

vraag	H./par.	blz.	Vraag Inschrijvingsleidraad	Antwoord
1	Vraag 10 NVI 1, Bijlage 6 Algemene Inkoopvoorwaarden Gemeente Arnhem, Sectie IV	12 + 13	Kunt u uitleggen waarom deze paragrafen volgens u wel van toepassing zijn?	De AD sluit geen bepalingen uit van de Algemene Inkoopvoorwaarden. De Algemene Inkoopvoorwaarden betreffen een generieke regeling die van toepassing is voor alle inkopen. Inherent aan een generieke regeling is dat enkele passages niet toepasbaar blijken voor specifieke overeenkomsten.
2	Paragraaf 1.5	10	In reactie op onze eerdere vraag geeft u aan geen nadere precisering van paragraaf 1.5 te willen geven en verwijst u naar overleg en – in uiterste geval – een rechterlijke beslissing. Gezien de omvang, duur en investeringsintensiteit van de opdracht (waaronder voertuigleasecontracten, personeelskosten en ICT-systemen) is het voor inschrijvers essentieel om vooraf duidelijkheid te hebben over de feitelijke contractzekerheid en de mogelijkheid van tussentijdse beëindiging. Zonder die duidelijkheid is een reële prijscalculatie of risicotoerekening niet mogelijk. Kunt u daarom uitdrukkelijk bevestigen dat de aanbestedende dienst gedurende de looptijd van de overeenkomst geen gebruik zal maken van een eenzijdige <i>tussentijdse</i> beëindigingsmogelijkheid, behoudens bij toerekenbare tekortkoming van de opdrachtnemer? Indien de aanbestedende dienst zich deze bevoegdheid wél wenst voor te behouden, kunt u dan toelichten op welke wijze de aanbestedende dienst inschrijvers compenseert voor aantoonbare schade en niet-afgeschreven investeringen die het directe gevolg zijn van een dergelijke tussentijdse beëindiging, zodat dit risico proportioneel kan worden ingecalculeerd?	Paragraaf 1.5 laatste alinea wordt als volgt gewijzigd: De overeenkomst kan door de AD worden beëindigd in geval van onvoorziene omstandigheden die buiten de invloedssfeer van partijen liggen die zodanige gevolgen hebben voor de rechtsverhouding van/tussen partijen dat van partijen niet gevergd kan worden de overeenkomst in deze vorm voort te zetten.
3	Paragraaf 3.4.1	20	Inschrijver (A B.V.) is moedermaatschappij van een aantal werkmaatschappijen (X B.V., Y B.V. en Z B.V.). De aandelen van A BV zijn 100% in bezit van aandeelhouder B B.V. A voldoet zelfstandig aan de geschiktheidseisen. Kunt u bevestigen dat in dit geval géén concerngarantie van B B.V. wordt vereist?	Nee. De concerngarantie dient te worden afgegeven door de moedermaatschappij van de inschrijvende partij.
4	Paragraaf 3.4.1	20	U heeft aangegeven dat de verplichting tot het overleggen van een 403-verklaring komt te vervallen, maar dat de eis tot het bijvoegen van een concerngarantie gehandhaafd blijft. Gezien het feit dat onze organisatie zelfstandig inschrijft, zelfstandig voldoet aan de gestelde financiële- en geschiktheidseisen, en geen beroep doet op de draagkracht van een moedermaatschappij of andere groepsmaatschappijen, is niet duidelijk op welke grond deze concerngarantie proportioneel kan worden verlangd. Kunt u toelichten waarom de concerngarantie in dat geval noodzakelijk wordt geacht, en of de aanbestedende dienst bereid is te bevestigen dat een concerngarantie niet vereist is voor inschrijvers die hun financiële draagkracht zelfstandig aantonen conform artikel 2.90 Aw 2012 en §3.5.1 van de Gids Proportionaliteit?	De eis voor een concerngarantie blijft gehandhaafd. Het WMO vervoer is van een dermate hoge relevantie dat continuïteit gewaarborgd dient te worden, waarbij de AD de concerngarantie als proportioneel beschouwt.
5	Paragraaf 4.2	27	De aanbestedende dienst geeft aan het niet eens te zijn met onze redenering en houdt vast aan het gestelde in de aanbestedingsdocumenten. Wij wijzen erop dat dit standpunt niet in overeenstemming is met het geldende recht. Op grond van artikel 5.1.2 Wmo 2015 is de vervoerder, voor zover hij persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van de uitvoering van vraagafhankelijk vervoer, zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, lid 7 AVG. De vervoerder bepaalt immers zelfstandig de doeleinden en middelen van de verwerking (zoals ritplanning, communicatie met chauffeurs, registraties en naleving van wettelijke bewaartermijnen). Het kwalificeren van de vervoerder als verwerker is daarom juridisch onjuist en leidt tot een overeenkomst die niet verenigbaar is met de AVG en de Wmo 2015. Dit schept een onevenredig risico voor zowel de aanbestedende dienst als de opdrachtnemer, omdat de overeenkomst bij uitvoering niet rechtsgeldig kan worden nageleefd. Kunt u bevestigen dat partijen — gelet op het dwingendrechtelijk karakter van de AVG en de Wmo 2015 — na gunning in overleg kunnen treden om de juiste kwalificatie en overeenkomstvorm te bepalen (waarbij de opdrachtgever waar nodig een privacydeskundige inschakelt), zodat de uitvoering van de opdracht in overeenstemming met de wet kan plaatsvinden?	De AD bevestigt dat partijen na gunning in overleg kunnen treden om de juiste kwalificatie en overeenkomstvorm te bepalen.

vraag	H./par.	blz.	Vraag Programma van Eisen	Antwoord
6	2.9, Planning van het vervoer, E	11	Het koppelen van de juiste indicaties aan de reizigers is in 1ste instantie een verantwoordelijkheid van de reiziger en gemeente. Kan AD bevestigen dat dit zodoende altijd loosmeldingen zijn welke niet aan opdrachtnemer verwijtbaar zijn?	Betreffende loosmelding is niet aan de vervoerder verwijtbaar onder de voorwaarde dat de reden van loosmelding correct is ingevoerd in de systemen en correct wordt weergegeven op de dataexports..
7	2.9, Planning van het vervoer, E	11	Binnen welke termijn moet er dan een nieuwe rit worden geboekt? Dit kan natuurlijk niet leiden tot niet voldoen van andere opdrachten aan de gestelde normen (Tijdigheid en omrijden), hoe gaat u hiermee om?	Een nieuwe rit dient te voldoen aan een vooraanmeldtijd van tenminste één uur.
8	2.9, Planning van het vervoer, I	11	Indien er in de ochtend een rit wordt loosgemeld is er vaak in de middag ook een retourrit, die naar alle waarschijnlijkheid niet door zal gaan. Om een aanvullende loosmedling te voorkomen zou de reiziger actief gevraagd moeten worden of ook die rit kan worden geannuleerd. Wordt dit al door de regiecentrale actief bewaakt?	Het callcenter heeft hierin een actieve rol.
9	2.10, Reistijd, marges en stiptheid, C	11	Voor de bepaling van de instaptijd wordt vaak het moment van voorrijden gehanteerd indien de knop pas na 14:59 minuten gebruikt kan worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan ritten waarbij het voorrijden binnen de marge is maar de reiziger gebruikt maakt van Kamer tot Kamer en daardoor pas na de margetijd van 14:59 minuten de knop gebruikt kan worden. Ook bij reguliere ritten kan het verschil tussen voorrijden en de knop bedienen er voor zorgen dat de taxi wel op tijd op het ophaaldres aanwezig is maar niet tijdig de knop kan bedienen. Is AD akkoord met het volgen van voorrijden in plaats van het bedienen van de knop om te bepalen of de opdracht tijdig is? Dit hoeft dan alleen indien het voorrijden na de vraagtijd is gelegen. Ook voor het bepalen van de uitstaptijd bij een aankomsttijdgarantie opdracht zou dit toegepast moeten worden.	Hiervoor verwijst de AD u naar bijlage C.
10	2.11, Het ophalen van de reiziger, B	13	Is AD akkoord om de loosmeldingskaart in digitale vorm te verstrekken (Email - SMS - of een andere digitale vorm)? We vragen dit omdat in veel gevallen het ophaaladres niet het woonadres van de reiziger betreft. Daarnaast past een papieren vorm niet meer echt in deze digitale tijd.	De AD staat open voor ontwikkelingen onder voorwaarde dat het ook functioneel is voor de betreffende doelgroep die gebruik maakt van het vervoer. Na gunning gaan partijen hierover in overleg waarbij ook de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer betrokken wordt.
11	2.11, Het ophalen van de reiziger, F	13	Hier staat beschreven dat de chauffeur de reiziger na betaling van de ritbedragen een betalingsbewijs moet overhandigen. Opdrachtnemer gaat er van uit dat bedoeld wordt dat dit alleen hoeft te gebeuren op verzoek van de reiziger. Kan AD dit bevestigen?	De AD bevestigt dit.
12	2.12, Vervoerspas	13	Bij verlies of diefstal van de pas zal er een periode overheen gaan totdat de reiziger een nieuwe vervoerspas in bezit heeft. Kan de reiziger in die periode nog reizen? Er is immers geen pas aanwezig bij instappen in het voertuig. De chauffeur kan dan ook niet de voorgeschreven controle van de pas doen. Kan AD aangeven wat dan de werkwijze is?	In het vervoerreglement staat opgenomen dat het reizen zonder pas niet is toegestaan. De chauffeur dient de reiziger te weigeren.
13	2.13, Hulpmiddelen & dieren en bagage (Kostenloos)	14	AD stelt dat in beginsel 1 hulpmiddel is toegestaan, een eventueel 2de hulpmiddel mag mee als bagage. Bedoelt AD hier dat vervoerder bij extreme combinaties als Scootmobiel i.c.m. opvouwbare kinderwagens of opvouwbare kinderwagens i.c.m. opvouwbare rolstoel geen aanvullende vergoeding ontvangt?	Dat is correct.
14	2.13, Hulpmiddelen & dieren en bagage (Kostenloos)	14	Voor reizigers vanaf 4 jaar stelt opdrachtnemer te allen tijde kostenloos een gordelverlenger (alleen toegestaan met ontheffing CBR) ter beschikking. Wordt hier van opdrachtnemer geeist dat in ieder voertuig een gordelverlenger aanwezig is om de planning efficiënt te kunnen houden?	Dat is correct.
15	3.3.2 Dienstverlening chauffeur, D en G	17	Deze twee eisen conflicteren in de praktijk natuurlijk soms. Hoe dient vervoerder hiermee om te gaan?	Deze conflictsituatie is door de AD onderkend gelet op de bepaling onder D. In die gevallen betreft het een situationele inschatting van de chauffeur.
16	Vraag 10 NVI	11	Dank voor de aanpassing, u geeft echter geen antwoord op de originele vraag. Zou u dat alsnog willen doen?	Zie antwoord op vraag 7.
17	Vraag 11 NVI 1, 2.10	11	Inschrijver leest in bijlage C niet het antwoord op de vraag, zou u de originele vraag alsnog willen beantwoorden?	In bijlage C staat aangegeven of er uitgegaan wordt van voorrijdtijd, instaptijd of uitstaptijd.
18	2.5, Algemeen, H	8	U schrijft : " Het vervoersgebied bestaat uit het grondgebied van de deelnemende gemeenten en een aantal kilometers eromheen." Kunt u het "aantal kilometers eromheen" nader specificeren?	De maximale reisafstand is 25 kilometer (met uitzondering van puntbestemmingen) vanaf instapadres. Een deel van deze kilometers kunnen buiten het Avan vervoergebied liggen. Het aantal is daardoor niet te bepalen.
19	2.9, Planning van het vervoer, E	11	U schrijft : " Wanneer de vervoerder komt voorrijden met een verkeerd voertuig omdat niet de juiste indicatie is gekoppeld aan een reiziger, dan dient de vervoerder de reiziger hierop te wijzen. De reiziger is zelf verantwoordelijk om de indicatiestelling te laten wijzigen door de gemeente. Er wordt dan een nieuwe rit geboekt." Kunt u bevestigen dat in dit geval beide ritopdrachten voor volledige vergoeding in aanmerking komen?	Nee. In dit geval is er bij de 1e rit sprake van een niet-verwijtbare loosmelding waarvoor een vergoeding is gedefinieerd. De 2e rit komt volledige vergoeding in aanmerking.
20	4.2, Voertuigen, F	19	U schrijft "Zijn in de winterperiode (1 november tot en met 31 maart) op alle wielen voorzien van banden met sneeuwvlok logo (3PMSF) met een minimum profieldiepte van 4 mm." Gegadigde vraagt goedkeur voor het voeren van all-weather banden ipv banden met het sneeuwvlok logo. Gaat u hiemee akkoord?	Nee.

21	7.3, Bepalen productiekilometers en verbruik	30	Gelieve het rekenvoorbeeld te herzien en opnieuw uit te leggen. U maakt hier een aantal fouten o.a. door te stellen dat BK =5000 maar ook dat BK = 5000 x 1,5 = 7.500. Dit kan niet correct zijn. Kun u de betekenis van de afkortingen nogmaals uitleggen en uitschrijven in een tabelletje en de voorbeeldcalculatie opnieuw opzetten.	De uitleg in de invulinstructie (bijlage 8) is correct. In het voorbeeld in het PvE is een onduidelijkheid geslopen. Bij de derde bullit dient BK te worden vervangen door PK. Het voorbeeld moet zijn: PK per BK = 1,5 (uitkomst open calculatie); BK = 5.000; PK is 5.000 x 1,5 =7.500.
22	10.3, Opslagen	36	In de tabel neemt u geen toelagen op voor het vervoer van niet inklapbare rolstoelen en scootmobielen terwijl deze de inzet van specifieke voertuigen vereisen en de combinatiemogelijkheden beperken. We vragen u om ook voor niet inklapbare rolstoelen en scootmobielen een toeslag van 6 declarabele kilometers toe te kennen. Gaat u hiermee akkoord?	Nee.
23	Bijlage C		Onderdeel 3 Malus (bullit 5): 'ritten waarbij de ophaaltijd meer dan 30 minutengereserveerde ophaaltijd.' Dit sluit niet aan met artikel PvE 2.10 Reistijd, marges en stiptheid onderdeel K (blz 13). Daar is aangegeven dat de maximale margetijd voor de opgegeven ophaaltijd 19.59 bedraagt. Moet dit niet aangepast worden naar 35 minuten vroeger?	Onderdeel 3 bullit 5 is algemeen van toepassing. Aan artikel 2.10k staan voorwaarden gekoppeld.
24	Bijlage C		Onderdeel 3.4 Vertrektijdpunctualiteit te meten per kwartaal op basis van ritten: Bij het 2e bullit geeft u aan dat ; 'ritten tot 30 minuten vroeger dan de geboekte tijd..... Dit sluit niet aan met PVE 2.10 onderdeel K. Moet dit niet aangepast worden naar 35 minuten vroeger?	Zie antwoord op vraag 23.
25	Bijlage C		Artikel 3.4: "Hiervoor is de voorrijdtijd bepalend." Wij begrijpen deze bepaling volledig aan de achterzijde van het tijdsvenster. Aan de voorzijde hebben wij echter een vraag. Wij lichten dit toe aan de hand van een voorbeeld: - Reserveringstijd: 10:00 uur - Chauffeur was toevallig in de buurt. Hierdoor is de aankomsttijd: 09:42 uur (voorrijdtijd) - Reiziger stapt in om: 09:47 uur - De reiziger is niet gevraagd om eerder mee te gaan; de rit is daarmee volgens reservering uitgevoerd Vraag aan de opdrachtgever: Welke tijd wordt in dit voorbeeld gehanteerd voor de malusberekening: de voorrijdtijd (09:42 uur) of de werkelijke instaptijd (09:47 uur)?	In uw voorbeeld is de voorrijdtijd van toepassing.
26	Bijlage C		We missen paragraaf 3.5. Is deze per ongeluk weggefallen of is deze komen te vervallen?	Is komen te vervallen.
27	Bijlage C		Artikel 3.6; Ook in dit artikel noemt u een ophaaltijd van 30 minuten vroeger. Dit sluit niet aan met PVE 2.10 onderdeel K. Moet dit niet aangepast worden naar 35 minuten vroeger?	Zie antwoord op vraag 23.
28	Bijlage C, 3.1	2	U stelt in de titel dat (niet-) data ritten per kwartaal gemeten worden maar geeft een voorbeeld van een berekening per maand. Kunt u bevestigen dat de meting en afrekening van niet-data ritten telkens per kalenderkwartaal gebeurt?	De metingen vinden plaats op dagniveau. De berekening (en afrekening) ten behoeve van de malus vindt plaats op kwartaalniveau.