarief voor solo vervoer dus hiervoor geldt hetzelfde (reguliere) tarief dat van toepassing is op die rit
70	Bekostiging extra rit	44	Eis 26: Hoe wordt een Extra rit bekostigd?	Er is geen apart tarief voor extra ritten dus hiervoor geldt het reguliere tarief dat van toepassing is op die rit, conform het Prijzenblad
71	Administratieve belasting	53	Eis 69 en 69a. Wanneer de opdrachtnemer cf. eis 69 altijd netjes alle loosmeldingen doorgeeft aan de vervoerscoördinator, waarom moet de opdrachtnemer dan ook constateren en doorgeven dat er sprake is van structurele loosritten. Dat kan de Vervoerscoördinator dan toch ook zelf vaststellen? Bent u bereid eis 69a te schrappen?	De controle door de vervoerscoördinator op de maandelijkse ritgegevens is achteraf, waarbij er ook binnen een week of maand al sprake kan zijn van structurele loosritten waar gemeenten actie op vragen van de vervoerder.
72	Leerlinggegevens in de taxi	53	In eis 70 geeft u aan dat de leerlinggegevens beschikbaar gemaakt moeten worden via de boordcomputer. Wij gaan er van uit dat hier de BCT bedoeld wordt. De BCT is end-of-live en zal op korte termijn vervangen worden. Daarbij worden ook oplossingen verwacht in de vorm van een app op een smartphone of andere handheld oplossingen. Dat zijn dus oplossingen zonder boordcomputer. Bent u er mee akkoord dat de opdrachtnemer zich er aan verbindt om de leerlinggegevens beschikbaar te maken in de taxi, maar zelf een keuze maakt over de wijze waarop hij dat doet?	Opdrachtgevers verwachten geen wijzigingen op korte termijn, immers is er nog geen wettelijke vervanger voor de BCT aangewezen. Op het moment dat hier vanuit de overheid, en een door het ILT controlebaar, nieuw systeem wordt aangemerkt is opdrachtgever uiteraard bereid hierover mee te denken.
73	Ouders niet thuis	53	Eis 71: als ouders niet thuis zijn en een reiziger naar een ander adres vervoerd moet worden, hoe wordt die extra reisbeweging dan bekostigd?	Dit wordt gezien als extra rit en hiervoor geldt het reguliere tarief dat van toepassing is op die rit.
74	Chauffeursbijeenkomsten	58	Eis 102. U geeft aan dat de bedoelde bijeenkomsten ieder kwartaal plaatsvinden en voor rekening van de Opdrachtnemer zijn. Onze ervaring is dat deze bijeenkomsten veel minder vaak voorkomen dan u aangeeft. Komen deze bijeenkomsten in uw regio daadwerkelijk elke kwartaal voor (voor alle chauffeurs)? Vraag 2: Waarom legt u het financiële risico van deze bijeenkomsten bij de vervoerder?	In de praktijk komen deze bijeenkomsten inderdaad minder voor. Gemeenten zijn bereid de frequentie te verlagen naar één keer per jaar. Hiermee is het financiële risico ook verwaarloosbaar.
75	Privacy		Tabblad ritten info: In kolom G vraagt u hier naar de naam van de leerling. In kolom F vraagt u naar het volgnummer van de leerling. Dit volgnummer is de sleutel in de administratie. Het is in onze ogen daarom niet nodig in dit bestand de naam van de reiziger ook op te nemen. Vanuit de privacywetgeving heeft het daarom de voorkeur om de naam van de leerling in dit bestand niet op te nemen. Bent u er mee akkoord dat wede kolom verwijderd wordt of niet gevuld wordt?	Ja. Voor alle duidelijkheid: kolom F moet het volgnummer van de opdrachtgever bevatten.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
76	Factuurformat		U maakt in uw bekostigingssystematiek geen onderscheid naar type voertuig. Het benoemen van het voertuigtype in het factuurformat heeft dan ook geen enkele functie. Wilt u deze kolom weghalen of accepteren dat we die niet vullen?	Wij laten de kolom in stand en accepteren <u>niet</u> dat deze niet wordt ingevuld. Het type voertuig is benodigd voor controle of voertuigen voldoen aan de gestelde eisen, ter vervanging van structurele aanlevering van het wagenparkbestand.
77	Melden afwijkingen op de planning		eis 7: Aangegeven wordt dat alle afwijkingen telefonisch moeten worden doorgegeven. Vraag 1: Is de Vervoerscoördinator dagelijks (ook in de weekenden en in de vakanties) vanaf de start van het vervoer tot na afloop van de laatste route telefonisch bereikbaar? Mag volstaan worden met het via de mail melden van afwijkingen op de geplande reistijden?	Gemeenten vermoeden dat u eis 68 uit het Programma van Eisen bedoelt. Indien correct kunnen gemeenten uw eerste vraag bevestigen. Het antwoord op uw tweede vraag: Nee dat is niet afdoende.
78	Bonus/malus		U maakt in de bonus/malus regeling onderscheid tussen het op tijd ophalen (thuis) en het op tijd afzetten op school (beide op de heenweg). Het ligt binnen de invloedssfeer van de vervoerder om op tijd bij het eerste ophaalpunt te zijn (de eerste instapper), maar vanaf dat punt is veel afhankelijk van zaken die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen (verkeersdrukte, weer, ongelukken etc.). Het is in onze ogen dan ook niet redelijk om een malus op te leggen voor het niet op tijd op de bestemming zijn (bij een heenreis). Wilt u de bonus/malus regeling zo aanpassen dat het behalen van de bonus of het ontvangen van een malus nadrukkelijk verbonden is aan de prestatie die de vervoerder levert (en dus binnen zijn invloedssfeer ligt) en zaken die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen ook buiten de bonus/malus regeling laten?	Gemeenten delen de mening niet dat er geen sprake is van factoren die in de invloedssfeer liggen van de vervoerder. Immers dient er bij routeplanning al sprake te zijn van het incalculeren van diverse omstandigheden die resulteren in een bepaalde afzettijd op school. De routeplanning is bij uitstek iets waar de vervoerder invloed op heeft. Gemeenten passen de bepaling niet aan.
79	Stiptheid		De normen die u geeft voor de stiptheid van het vervoer zijn niet haalbaar. Bent u bereid normen rond de meer realistische (maar nog steeds ambitieuze) 90% te hanteren?	Nee.
80	Administratieve belasting		Aangegeven wordt dat de vervoerder één maal per beoordelingsperiode een rapport opstelt waarbij voor elke rit waarbij een reiziger niet op tijd is opgehaald (per dag per leerling) wordt aangegeven waarom de reiziger niet op tijd is opgehaald en wat de vervoerder heeft gedaan om dit in de toekomst te voorkomen. Vergelijkbare eisen worden gesteld bij de overige KPI's rondom stiptheid. Zeker daar waar externe factoren (buiten de invloedssfeer van de vervoerder) er toe leiden dat de norm niet gehaald wordt, levert dit een hoop werk op voor de vervoerder zonder dat dit kan leiden tot effectieve maatregelen. Wilt u overwegen om de administratieve last die u de vervoerder oplegt op dit punt te verminderen door een andere wijze van rapportage/verantwoorden voor te schrijven? Vraag 2: wat is de meerwaarde van de gevraagde rapportage gezien de taakverdeling die er reeds is gemaakt tussen de vervoerder en de Vervoerscoördinator. De Vervoerscoördinator is toch dagdagelijks (real-time) op de hoogte van alles. Waarom moet er dan achteraf nog een dergelijke (administratief belastende) rapportage opgeleverd worden?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeenten gaan de werkwijze niet aanpassen. 2. De vervoerder is primair verantwoordelijk voor het behalen van de prestaties. Het rapporteren en acteren over de prestaties ligt derhalve ook primair bij de vervoerder. De coördinator heeft een controlerende rol.
81	Gunning		U geeft aan dat de 4 percelen leerlingenvervoer niet door één partij gewonnen kunnen worden. Wij nemen aan dat een strategische keuze is, bedoeld om er voor te zorgen dat het vervoer wordt ondergebracht bij tenminste 2 vervoerders. Omdat de procedure voor alle 4 de percelen gelijk is, is de kans aanzienlijk dat de inschrijver met de beste inschrijving, die inschrijving doet voor alle 4 de percelen. Hoe handelt u in het geval dat dezelfde inschrijver op alle 4 de percelen voor het leerlingenvervoer de beste inschrijving doet (de hoogste score behaalt)? Welke percelen worden dat aan die inschrijver gegund?	Dit staat beschreven onder Conditioneel inkopen (pagina 14 en 15 van het beschrijvend document). In uw situatie krijgt deze partij Perceel 5 gegund, en de andere percelen (1, 7 en 8) niet.
82	leerlingkilometers		Wanneer jullie vasthouden aan de systematiek van de leerlingkilometers (voor het afrekenen van het vervoer), willen jullie die leerlingkilometers dan toevoegen aan de reizigersoverzichten?	Zie het antwoord op vraag 20.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
83	Bijlage SB9 Easy Travel uitgangspunten		In "SB9 Easy Travel uitgangspunten" wordt Easy Travel versie Europa 2017 als laatste en relevante versie door de opdrachtgever benoemd. Echter is de meest recente versie van Easy Travel 2023, de standaard instellingen van versie 2023 wijken ook af van 2017. Bent u bereid de versie van 2023 toe te passen in deze vervoersopdracht? Zo niet, kunt u dit inhoudelijk toelichten? We benadrukken het belang van deze vraag en de invloed op de tarieven graag!	Ja, daartoe zijn wij bereid.
84	Overzicht vaste ritten - Leerlingen- en jeugdwetvervoer D2024-17719		Bij routes met alleen cluster-4 leerlingen gelden aangepaste maximale groepsgroottes (PvE pag. 55; par. 84a). In document "Overzicht vaste ritten - Leerlingen- en jeugdwetvervoer D2024-17719" met ritdata van leerlingen is geen informatie geleverd over het cluster waar de leerlingen toe behoren. Kunt u deze data aan vullen met de clusters? We benadrukken het belang van deze vraag en de invloed op de tarieven graag!	Zie het antwoord op vraag 62.
85	SB7 Uitvoeringsprotocol dienstverlening	7	U geeft aan dat de afhandeltermijn van klachten met betrekking tot veiligheid 1 werkdag is. Hoewel we u volledig wensen te ondersteunen in het op een zo kort mogelijke termijn afhandelen van deze klachten, is 1 werkdag onrealistisch. Dit komt doordat hoor en wederhoor van cruciaal belang is voor een gedegen afhandeling van een dergelijke klacht. Bent u bereid deze termijn te verruimen naar 3 werkdagen? Zo niet, kunt u dit inhoudelijk toelichten?	De klacht hoeft niet binnen één (1) werkdag afgehandeld te zijn, maar er moet wel contact zijn geweest met de klagende partij.
86	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §2.3	11	Kunt u inhoudelijk toelichten waarom het contract van deze percelen niet wordt verlengd?	Nee.
87	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §2.5	14	Conditioneel inkopen: Ter bevestiging voor gegadigde, wanneer een inschrijver perceel 5 niet gegund krijgt, is het wel mogelijk dat hij de percelen 1, 7, 8 en 11 allemaal gegund krijgt?	Ja, dat klopt.
88	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §2.6	15	Kunt u inhoudelijk toelichten waarom u voor een korte initiële en maximale looptijd kiest?	Gemeenten wensen de looptijd gelijk te houden met de looptijd van de overige percelen, zodat alle percelen in de toekomst weer als één opdracht in de markt kunnen worden gezet.
89	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §2.9	16	Wachtkamerovereenkomst: U eist dat de ondernemer met wie u een wachtkamerovereenkomst afsluit de uitvoering van de opdracht binnen een termijn van 3 maanden kan overnemen. Een termijn van 3 maanden voor implementatie blijkt in praktijk vaak kort voor een opdracht van deze omvang, o.a. rekening houdend met werving van personeel en aanschaf van (ZE) voertuigen. Wij verzoeken u daarom deze eis als volgt te wijzigen: " <i>Door in te schrijven op de aanbesteding verklaren Inschrijvers in te stemmen (1) met bovengenoemde aanpak, (2) dat ze er naar streven om binnen een termijn van 3 maanden (en binnen een termijn van maximaal 6 maanden) na een schriftelijke verzoek daartoe van de Gemeente(n) de uitvoering van de Opdracht volledig kan overnemen tot datum van expiratie.</i> " Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, wat is uw zienswijze op deze periode n vergelijking met de periode die de winnaar van deze opdracht krijgt t.b.v. de implementatie?	Wanneer de wachtkamerovereenkomst wordt aangesproken is er vaak sprake van urgentie en onvoorzien. Dit in tegenstelling tot bij de start van een nieuwe overeenkomst. Om die reden houden de Gemeenten vast aan een termijn van drie (3) maanden.
90	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §3.6	19	NVI 1 valt precies in de kerstperiode, een periode waar veel leden van ons projectteam genieten van hun vakantie. Door deze planning is het onrealistisch om optimaal voor te bereiden op NVI1, we vragen u dan ook met klem om in NVI2 ook antwoord te geven op vragen die niet perse in relatie staan tot Nvl 1 (nieuwe vragen). Gaat u hiermee akkoord?	Nee, in de planning is ruim rekening gehouden met de kerstperiode. Potentiële inschrijvers hebben ruim 3 weken de gelegenheid gehad om de aanbestedingsdocumenten door te nemen.
91	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §4	22	Het is in het kader van transparantie gebruikelijk dat er een proces verbaal met namen wordt gedeeld. Wij lezen in uw stukken niet of dat het geval is. Kunt u bevestigen dat er een proces verbaal van inschrijvingen zal worden gedeeld met de inschrijvers en zo nee, waarom niet?	Nee, vanuit de Aanbestedingswet is er geen verplichting om dit te doen.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
92	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §4	22	Kunt u bevestigen dat het beoordelingsteam pas toegang krijgt tot de prijs, na beoordeling van de kwalitatieve stukken?	Ja, dit bevestigt de aanbestedende dienst.
93	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §5	25/26/27	Het valt gegadigde op dat u voor de gunningscriteria met betrekking tot de kwaliteit een score toekent aan inschrijvers die onafhankelijk van de verschillende inschrijvingen is. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat verschillende inschrijvers een gelijke score op kwaliteit behalen. In de praktijk blijkt dat in de aanbestedingen met vervoer dit regelmatig voorkomt. Wanneer dit het geval is vindt de gunning dus enkel op prijs plaats. Wij ervaren dat dit niet de wens is van opdrachtgevers en ook niet van vervoerders. Wij stellen daarom voor puntentoekenning voor gunningscriteria met betrekking tot kwaliteit relatief tot de verschillende inschrijvingen toe te kennen, met andere woorden, de inschrijver met de beste invulling van het kwalitatieve criteria krijgt de hoogste score. Op deze wijze blijft de kwaliteit in de gunning altijd met een gelijk gewicht meetellen en krijgt u als opdrachtgever het voordeel dat u ook een opdrachtnemer selecteert met een hoge kwalitatieve waarde. Gaat u hiermee akkoord en bent u bereid de waardering van de kwalitatieve criteria op deze wijze aan te passen? Zo niet, hoe gaat u bewaken dat u uiteindelijk niet enkel op prijs gaat gunnen?	Nee, gemeenten gaan niet akkoord. Gemeenten delen uw ervaring niet. Bovendien zijn er drie kwalitatieve gunningscriteria. Daarmee wordt de kans verkleind dat inschrijvers op alle onderdelen een gelijke kwalitatieve score hebben.
94	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §5.1	25	Hoe beoordeelt u of prijzen marktconform/realistisch zijn? Gebruikt u hiervoor de relatieve methodiek, de absolute methodiek of de gemengde methodiek? (zie ook https://www.pianoo.nl/nl/praktijk-tools/handreikingen-voorbeelddocumenten/economische-afwegingen-bij-aanbesteding/abnormaal-lage-inschrijvingen-0)	Er is een onder- en bovengrens gesteld. Alle tarieven, die hierbinnen vallen, zijn naar mening van de gemeenten marktconform.
95	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 1	31	In eis 6 geeft u aan dat de prijzen uiterlijk 15 november van ieder jaar dienen te worden ingediend. Krijgt inschrijver indien de NEA-index op 15 november nog niet gepubliceerd is, uitstel tot een week na publicatie van de NEA-index?	Ja. In geval de NEA index op 15 december nog niet bekend is, wordt gebruik gemaakt van een voorlopige NEA index. Zodra de definitieve NEA index bekend is, worden de definitieve tarieven vastgesteld en vindt eventueel verrekening plaats.
96	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 1	31	In eis 6 geeft u aan dat een tariefvoorstel pas na akkoord van de opdrachtgevers geldig is. Kan inschrijver erop vertrouwen dat een tariefvoorstel indien het voldoet aan de NEA-index akkoord wordt bevonden?	Ja.
97	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	63	Bij eis 125A verplicht u opdrachtnemer om voor bepaalde routes/bestemming ZE-voertuigen in te zetten. Door de zeer korte looptijd van deze aanbesteding is investeren in deze voertuigen (vanwege de terugverdientijd) niet rendabel. Bent u bereid de looptijd te verlengen? Zo niet, bent u bereid opdrachtnemers financieel tegemoet te komen in de ZE-kilometers die ze rijden?	Nee, gemeenten zijn niet bereid de looptijd te verlengen. Nee, gemeenten zijn niet bereid om opdrachtgevers financieel tegemoet te komen in de ZE-kilometers die ze rijden. Voor Euro-5 en Euro-6 voertuigen (bestelwagens) zijn uitzonderingen van toepassing, tevens voor alle rolstoeltoegankelijke voertuigen. Voor meer informatie verwijzen gemeenten u naar https://www.delft.nl/nul-emissiezone .
98	Bijlage SB9 Easy Travel uitgangspunten		Inschrijver verzoekt u om de instelling voor de snelheid op de autosnelweg aan te passen naar 90 km/pu. De aangegeven snelheid is inmiddels de maximumsnelheid en het is daarmee, zeker in het gebied van uw vervoer, geen reële haalbare snelheid op dit type weg. Gaat u hiermee akkoord?	Ja, dit is akkoord. Echter als een wetswijziging leidt tot een hogere maximale snelheid vindt hierover overleg plaats. Overigens is deze aanpassing alleen van toepassing bij het perceel jeugdwetvervoer, bij de andere percelen is kortste afstand de berekeningsmethodiek.
99	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	44	Inschrijver verzoekt u om bij eis 28 een minimum van één uur te vergoeden. Het kan immers voorkomen dat er begeleiding ingezet moet worden op een zeer korte route. In dat geval zal de vergoeding niet toereikend zijn. Gaat u hiermee akkoord?	Ja, akkoord.
100	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	50	U geeft in eis 53 aan dat goedkeuring van opdrachtgever nodig is om af te wijken van start- en eindtijden. Kunt u wel bevestigen dat het wachten van één uur dat u beschrijft standaard goedgekeurd wordt als dit een mogelijkheid om vervoer te combineren oplevert?	Nee, enkel bij scholen die structurele semestertijden hanteren.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
101	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	50	Is het wachten van één uur ook van toepassing bij eis 54?	Ja.
102	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	51	Welke eisen stelt u aan het tweede afzetadres zoals beschreven in eis 60? Moet deze bijvoorbeeld binnen de eigen woonkern, eigen gemeente etc zijn?	Voor leerlingenvervoer geldt niet in alle gemeenten een afstandscriterium voor het tweede adres. Het tweede adres is wel altijd op voorhand al geïndiceerd en daarmee vooraf planbaar. Voor jeugdwetvervoer geldt geen afstandscriterium.
103	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	52	Inschrijver verzoekt u om perceel 11 vrij te stellen van eis 61. Het jeugdwetvervoer kenmerkt zich immers vaak door een gebrek van regelmaat. Het kan daardoor bijvoorbeeld voorkomen dat leerlingen in 3 verschillende routes terecht komen. In dat geval is er al sprake van 3 chauffeurs en zou er geen ruimte meer zijn voor eventuele vervangers. Gaat u hiermee akkoord?	Nee. De doelstelling is de inzet van vaste chauffeurs. Overmachtssituaties zijn uitgezonderd.
104	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	52	Bij eisen 62 en 63 schetst u situaties waarbij aanmeldingen of wijzigingen op zeer korte termijn verwerkt dienen te worden. Kunt u bevestigen dat indien dit extra ritten op spijtstijden als gevolg heeft dat er enige flexibiliteit in tijdstip verwacht mag worden voor de eerste dagen van het vervoer?	Dat kunnen gemeenten bevestigen.
105	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	55/56	Inschrijver vraagt verduidelijking van de eisen 84a, 84b en 88. Welke combinaties mogen wel en welke niet? Voorbeeld, volgens deze eisen zou een combinatie van 7 cluster 4 leerlingen en 1 cluster 2 leerling in dezelfde taxi mogen. Immers zijn niet alle leerlingen cluster 4 (eis 84) en cluster 4 mag gecombineerd worden (eis 88). Toch verwacht inschrijver dat dit een combinatie is die u niet beoogt toe te staan. Omdat het voor de combinatiegraad (en daarmee ook de prijs bij de door u gekozen afrekensystematiek) erg belangrijk is verzoeken wij u om een en ander te verduidelijken.	Het door u gegeven voorbeeld van 7 cluster 4 leerlingen is op basis van eis 84a niet toegestaan. Een combinatie waarin sprake is van meer leerlingen (cluster 3 of 4), mag niet. Er mogen derhalve in basis niet meer dan 5 leerlingen in één voertuig, combinatie of niet. De enige uitzondering kan gemaakt worden op basis van eis 84b uit het Programma van Eisen. Combinaties van cluster 4 leerlingen met leerlingen uit andere clusters dienen altijd vooraf de instemming van opdrachtgever te hebben.
106	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 3	57	Inschrijver verzoekt u om eis 92 alleen van toepassing te verklaren op perceel 11. Immers maakt het bij de door u gekozen afrekensystematiek in de andere percelen niet uit welke volgorde er gereden wordt (dit uiteraard wel met inachtneming van alle andere eisen zoals bijvoorbeeld de maximale reistijd). Gaat u hiermee akkoord?	Gemeenten gaan hiermee niet akkoord. Voor de routeplanning voor leerlingenvervoer is ook reis- en verblijfstijd relevant, waarbij het woonadres van de chauffeur niet leidend mag zijn in de routeplanning.
107	SB6 Service Level Agreement (SLA)	12	U geeft aan dat voor KPI 2.3 eenmaal per jaar een bonus of malus berekend kan worden. Inschrijver kan echter niet terug vinden over welke periode deze bonus of malus dan berekend wordt. Is dit het hele schooljaar, het kwartaal waarin de meting verricht wordt of anders?	Het hele schooljaar.
108	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 6	84	Artikel 2.2: Mag Inschrijver erop vertrouwen dat eventuele in de Nota van Inlichtingen gegeven antwoorden, welke betrekking hebben op of gerelateerd zijn aan uw overeenkomst en overeenkomst gegevensuitwisseling, onverkort worden opgenomen in genoemde overeenkomsten gezien de rangorde van de documenten?	Dat klopt.
109	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 6	85	Artikel 5, Lid 2: Bent u bereid de beslissing tot verlengen met wederzijds goedvinden te maken? Zo niet, kunt u bevestigen dat u minimaal met de opdrachtnemer in overleg gaat voordat u een beslissing tot verlening maakt en de argumenten van de opdrachtnemer meeneemt in uw overweging?	De beslissing tot verlengen wordt niet aangepast naar wederzijds goedvinden. Wel bevestigen de Gemeenten dat er een overleg met de opdrachtnemer plaatsvindt voordat de beslissing tot verlenging gemaakt wordt.
110	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 6	85	In Artikel 6, Lid 5 geeft u aan dat een prijswijziging pas na akkoord van de opdrachtgevers geldig is. Kan inschrijver erop vertrouwen dat een tariefvoorstel indien het voldoet aan de NEA-index akkoord wordt bevonden?	Zie het antwoord op vraag 96.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
111	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 6	86	Artikel 8: Bent u bereid een (gedeeltelijke) vrijstelling te geven voor bedrijven die reeds voldoen aan PSO-trede 3? Zo niet, kunt u inhoudelijk toelichten waarom?	Zie het antwoord op vraag 15.
112	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 8	92 t/m 96	Artikel 8: Bent u bereid een (gedeeltelijke) vrijstelling te geven voor bedrijven die reeds voldoen aan PSO-trede 3? Zo niet, kunt u inhoudelijk toelichten waarom?	Zie het antwoord op vraag 15.
113	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	7	Artikel 4.3: Mag inschrijver er van uit gaan dat de toestemming niet op onredelijke gronden weerhouden wordt?	Ja, dat klopt.
114	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	7	Artikel 4.5: U geeft aan dat inschrijver de Gemeente dient te vrijwaren voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties die verband houden met de Overeenkomst en die de inschrijver of de Gemeente krijgt opgelegd. Inschrijver stelt voor daar de volgende tekst aan toe te voegen 'mits deze strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties toerekenbaar zijn aan de inschrijver', aangezien het niet proportioneel zou zijn als inschrijver ook verantwoordelijk zou zijn voor boetes en sancties die het gevolg zijn van handelen of nalaten buiten zijn invloedssfeer. Gaat u hiermee akkoord? Indien u niet akkoord bent verzoekt inschrijver dit te motiveren.	Akkoord.
115	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	10	Artikel 8.1: Inschrijver maakt in sommige gevallen gebruik van (reserverings-) apps of modules. Deze zaken zijn niet specifiek voor u ontwikkeld, alle intellectuele eigendomsrechten komen toe aan inschrijver. Wij verlenen u graag een gebruikersrecht voor zo lang als de overeenkomst duurt maar zijn van mening dat overdracht van intellectuele eigendomsrechten niet proportioneel is. Bent u bereid deze voorwaarde als zodanig te wijzigen?	Akkoord.
116	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	12	Artikel 11.1: Mag Inschrijver erop vertrouwen dat zij eerst een ingebrekestelling ontvangt waarbij haar een redelijke hersteltermijn wordt gegund alvorens er sprake is van een toerekenbare tekortkoming c.q. verzuim?	Akkoord.
117	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	18 en 19	Sectie IV: Deze artikelen zijn niet van toepassing op onze dienstverlening, bent u bereid deze niet van toepassing te verklaren?	Akkoord.
118	SB2 VNG model algemene inkoopvoorwaarden inclusief addendum	22	Artikel 24.1 Algemene Voorwaarden luidt als volgt '[...] Indien geen opzegtermijn in de Overeenkomst is opgenomen, kan de Gemeente de Overeenkomst opzeggen met inachtneming van een redelijke opzegtermijn, mede gelet op de duur van de Overeenkomst'. Inschrijver stelt voor een minimale opzegtermijn van zes maanden te hanteren. Gaat u hiermee akkoord? Indien u niet akkoord gaat verzoeken wij u dit te motiveren.	Akkoord.
119	SB8 - Geheimhoudingsverklaring informatie aanbesteding		Het valt inschrijver op dat alleen inschrijver een geheimhoudingsverklaring dient te tekenen. Bent u bereid deze geheimhoudingsverklaring wederkerig te verklaren? Zo niet, welke garantie op geheimhouding heeft inschrijver vanuit opdrachtgevers?	De geheimhoudingsverklaring heeft betrekking op de vertrouwelijke gegevens van leerlingen en jeugdigen, welke eigendom zijn van de Gemeente. Informatie uit deze aanbesteding, waaronder de inschrijving van partijen, dienen gemeenten reeds als vertrouwelijk te behandelen conform de Aanbestedingswet. Hiervoor is geen overeenkomst voor nodig.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
120	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5A	75	U verwacht een implementatiemanager en een planner/coördinator bij het interview d.m.v. de casus. Inschrijver verzoekt u hierbij een derde medewerker die verantwoordelijk is voor de totstandkoming van de inschrijving toe te staan. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, verzoeken we u een redenering op te geven hiervoor.	Nee. De reden dat gemeenten dit niet toestaan, is omdat het interview/de casus specifiek bedoeld is om het schriftelijke gedeelte te spiegelen. Wanneer personen die alleen verantwoordelijk zijn voor de schriftelijke kwaliteit ook beantwoording van de casus voor zijn of haar rekening zou nemen, is dit vergelijk wat Gemeenten betreft niet zuiver en eerlijk ten opzichte van andere inschrijvers.
121	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5B	81	U verwacht een implementatiemanager en een planner/coördinator bij het interview d.m.v. de casus. Inschrijver verzoekt u hierbij een derde medewerker die verantwoordelijk is voor de totstandkoming van de inschrijving toe te staan. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, verzoeken we u een redenering op te geven hiervoor.	Zie het antwoord op vraag 120.
122	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §2,7	37	U vraagt om verschillende verzekeringen, waaronder een WAM verzekering, SVI voor elk voertuig en een schadeverzekering (SVI) voor de chauffeur. De WAM verzekering dekt alle schade aan de inzittenden van elk voertuig, m.u.v. de chauffeur. Diens schade is verzekerd door de SVI-verzekering voor de chauffeur. Dat betekent dat eenieder schade op adequate wijze is verzekerd d.m.v. de combinatie WAM/SVI Chauffeur. Onzes inziens is daarmee de SVI voor elk voertuig overbodig, aangezien de WAM verzekering alle schade aan inzittenden al dekt (m.u.v. de chauffeur). Inschrijver verzoekt u dan ook de eis m.b.t. de SVI voor elk voertuig te laten vervallen, dit is ook conform TX-Keurmerk. Bent u hiertoe bereid? Als u hiertoe niet bereid bent, verzoekt inschrijver u dit toe te lichten.	Nee. Bij de WAM dekking dient er vastgesteld te worden wie er aansprakelijk is voor de schade. Als de bestuurder niet aansprakelijk is, keert de WAM niet uit. Daarbij keert de WAM dekking vaak alleen de letselschade uit en niet materiele schade. Zeker bij de doelgroep waar ook (kostbare)hulpmiddelen (zoals rolstoelen, spraakcomputers) mee gaan is dit een hiaat in dekking. Bij een schadeverzekering voor inzittende keert de verzekering uit bij een ongeval ongeacht of de bestuurder aansprakelijk is. Daarbij is de dekking veel uitgebreider. Ze keren niet alleen letselschade uit maar ook materiele schade, smartengeld. Dit is dus een aanvullende dekking bovenop de WAM en biedt een bredere dekking voor passagiers.
123	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5A	73 t/m 75	U geeft inschrijver voor Gunningscriterium 3, 3 A4 de ruimte om ruim 1,5 A4 aan vragen uit te werken. In de optiek van inschrijver is dit niet realistisch en vragen we u om inschrijver 5A4 de ruimte te geven. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u dit inhoudelijk toelichten?	Gemeenten gaan akkoord met 5 A4 voor gunningscriterium 3.
124	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5B	78 t/m 80	U geeft inschrijver voor Gunningscriterium 3, 3 A4 de ruimte om ruim 1,5 A4 aan vragen uit te werken. In de optiek van inschrijver is dit niet realistisch en vragen we u om inschrijver 5A4 de ruimte te geven. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u dit inhoudelijk toelichten?	Zie het antwoord op vraag 123.
125	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5A	75	Bij gunningscriterium 3, onderdeel E vraagt u ons het percentage onderaannemers op te geven, dat wordt ingezet op het moment van inschrijving. Wij vermoeden dat u met 'op het moment van inschrijving' het volgende bedoelt: "het percentage onderaannemers dat ten tijde van inschrijving wordt beoogd in te zetten gedurende de uitvoering van de opdracht" Klopt dit?	Dat klopt.
126	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, §3.7.3. Onderaanneming/beroep op Derden	21	Bij gunningscriterium 3, onderdeel E vraagt u ons het percentage onderaannemers op te geven, dat wordt ingezet op het moment van inschrijving. Inschrijver is in staat om een percentage op te geven. Echter is het onder andere door de lopende aanbesteding van de Gemeente Rotterdam onmogelijk om dit percentage definitief na te komen. Vervoerders (beoogde onderaannemers) weten niet wanneer en hoe de termijnen van deze aanbesteding eruit zien en kunnen daarom geen toezeggingen aan ons doen voor uw opdracht. Inschrijver is daarom niet in staat deze onderaannemers op het UEA te benoemen. Gaat u hiermee akkoord? Uiteraard vragen wij voor inzet van een onderaannemer toestemming aan u!	Op het UEA bij deel IID hoeft alleen aangegeven te worden of u gebruikmaakt van onderaannemers. De namen van de onderaannemers mogen ingevuld worden, maar is geen verplichting.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
127	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5B	80	Bij gunningscriterium 3, onderdeel E vraagt u ons het percentage onderaannemers op te geven, dat wordt ingezet op het moment van inschrijving. Wij vermoeden dat u met 'op het moment van inschrijving' het volgende bedoelt: "het percentage onderaannemers dat ten tijde van inschrijving wordt beoogd in te zetten gedurende de uitvoering van de opdracht" Klopt dit?	Zie het antwoord op vraag 125.
128	SB6 Service Level Agreement (SLA)	10	KPI 1.1 tot en met 1.4: U stelt eisen van 96% en 97% ten behoeve van deze KPI's. Gezien de congestie in uw vervoersgebied en het feit dat ook te vroeg ophalen of afzetten wordt bestraft, zijn deze eisen niet reëel. In de huidige markt wordt hierdoor maximaal 95% gehanteerd, wij stellen voor dat u deze ook hanteert. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, ontvangen wij graag een inhoudelijke toelichting op uw beslissing.	Nee. Dit heeft te maken met het feit dat gemeenten om praktische redenen voor bepaalde onderdelen moeten aansluiten bij de systematiek van de nog lopende (bestaande) overeenkomsten.
129	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5A	75	Door schoolvakanties is het voor meerdere inschrijvers niet mogelijk een goede afvaardiging naar de casus te sturen. Wij vragen u dan ook om deze casus een week later te organiseren. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, staat u open voor een vervangende medewerker die deelneemt aan de casus?	Nee, in de planning is rekening gehouden met de schoolvakanties zoals vermeld op de website Rijksoverheid. Er mag een vervangende medewerker deelnemen zolang de functie van deze medewerker gelijkwaardig is aan wat gevraagd wordt. Zie ook het antwoord op vraag 120.
130	BD CEUOA Leerlingen- en jeugdwetvervoer 2025-2029 D2024-17719, Bijlage 5B	81	Door schoolvakanties is het voor meerdere inschrijvers niet mogelijk een goede afvaardiging naar de casus te sturen. Wij vragen u dan ook om deze casus een week later te organiseren. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, staat u open voor een vervangende medewerker die deelneemt aan de casus?	Zie antwoord op vraag 129.
131	SB1 UEA		Bij het invullen van het UEA in de onlineversie op TenderNed valt ons op dat in het onderdeel "Prestaties uit het verleden" bij de toelichting de invulling is beperkt tot een maximaal aantal tekens. Deze beperking is nergens toegelicht of aangegeven. Dit houdt in dat voor ons de ruimte niet voldoende blijkt om deze eis toe te lichten. Wij willen u daarom verzoeken om in het online UEA bij de toelichting bij 'Prestaties uit het verleden' een verwijzing te mogen invullen naar een separaat toe te voegen document waarin wij e.e.a. toelichten. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u aangeven hoe wij de volledige toelichting aan u kunnen doen toekomen?	Ja, dit is akkoord.
132	Bijlage 3a Programma van Eisen		In het PVE wordt niet specifiek vermeld hoeveel tijd wordt gerekend voor het in-én uitstappen van leerlingen/jeugdigen tijdens het vervoer. Is de aanbestedende dienst akkoord met het hanteren van 1 minuut per leerling/jeugdige en 3 minuten voor rolstoelgebonden leerlingen/jeugdigen wanneer de ritprijs tot stand komt op basis van een beladen uurtarief ?	Dit is akkoord.
133	Bijlage 5a & b. Kwalitatieve Gunningscriteria		In Bijlage 5a en 5b is aangegeven dat de beantwoording van gunningscriterium W3 een maximale lengte van 3 pagina's mag hebben. Aangezien de uitvraag van W3 uit 5 onderdelen bestaat, verzoeken wij u de paginalimiet te verhogen naar 5 pagina's om de beantwoording per onderdeel volledig en concreet te kunnen uitwerken. Is de aanbestedende dienst hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 123.
134	Bijlage SB9		De routeplanner Easy Travel een belangrijk onderdeel van deze overeenkomst. Kan de aanbestedende dienst aangeven waar wij dit product kunnen aanschaffen ?	Easy Travel pro 5.0 wordt uitgeven door Falkplan Eindhoven

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
135	Bijlage SB9		De aanbestedende dienst geeft aan dat de laatste versie van easytravel stamt uit 2017. De looptijd van deze opdracht is 4 jaar. Op het moment van schrijven is de aanbevolen routeplanner 8 jaar oud en bij het einde van de opdracht 12 jaar. Ontbrekende wegen hebben geen invloed op de uniformiteit. Echter zijn veel nieuwe wijken en de bijbehorende postcodes zijn nu al niet beschikbaar. Elke oplossing op het ontbreken van deze postcodes staat haaks op de uniformiteit van de berekening van de leerlingkilometerprijs. Deze komt volgens bijlage SB9 als volgt tot stand, citaat: "Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van de zes karakters postcode (vier-cijfers + twee letters) van huisadressen/opstappunten en eindbestemming (school/stageadres/jeugdhulpinstelling)". Bovengenoemd punt heeft nu al invloed op hoe inschrijvers tot een inschrijfprijs komen. Hoe gaat de aanbestedende dienst hiermee om ?	Zie het antwoord op vraag 83.
136	Bijlage 1 Inschrijvings-en procedurevoorschriften eis 6	31	In de aanbestedingsstukken wordt gesteld dat Opdrachtnemers de nieuwe tarieven uiterlijk op 15 november moeten indienen, gebaseerd op de NEA-index voor taxivervoer/kleinbusvervoer. Echter, de NEA-index is niet altijd voor 15 november beschikbaar. Is het mogelijk om de indieningstermijn aan te passen, zodat deze aansluit , of gekoppeld is aan de publicatie van de NEA-index?	Zie het antwoord op vraag 95.
137	Bijlage 2 Uitsluitingsgronden en Geschiktheidseisen 8	37	In de aanbestedingsstukken wordt gesteld dat Opdrachtnemer over een ISO 27001-certificaat of een soortgelijk certificaat dient te beschikken. Voor aanbestedingen aangaande het vervoeren van personen is een ISO-27001 certificering (nog) ongebruikelijk. Als voorbeeld verwijs ik hier naar de aanbesteding voor het leerlingenvervoer van uw buur-gemeente Zoetermeer van afgelopen jaar. Door vast te houden aan de eis in deze vorm sluit de aanbestedende dienst gegaden uit. Wij verzoeken wij u deze eis te laten vervallen of met een aanpassing te komen zodat meer vervoersbedrijven voldoen aan alle eisen en zich kunnen inschrijven.	Deze geschiktheidseis komt niet te vervallen. In het kader van deze opdracht moet aan de AVG worden voldaan. Er worden 3 verschillende mogelijkheden gegeven hoe de inschrijver kan aantonen over een deugdelijk managementsysteem voor informatiebeveiliging te beschikken.
138	Bijlage 3 PVE, Eis 46	46	Bedoelt de aanbestedende dienst bij de 3e bullit met "conform een nader overeen te komen berichtenformat", dat de wijze van de onderlinge uitwisselen van gegevens nog niet bekend is en dat beide partijen hier inspraak in hebben ?	De wijze van uitwisseling is afhankelijk van de programmatuur van de opdrachtnemer, en dient hij na gunning met de vervoerscoördinator af te stemmen.
139	Beschrijvend document	7	Hoe vaak komt een extra rit voor? En geldt daarvoor een aparte vergoeding aangezien deze leerlingen niet in hun eigenlijke route mee lijken te kunnen reizen?	Het komt niet voor dat leerlingen later gebracht of eerder gehaald worden door de vervoerder, tenzij er sprake is van een indicatie individueel vervoer. Ook kan er niet afgeweken worden van de toegekende dagen, mits de afwijking van structurele aard is. Er geldt geen aparte vergoeding, anders dan de factor voor individueel vervoer als er sprake is van die indicatie.
140	Beschrijvend document	12	Bij bullit 5 geeft u aan dat jeugdigen vaak minder snel te combineren zijn. Bedoelt u hiermee dat dit gaat om de tijden waarop zij reizen of om reden van bijvoorbeeld (gedrags)kenmerken die het combineren bemoeilijken?	In de bullet staat vermeld: gedragskenmerken.
141	Beschrijvend document - 2.5	13	Op pagina 12 beschrijft u dat het jeugdwetvervoer zich onder andere kenmerkt door in- en uitstroom van jeugdigen gedurende het hele jaar. Kan de aanbestedende dienst een overzicht delen van het aantal ingestroomde en uitgestroomde jeugdigen per maand in de afgelopen 24 maanden? Zo nee, waarom niet?	Dat is niet mogelijk. De aanbestedende dienst kan wel de ontwikkeling per maand laten zien voor het totale aantal vervoerde jeugdigen. Dit overzicht is bijgevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
142	Beschrijvend document - 2.6	15	De geraamde waarde voor perceel 11 is EUR 5.187.500 voor 4 jaar. In de aanbesteding van 2019 werd er EUR 4.770.000 geraamd voor een looptijd van 9 jaar (ruim 100% stijging kosten per jaar ten opzichte van 2019). Hangt dit samen met het aantal jeugdigen dat instroomt? Zo niet, waar dan wel mee?	Dit heeft inderdaad te maken met de verwachte instroom en de indexaties van het tarief die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden.
143	Beschrijvend document	19	Is de aanbestedende dienst bereid herziene versies van de aanbestedingsdocumenten te publiceren wanneer daarin wijzigingen optreden als eventueel gevolg van de nota's van inlichtingen? Zo nee, waarom niet?	Na publicatie van de 2de Nota van Inlichtingen worden alle wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten doorgevoerd en gepubliceerd op TenderNed. Alle verduidelijkingsvragen worden niet verwerkt in de aanbestedingsstukken.
144	Beschrijvend document 5-1	25	Bij het 6e gedachtestreepje schrijft u dat de aanbestedende dienst dat alle onderdelen van het prijzenblad ingevuld moeten worden. Hoe dienen gegadigden daarmee om te gaan als zij niet op ieder perceel inschrijven?	Inschrijver vult alleen alle gevraagde tarieven en informatie in behorende bij het perceel/de percelen waarvoor hij/zij inschrijft.
145	Beschrijvend document 5-1		Minimale tarieven hebben een aanzuigende werking, zeker omdat dan de maximale punten gescoord kunnen worden. Daarbij komt dat inschrijver betwijfelt of de bepaalde maximale tarieven afdoende zijn om de exploitatie conform uw eisen te realiseren. Inschrijver vraagt de aanbestedende dienst de berekening van de maximale tarieven met inschrijvers te delen waarin ook zichtbaar is op welke wijze de specifieke kenmerken per perceel tot die tarieven hebben geleid? Zo nee, waarom niet?	De Gemeenten zijn hiertoe niet bereid. Deze berekening is vertrouwelijke informatie. Wel kunnen de Gemeenten aangeven dat de tarieven zijn gebaseerd op ervaringsgegevens.
146	Beschrijvend document 5-1		In het gekozen beoordelingsmodel lijkt geen ruimte te zijn voor kwaliteitsverhogende investeringen die doorberekend moeten worden. Een inschrijver die drie tienden behaalt voor zijn plan van aanpak maar daarvoor wel de maximum tarieven nodig heeft, kan het betreffende perceel verwerven als er een inschrijver is die voor het minimale tarief kiest en 3 maal een 6 scoort. Is de aanbestedende dienst bereid de scores op het gebied van prijs te relateren aan de tarieven van de andere inschrijvers? Zo nee, waarom niet?	Nee, omdat een inschrijver in dat geval geen invloed heeft op zijn/haar score op het onderdeel prijs. Een inschrijver weet namelijk niet met welk tarief andere inschrijvers gaan inschrijven en kan hier ook geen invloed op uitoefenen. Daarnaast heeft dit invloed op de rangorde in geval de inschrijver met de laagste prijs gedurende het beoordelingsproces uitgesloten dient te worden. Om deze redenen wordt een relatieve methode afgeraden te gebruiken bij het beoordelen van het onderdeel Prijs.
147	UEA		Een van de facultatieve uitsluitingsgronden ziet op faillissementen, insolventie of gelijksoortig. Valt het toepassen van een sterfhuisconstructie hier ook onder?	Nee het toepassen van de door vragensteller genoemde constructie valt hier niet onder. Deze uitsluitingsgrond is beperkt tot faillissementen, insolventie en liquidatie.
148	Eis 6 Leidraad	31	De NEA index is niet altijd al beschikbaar op 15 november. Is de aanbestedende dienst bereid deze passage aan te passen naar: Opdrachtnemer meldt binnen 10 dagen na publicatie van de NEA enz.	Zie het antwoord op vraag 95.
149	Eis 6 Leidraad	31	De aanbestedende dienst lijkt te stellen dat toepassing van de NEA index niet gegarandeerd is (pas na akkoord). Kan de aanbestedende dienst aan gegadigden bevestigen dat de NEA index altijd toegepast wordt?	Zie het antwoord op vraag 96.
150	Eis 11 Leidraad	32	Dienen inschrijvers de gestanddoeningstermijn in een aanbestedingsbrief te bevestigen of volstaat inschrijving hiervoor?	Door een inschrijving in te dienen stemt inschrijver in met alle in Bijlage 1 genoemde Inschrijvings- en procedurevoorschriften, waaronder de gestanddoeningstermijn.
151	Eis 16 Leidraad	32	Waarom kiest de aanbestedende dienst er niet voor de beoogde contractant(en) per definitie aan een bibob-toets te onderwerpen?	Bij de deelnemende Gemeenten zijn verschillende Bibob-eisen gesteld. Daarom is er een kan-bepaling opgenomen.
152	Geschiktheidseis 1	35	Wat bedoelt de aanbestedende dienst met een internetuitdraai? De kamer van Koophandel verstrekt immers zelf digitaal gewaarmerkte uittreksels.	Met een internetuitraai wordt een uitdraai bedoeld, die u zelf vanaf internet gedownload heeft. Het dient een uittreksel te zijn, die is uitgegeven door de Kamer van Koophandel, waarop duidelijk vermeld staat dat het een gewaarmerkt uittreksel is.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
153	Geschiktheidseis 4	36	Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat iedere (onderaannemer) van inschrijver doorlopend dient te beschikken over een geldige CAO verklaring en vermeld staat in het online register van ondernemingen met een geldige verklaringen zoals dat live gepubliceerd en geactualiseerd staat bij het sociaal fonds mobiliteit?	Iedere inschrijver dient te voldoen aan geschiktheidseis 4. Als bewijsstuk kan de aanbestedende dienst een geldige meest recente verklaring van Sociaal Fonds Taxi (SFT) opvragen waaruit blijkt dat de CAO-naleving als voldoende wordt beoordeeld. Live en actuele publicatie in een online register is niet gevraagd. Het is de veratwoordelijkheid van de inschrijver/opdrachtnemer dat een eventuele onderaannemer ook over een dergelijke verklaring beschikt.
154	Geschiktheidseis 5	36	Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat iedere (onderaannemer) van inschrijver dient te beschikken over de vergunning WP2000?	Ja.
155	Geschiktheidseis 6	37	Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het hier gaat om het TX-keurmerk voor ondernemingen met personeel?	Ja.
156	Geschiktheidseis 8	38	Op welke wijze toetst de aanbestedende dienst of het eigen managementsysteem van inschrijvers zonder ISO 27001 daadwerkelijk gelijkwaardig is aan een ISO 27001 certificering?	De inschrijver, die de opdracht voorlopig gegund heeft gekregen, dient een bewijsstuk aan te leveren, zoals vermeld in Bijlage 10 Checklist onder kopje 'checklist bij voorgenomen gunning' onder nummer 8.
157	Eis 30	44	Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom er voor perceel 11 geen toeslag voor individueel vervoer geldt? Immers, deze indicatie leidt tot relatief korte verplaatsingen van jeugdigen waardoor er ook maar weinig beladen tijd vergoed wordt.	Er wordt een beladen tijd vergoeding gehanteerd. U dient hiermee rekening te houden bij uw inschrijving. Gemeenten zijn bereid een minimale vergoeding van 30 minuten te hanteren.
158	Eis 30	44	Is de aanbestedende dienst bereid een minimum vergoeding te introduceren van bijvoorbeeld een half uur beladen tijd? Immers, een solo-rit van 10 minuten levert bij uw maximum tarieven circa 17 euro op terwijl de inschrijver haar personeel daarvoor misschien wel een uur voor moet verlonen.	Gemeenten gaan akkoord met een minimale afrekening van 30 minuten. Hierbij willen gemeenten benadrukken dat dit gaat om (geïndiceerd) individueel vervoer, en geen solo vervoer zoals u in de vraag noemt.
159	Eis 55a	51	Welk soort afspraken bedoelt de aanbestedende dienst bij deze eis?	Alle afspraken rondom solo-vervoer, bijvoorbeeld 'extra rit'
160	Eis 56	51	Worden er momenteel 7-punsgordels ingezet binnen uw opdracht en zo ja, hoeveel zijn dit er en door wie worden die geregeld?	Op dit moment zijn er op de vervoersopdracht maximaal 3 indicaties voor 7-punsgordels. De gordels worden door de ouders zelf verzorgd.
161	Eis 57	51	Hoe dient inschrijver te handelen als de ouder niet aanwezig is bij de opstapplaats?	Indien er geen andere instructies zijn (sleutelkind), dient contact te worden opgenomen met de ouder/verzorger. Het kind mag in ieder geval niet worden achtergelaten.
162	Eis 61	52	Zijn er jeugdigen binnen perceel 11 die slechts enkele malen per jaar vervoerd worden en zo ja, geldt voor hen deze eis ook inclusief de kennismakingen vooraf?	Deze eis geldt voor alle kinderen.
163	Eis 63	52	Hoe vaak worden er extra ritopdrachten verstrekt en geldt hiervoor een aparte vergoeding?	Zie antwoord op vraag 139.
164	Eis 64	52	U schrijft hier dat de leerling niet in mag stappen als er niemand thuis is. Gebeurt deze toets niet al vooraf voordat de ritopdracht wordt verstrekt?	De toets vindt inderdaad vooraf plaats.
165	Eis 65	52	De aanbestedende dienst schrijft hier dat er slechts in een incidenteel geval individueel vervoer wordt toegekend. Uit de verstrekte ritdata blijkt dat 37 unieke leerlingen / jeugdigen (ruim 8% van het totaal) beschikken over deze indicatie. Kan de aanbestedende dienst inschrijvers enige mate van zekerheid geven over het aantal indicaties individueel vervoer zodat zij - zeker bij perceel 11 - afdoende risico in hun tariefstelling kunnen incalculeren?	Nee, dit kan niet met zekerheid worden aangegeven. Bij jeugdwetvervoer is het vervoer onregelmatig. De uitvoerende teams zorgen voor de indicatiestelling.
166	Eis 68	53 + 68	Kunt u bevestigen dat inschrijvers hun eigen app in mogen zetten voor informatievoorziening en communicatie? Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?	Nee, dat staan gemeenten niet toe. De informatievoorziening loopt via onze vervoerscoördinator. Zo ontvangen alle ouders/verzorgers, ongeacht de vervoerder, dezelfde informatie.
167	Artikel 14	87	Inschrijver begrijpt dat het al dan niet toepassen van de bonus-malus regeling een gezamenlijk besluit is. Kan de aanbestedende dienst aangeven wanneer dat besluit genomen wordt?	Dit besluit wordt genomen een kwartaal voor het ingaan van de bonus-malus regeling.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
168	Bijlage 5B	76	Is de casus bij het jeugdwetvervoer anders dan de casus bij het leerlingenvervoer? Met andere woorden: als inschrijver op zowel leerlingenvervoer als jeugdwetvervoer inschrijft, dient die inschrijver dan tweemaal te komen?	De casus voor leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer is gelijk. De inschrijver hoeft slechts 1x te komen.
169	Leidraad		Ontvangt de vervoerder bij ziekte / afwezigheid van leerlingen / jeugdigen de reguliere vergoeding?	Nee, slechts wanneer de rit niet, of niet tijdig is afgemeld, ontvangt vervoerder de reguliere vergoeding
170	Leidraad 2.3		In het beschrijvend document staat dat bepaalde percelen nog doorlopen, anderen niet. Op basis van de uitslagen in 2019 ontvangen die vervoerder(s) van de doorlopende percelen een aanzienlijk hogere vergoeding voor die percelen. Datzelfde geldt mogelijk voor de percelen die tussentijds zonder nieuwe aanbesteding aan RMC zijn gegund. Waarom besteden de gemeenten die percelen niet ook aan? Daarmee kunnen de gemeenten toch veel geld besparen?	De gemeenten hebben een afweging gemaakt alleen onderhavige percelen aan te besteden.
171		15	Het beschrijvend document meldt dat de overeenkomst een looptijd heeft van slechts twee jaar (met éénmaal de mogelijkheid van verlening met twee jaar). Zekerheid dat de overeenkomst wordt verlengd, is er niet. Een overeenkomst voor twee jaar is buitengewoon kort en daarmee moeilijk rendabel te krijgen met alle investeringen die door de vervoerder moeten worden gedaan. Zeker met de gestelde maximumvergoedingen. Heeft de 2 jaars termijn te maken met de wens om de andere percelen te verlengen en die verlenging dan gelijktijdig afloopt met de percelen die nu worden aanbesteed? Risico is dat er nu weinig interesse kan bestaan voor de opdracht gezien de beperkte looptijd. Ligt het niet veel meer voor de hand alle percelen nu aan te besteden?	Het is inderdaad de wens van de Gemeenten om de looptijd van deze percelen gelijk te houden aan de looptijd van de andere percelen. De overeenkomsten voor de overige percelen zijn verlengd en kunnen dus niet opnieuw worden aanbesteed.
172	Leidraad 2.5	13	U hanteert met paragraaf 2.5 een percelenregeling. Er is een beperking ten aanzien van het aantal percelen dat een inschrijver kan verwerven. Dit om "de markt toegankelijker te maken en concurrentie te bevorderen" maar uitdrukkelijk ook om "de afhankelijkheid van een partij te verkleinen". Ten onrechte houden de gemeenten hierbij geen rekening met de percelen die door de gemeenten qua looptijd wel worden verlengd. Die percelen zijn hierbij immers ten onrechte niet betrokken, terwijl die een vergelijkbare afhankelijkheid creëren en of vergelijkbare wijze de concurrentie kunnen inperken en ontoegankelijker kunnen maken. Vervoerders waarbij de opdrachten worden verlengd worden daarmee (mogelijk onbedoeld) bevoordeeld. Kunt u bevestigen dat voor de vervoerders die blijven vervoeren de perceelindelingsvoorwaarden zoals opgenomen in het beschrijvend document uit 2019 óók blijven gelden? Met andere woorden dat die inschrijver(s) niet (althans niet op alle percelen) kunnen inschrijven? Zou dat anders zijn, dan worden partijen feitelijk niet gelijk behandeld, wordt feitelijk aan de doelstelling van de gemeenten voorbijgegaan en zou het bovendien een wezenlijke wijziging van de voorwaarden voor die doorlopende percelen impliceren. Daartegen maakt inschrijver dan nu al uitdrukkelijk bezwaar.	<p>Nee het is niet correct dat een partij die een overeenkomst met de Gemeenten heeft op grond van de aanbestedingsprocedure uit 2019 niet in kan schrijven op alle percelen binnen onderhavige aanbesteding. Op grond van paragraaf 2.5 Beschrijvend Document is er weliswaar een percelenregeling, maar op grond van die regeling is het inschrijvers wél toegestaan om op alle percelen in te schrijven (zie 1e bullet bij "voorbeelden"). Dit geldt voor alle inschrijvers, ongeacht of er tussen inschrijver en de gemeenten een lopende overeenkomst van kracht is.</p> <p>Het gelijkheidsbeginsel betekent bovendien niet dat de gemeenten gehouden zijn er zorg voor te dragen dat alle voorwaarden voor alle potentiële inschrijvers gelijk zijn. Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat de gemeenten gehouden zijn om voor alle potentiële inschrijvers gelijke kansen te creëren. Dat doen de gemeenten door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. alle potentiële inschrijver gelijk te behandelen; 2. te zorgen dat zijn keuzes en maatregelen de mededinging niet ongerechtvaardigd beperken; en 3. alle potentiële inschrijvers gelijkelijk te informeren, zowel met dezelfde relevante informatie als op hetzelfde moment.
173	Wachtkamervereenkomst	16	Indien gebruik wordt gemaakt van de wachtkamervereenkomst, dient de vervoerder dan de tarieven te hanteren die in de eigen inschrijving zijn gedaan? Zo ja, worden de tarieven dan conform de indexering aangepast of komen de tarieven dan op een andere manier tot stand? Kunt u dat toelichten?	Ja, de tarieven worden conform de indexering aangepast.
174	Leidraad 2.6	15	Paragraaf 2.6 bevat een maximale geraamde waarde van de opdracht per perceel. Er staat ook "de totale omvang van deze Opdracht (initiële looptijd incl. verlengingsopties)". Kunnen de gemeenten volledigheidshalve ook bevestigen dat als het aantal ritten groter is dan nu verwacht, ook dan de geraamde maximale waarde kan worden overschreden?	Nee, dit kan alleen met 10% overschreden worden bij onvoorziene omstandigheden.

Vraag-nummer	Document/Paragraaf / Bijlage	Pagina	Vraag	Antwoord
175	Leidraad 2.6	15	Paragraaf 2.6 bevat een maximale geraamde waarde van de opdracht per perceel. Er staat ook "de totale omvang van deze Opdracht (initiële looptijd incl. verlengingsopties)". Die bepaling kan (waarschijnlijk is het niet zo bedoeld) ook zo begrepen worden dat ook met indexeringen van de tarieven de totale waarde van de opdracht per perceel nooit boven die bedragen uitkomen, dus ook in jaren waarin een indexering heeft plaatsgevonden. Kunnen de gemeenten dat volledigheidshalve bevestigen?	Het klopt dat de door u aangehaalde bepaling niet zo bedoeld is.
176	SB4		Kunt u ook aangeven of de percelen waar de vervoerders op blijven rijden (de percelen waarbij dus sprake is van verlenging en geen onderdeel zijn van deze aanbesteding) hogere tarieven hanteren op de andere percelen omdat zij niet gehinderd zijn door een maximale vergoeding bij hun inschrijvingen zoals in 2019 gedaan? Hoe wordt voorkomen dat zij een concurrentievoordeel hebben, bijvoorbeeld door de hogere vergoeding deels te gebruiken voor een scherpe aanbidding bij deze percelen?	<p>De percelen waaraan u refereert vallen buiten de scope van deze Nota van inlichtingen dus hierover kunnen de gemeenten geen informatie verstrekken. Bovendien kunnen geen uitspraken gedaan worden over tarieven vanuit het oogpunt van vertrouwelijkheid. De mate waarin inschrijvers in staat zijn een scherpe aanbidding te doen ligt binnen de invloedssfeer van inschrijvers.</p> <p>Het gelijkheidsbeginsel betekent bovendien niet dat de gemeenten gehouden zijn er zorg voor te dragen dat alle voorwaarden voor alle potentiële inschrijvers gelijk zijn. Het gelijkheidsbeginsel houdt in dat de gemeenten gehouden zijn om voor alle potentiële inschrijvers gelijke kansen te creëren. Dat doen de gemeenten door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.alle potentiële inschrijver gelijk te behandelen; 2.te zorgen dat zijn keuzes en maatregelen de mededinging niet ongerechtvaardigd beperken; en 3.alle potentiële inschrijvers gelijkelijk te informeren, zowel met dezelfde relevante informatie als op hetzelfde moment. <p>Een eventuele omstandigheid dat een potentiële inschrijver voor andere overeenkomsten die zij is aangegaan een gunstig tarief is overeengekomen, is geen omstandigheid die de aanbestedende dienst op grond van het gelijkheidsbeginsel kan of dient weg te nemen.</p>
177		25	Er is een gunningscriterium draaiboek start schooljaar. Hierin werken inschrijvers uit wat nodig is om de beste start van het vervoer te realiseren. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het draaiboek van inschrijver onverkort wordt gevolgd als deze inschrijver een of meerdere percelen verwerft?	<p>Ja mits het zaken betreffen die de vervoerder aangaan of die niet voldoen aan de eisen van de opdracht. Bijvoorbeeld: er kan in het draaiboek van de vervoerder geen sprake zijn van een onhaalbare actie voor Gemeenten (of andere partij) zoals een aanleverdeadline van beschikkingen voor 1 mei.</p> <p>Gemeenten gaan er wel van uit, indien er sprake is van gewenste aanpassingen, dat vervoerder en Gemeenten in overleg kunnen treden.</p>
De volgende bijlagen zijn aan deze Nota van Inlichtingen toegevoegd en maken onderdeel uit van deze Nota van Inlichtingen:				
- Overzicht cluster 4 scholen Zuid-Holland (behorende bij vragen 62 en 84)				
- Overzicht vervoerde jeugdigen per maand 2023-2024 (behorende bij vraag 141)				
- PTRM Communicatie protocol VO 2.1 (behorende bij vragen 9 en 12)				
Naar aanleiding van de Nota van Inlichtingen kan de Inschrijver nieuwe vragen stellen. Deze vragen dienen betrekking te hebben op de antwoorden op de vragen uit de 1 ^{ste} Nota van Inlichtingen.				
U dient uw vragen te stellen via het invuldocument Nvl 2de vragenronde, dat onder het kopje Nota van Inlichtingen geüpload is op TenderNed. U kunt dit document uiterlijk tot 23 januari 2025, 12.00 uur via de berichtenmodule versturen. (Nieuwe) vragen, die geen betrekking hebben op eerder gestelde vragen worden niet beantwoord.				
Deze Nota van Inlichtingen dient te worden beschouwd als een integraal onderdeel van het beschrijvend document met dossierkenmerk D2024-17719.				
Het beschrijvend document aangevuld met deze Nota van inlichtingen en de bijlagen 'overzicht cluster 4 scholen Zuid-Holland', 'overzicht vervoerde jeugdigen per maand 2023-2024' en 'PTRM Communicatie protocol VO 2.1' is hiermee definitief.				