

Nota van Inlichtingen 2

Aanbesteding : Schoonmaak Tram en Bus
Kenmerk : 2025-53
Datum : 13 maart 2026



Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
83	Materieelplan nieuw vervoerplan 2026	Er is een nieuw vervoerplan 2026. Dit document betreft informatie t.a.v. de inzet gedurende de gehele exploitatie van zowel tram en bus.	Dit document wordt gepubliceerd gelijktijdig met deze Nota.
84	Aanvraag WLS-keuring	Waar kan ik medewerkers aanmelden voor de keuring WLS	GVB maakt zelf gebruik van Testned (ltp.nl) voor de psychologische keuring en Arbo Unie (arbounie.nl) voor de medische keuring. Inschrijvers staan vrij om een andere leverancier hiervoor te zoeken die voldoet aan alle eisen rondom WLS.
85	Inhuren wasbaas	Is het mogelijk om via Olympia een bestuurder in te huren als wasbaas?	Nee, dit is onwenselijk. GVB heeft een tekort aan bestuurders. Het is juist de combinatie van schoonmaak en wasbaas wat interessant is voor GVB. Tevens is dit ook voor de ontwikkeling van de schoonmaker een belangrijke aanvulling op z'n functie.
86	NVI 1, vraag 2	Begrijpt inschrijver het dus correct dat zij kan inschrijven met haar eigen sanitaire voorzieningen?	Ja, dat is juist.
87	SROI	Zijn er binnen de huidige teams al medewerkers die bijdragen aan de Social Return-verplichting?	Ja, bij Tram 1 medewerker. En bij Bus zijn er 2 medewerkers.
88	PVE 3.3.2	Op welke locaties komen de (nacht)bussen binnen voor de naloopronden?	Zie hiervoor het document vervoerplan 2026.
89	Voorblad	Is het toegestaan een voorblad toe te voegen per subgunningscriterium?	Ja, dit is toegestaan. Deze voorbladen zelf worden niet inhoudelijk meegenomen in de beoordeling.
90	Algemeen	In de dienstverleningsmatrix benoemt u dat de opkomstlocatie op de Lekstraat de kantine is. Deze ruimte zien wij niet terugkomen in de ruimtestaat. Wilt u aangeven welke ruimte de kantine is?	Deze ruimten stonden er onder de verkeerde benaming in, ruimte 0.32 en 0.87 zijn de kantines. Deze zijn aangepast in de nieuwe versie van het prijzenblad.
91	Algemeen	Is het rangeren dat u uitvraagt "het verplaatsen van de bus of tram op dezelfde locatie" of is dit ook het "verplaatsen van de bus of tram tussen locaties"?	Dit is naast het verplaatsen op locatie ook het verplaatsen van locatie naar locatie.
92	Subgunningscriterium 5.4.2	Hoe is de huidige procedure van signaleren van een calamiteit of incident tijdens de exploitatie? In het programma van eisen lezen wij dat dit wordt gemeld bij het CCV en dat de OMP bepaalt of het voertuig wordt onttrokken uit de exploitatie. Wat verwacht u in de beantwoording van de casus bij het onderdeel 'hoe wordt dit gesignaleerd'?	GVB wilt bij deze casus de beantwoording zien op welke wijze inschrijvers omgaan met calamiteiten en incidenten. Dus we verwachten hier de interne (vanuit inschrijvende partij) procedures en afhandeling van de calamiteiten en incidenten.
93	Subgunningscriterium 5.4.2	Hoe is de huidige procedure van melden ingericht buiten wat al staat omschreven in het programma van eisen? Wat verwacht u in de beantwoording van de casus bij het onderdeel 'hoe is de meldingsprocedure ingericht'?	Zie het antwoord op vraag 93.
94	Subgunningscriterium 5.4.2	In de vraagstelling bij de casus vraagt u naar de responstijden? Deze staan door u voorgeschreven in het programma van eisen. Welke responstijden doelt u op in deze vraagstelling?	De responstijden vanuit het PVE (1 uur) is leidend en hoeft niet beantwoord te worden in de casus. Dit is aangepast in de aanbestedingsleidraad.
95	Subgunningscriterium 5.4.2	Bij welke soort vervuiling (niet zijnde graffiti) wordt de bus of tram uit de exploitatie gehaald? Met andere woorden 'wanneer wordt een bus of tram als zwaar vervuild' beoordeeld?	Daar waar stank en/of vervuiling dusdanig overlast veroorzaakt dat het niet meer verantwoord is om met dit voertuig een exploitatierit te rijden.
96	Subgunningscriterium 5.4.2	Hoe vaak komt het voor dat een BUS door zware vervuiling of graffiti uit de exploitatie wordt gehaald? Kunt u dit aangeven voor 2024 en 2025?	185 bussen in 2024, 183 bussen in 2025. Dit zijn allen bevuilde bussen. Uitval door graffiti is bijna 0 echter worden bussen voorzien van graffiti wel opgepakt door de schoonmaak. Dit zijn ongeveer 20 bussen per jaar.
97	Subgunningscriterium 5.4.2	Hoe vaak komt het voor dat een TRAM door zware vervuiling of graffiti uit de exploitatie wordt gehaald? Kunt u dit aangeven voor 2024 en 2025?	420 trams in 2024 en 397 trams in 2025. Hiervan zijn 7 trams met graffiti in 2024 en 2 trams met graffiti in 2025 uit de exploitatie gehaald.
98	Subgunningscriterium 5.4.2	Als een BUS uit exploitatie wordt gehaald (zoals in de casus), neemt de bestuurder dan een nieuwe/andere BUS mee om de route te vervolgen? Als dit per situatie afhankelijk is, wilt u dan toelichten in welke situatie wel of niet?	Dat is afhankelijk van de al dan niet beschikbare voertuigen en niet situatieafhankelijk.
99	Subgunningscriterium 5.4.2	Als een TRAM uit exploitatie wordt gehaald (zoals in de casus), neemt de bestuurder dan een nieuwe/andere TRAM mee om de route te vervolgen? Als dit per situatie afhankelijk is, wilt u dan toelichten in welke situatie wel of niet?	Zie het antwoord op vraag 99.
100	Subgunningscriterium 5.4.3	Is het toegestaan om bij subgunningscriterium 5.4.3 één extra A4 toe te voegen met afbeeldingen van bewezen en duurzame oplossingen?	Ja, dat is toegestaan.
101	Concept dienstverleningsovereenkomst	Deze Overeenkomst gaat in op 1 oktober 2026 voor de duur van vier (4) jaar met een optie, eenzijdig uit te oefenen door Opdrachtgever, tot verlenging van deze Overeenkomst onder gelijkblijvende voorwaarden met een periode van tweemaal twee (2) jaar. De daadwerkelijke dienstverlening voor Tram start tevens op 1 oktober 2026. De dienstverlening voor Bus wordt ingefaseerd op 1 november 2026. Kunt u zeggen wat de startdatum (ingangsdatum) het onderdeel "Gebouwen" zal zijn?	De gebouwen van Tram starten gelijktijdig met de dienstverlening voor Tram per 1 oktober 2026. De gebouwen van Bus starten gelijktijdig met de dienstverlening voor Bus per 1 november 2026.
102	Bijlage 08 - Prijzenblad Tram en Bus NVI 1	In het huidige calculatiedocument wordt gevraagd om een mixtarief voor de inzet van personeel. Gezien het uiteenlopende karakter van de werkzaamheden en de inzet van specifieke loongroepen binnen de drie afzonderlijke deelgebieden (Gebouwen, Bus en Tram), is een enkel mixtarief naar onze mening niet representatief voor de werkelijke kostenstructuur. Bovendien bemoeilijkt een mixtarief de transparantie bij toekomstige mutaties binnen de specifieke deelgebieden gedurende de contractperiode. Om een realistische en marktconforme aanbidding te kunnen doen, verzoeken wij u het tabblad "6-Opbouw uurtarief productie" driemaal op te nemen (specifiek voor Gebouwen, Bus en Tram) in plaats van één algemeen tarief. Kunt u toelichten waarom er momenteel voor een mixtarief is gekozen en bent u bereid een herzien prijzenblad te verstrekken waarin deze uitsplitsing per deelgebied is verwerkt?	Tabbladen 10 en 11 zijn hiervoor toegevoegd, hou er wel rekening mee dat deze niet gekoppeld zijn in het prijzenblad en deze dus handmatig moeten worden toegevoegd in tabbladen 4 en 5. Het bestaande tabblad 6 was en is nog steeds gekoppeld aan de berekening voor de gebouwen. Dit is in de naam van het tabblad nu duidelijk gemaakt en aangepast in de juiste kleurstellingen.
103	Aanbestedingsleidraad - GC4	Onder het gunningscriterium "Personeel en Tevredenheid" wordt in de derde bullet verwezen naar de "communicatielijnen". Bedoelt GVB hiermee specifiek de communicatielijnen tussen de tactische/operationele contactpersonen van GVB en de leidinggevendenden van de opdrachtnemer, of wordt hier een bredere scope verwacht (bijvoorbeeld inclusief de communicatie naar de uitvoerende medewerkers op de werkvloer)?	GVB doelt hier juist op de communicatie tussen leiding en operatie vanuit dienstverlener.
104	Rangeerwerkzaamheden	Door wie worden nu de rangeerwerkzaamheden uitgevoerd inzake de bussen, zoals benoemd in het programma van eisen?	Op de locaties zelf deels door schoonmaakpersoneel. Bestuurders die nu zijn ingedeeld met een "rangeerdienst" worden ingezet voor de verplaatsing tussen locaties.
105	Kosten rangeeropleiding	Kunnen we een maximum aantal niet geslaagden vergoeding, die opdrachtnemer voor zijn rekening neemt, met elkaar afspreken? Indien ja, dan vernemen wij graag een aantal.	Nee, dit is niet mogelijk. Er kan al een voorselectie worden gedaan met een voorbereidende 'Vienna' test.
106	Kosten rangeeropleiding	Wat zijn de opleidingskosten van de rangeeropleiding? Omdat u in het programma van eisen aangeeft, Als de medewerker slaagt, betaalt GVB de opleidingskosten. Slaagt de medewerker niet, dan zijn de kosten voor rekening van de dienstverlener, inclusief de uren die aan de opleiding zijn besteed. Of is de opleidingskosten van de opleiding zelf, excl. de uren, altijd voor GVB zelf?	De kosten voor de interne rijopleiding bij Tram worden niet doorbelast aan de dienstverlener. Enkel de uren zijn voor rekening van de dienstverlener. Bij alle examens geldt dat medewerker 1 herkansing krijgt. Wanneer medewerker herkansing niet haalt wordt de opleiding beëindigd. Voordat deelgenomen kan worden aan een rangeeropleiding dient medewerker ook de basis rijopleiding succesvol te hebben afgerond en tevens in het bezit zijn van een geldende WLS-keuring (medisch en psychologisch) op MBO3-niveau. De kosten voor de opleiding bij Bus zijn altijd voor GVB. Uren e.a. zijn voor de dienstverlener. GVB hanteert een maximum van 3 examen. Na 3x niet geslaagd dan staakt GVB de opleiding en kan deze voor eigen kosten wellicht wel behaald worden. De opleiding wordt gestart met theorie, hiervoor geldt hetzelfde principe. Na 3x zakken, staakt GVB de verdere opleiding.

Nota van Inlichtingen 2

Aanbesteding : Schoonmaak Tram en Bus
 Kenmerk : 2025-53
 Datum : 13 maart 2026



Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
107	2.4.10 Rangeeropleiding medewerkers	<p>1. Zijn er documenten beschikbaar wat de rangeeropleiding inhoudt en wat er allemaal in de opleiding gevraagd wordt van de medewerker? Graag ontvangen wij meer inzicht in de moeilijkheid van de opleiding.</p> <p>2. Tevens hoe ziet het examen eruit?</p> <p>3. Hoe goed dient de medewerker de Nederlandse taal machtig te zijn om dit examen te doen?</p> <p>4. Dient de medewerker ook andere testen te ondergaan, zoals bijvoorbeeld een psychologische test? Indien ja, welke testen dient de medewerker te ondergaan?</p>	<p>Voordat deelgenomen kan worden aan een rangeeropleiding voor Tram dient medewerker ook de basis rijopleiding succesvol te hebben afgerond en tevens in het bezit zijn van een geldende WLS-keuring (medisch en psychologisch) op MBO3-niveau. Examens bestaan uit een theorie- en praktijkgedeelte. Beheersing van de Nederlandse taal is benodigd voor zowel de examens als de communicatie met instructeur en ondersteunende diensten.</p> <p>Er is in de leeromgeving informatie beschikbaar over de rijopleiding en de rangeeropleiding Theorieexamen BUS: Theorie (RVM1-D): Inhoud: Kennis van verkeer, techniek, lading en wetgeving. Duur: 80 minuten. Vragen: 65 vragen. Slagingsnorm: Bij 52 of meer goede antwoorden ben je geslaagd. Praktijkexamen D: Na het behalen van het theorie-examen RVM1-D kun je het praktijkexamen voor de bus afleggen. Medische Keuring: Voor alle busrijbewijzen is een gezondheidsverklaring en een medische keuring door een arts verplicht.</p> <p>Onderdelen van het praktijkexamen D BUS: Voorbereiding en controle (Voertuigcontrole): Controleren van de papieren en het voertuig, inclusief techniek en de staat van de bus. Examenrit: Een rit van ongeveer 35-40 minuten rijden op aanwijzingen van de examinator en een deel zelfstandig navigeren. Bijzondere verrichtingen: specifieke manoeuvres, zoals achteruit rijden en keren.</p> <p>GVB kan vooraf een capaciteitentest doen om te testen of een kandidaat geschikt is voor het behalen van het theorieexamen. Nederlandse taal op niveau A2/B1 is gewenst door de complexiteit van de theorie en praktijkexamens. Theorieexamen BUS kan eventueel ook in het engels worden afgelegd</p>
108	Bijlage 8 - Prijzenblad	<p>Hoeveel weken duurt de rangeeropleiding voor 1 persoon op basis van 38 uur? En waar kunnen deze kosten in de calculatie verwerkt worden?</p>	<p>De opleiding voor Tram is gemiddeld 4 weken na het behalen van de WLS.</p> <p>De opleiding voor Bus is minimaal 3 weken, indien herexamens benodigd zijn kan dit langer duren.</p> <p>De kosten voor de opleiding zelf worden door GVB betaald, de in te zetten uren zijn voor kosten opdrachtnemer, hiervoor is dus geen plek in de calculatie.</p>
109	Bijlage 07 - Programma van Eisen	<p>*Vraag inzake opleiding van rangeerders. Welk slagingspercentage heeft de opleiding van rangeerders, specifiek voor de schoonmaakwerkzaamheden? Dit vragen wij omdat ons onderzoek aangeeft dat slechts 1 op de 15 medewerkers slaagt. Klopt ons onderzoek?</p> <p>De extra kosten die dit met zich meebrengt (omdat alleen de kosten van de geslaagde medewerkers wordt vergoed). Is hier rekening mee gehouden binnen de berekende ondergrens inschrijvingsbedrag? Ons inziens zijn dit namelijk forse kosten.</p>	<p>Bij bus kennen wij geen slagingspercentage voor rangeerders. Het slagingspercentage van de rijopleiding bij GVB bus is 76%.</p> <p>Op dit moment zijn we bij Tram aan het testen met opleiden van rangeerders, waarbij er negatief resultaat behaald wordt onder de testpersonen als het gaat over de WLS (tot nu toe een groep van vijf personen, dit is dus niet te generaliseren). Let op: de WLS is dus niet de opleiding zelf, daar hebben we geen cijfers van. We merken dat dit nog niet soepel loopt en zijn bezig met verbeteringen zodat we de slagingskansen voor de WLS verbeteren, aangezien we hierin een gezamenlijk doel hebben. Daarnaast hebben wij trainingen aangeboden waar door de partij geen gebruik van is gemaakt. We weten zeker dat slagen mogelijk moet zijn, omdat de WLS metro zwaarder is dan die bij tram en het daar wel soepel verloopt. Wat ons betreft is dit ook iets om als partners in op te trekken. Het slagingspercentage van de rijopleiding Tram is 70%</p>
110	Bijlage 8 - Prijzenblad	<p>Vraag inzake schoonmaak van de werkkuilen. Deze staan in de ruimtestaat op basis van 100% tarief. Echter, ze moeten in toeslagtijd worden schoongemaakt. Hoe dienen wij de meerkosten voor deze ruimten mee te nemen in de calculatie?</p>	<p>Op tabblad additionele kosten staat hiervoor nu een formule ingebouwd waarin de extra kosten worden berekend en meegerekend in de totaal prijs.</p>
111	Bijlage 09 - Concept overeenkomst schoonmaak tram en bus	<p>Wij nemen kennis van het standpunt van GVB dat de voorgestelde aanpassing van artikel 11.4 (vraag 74 & 75 van de Nota van Inlichtingen) niet wordt overgenomen omdat de huidige formulering een standaardbepaling betreft en aansluit bij het principe dat de partij die het risico kan beheersen, ook de verantwoordelijkheid draagt.</p> <p>Wij merken hierover het volgende op. De huidige tekst van artikel 11.4 ("uitdrukkelijk doch niet uitsluitend") leidt tot een vrijwaringsplicht die verder strekt dan het risico dat Opdrachtnemer feitelijk kan beheersen en kan ertoe leiden dat Opdrachtnemer aansprakelijk wordt voor gevolgen die buiten haar invloedssfeer ligt. Voor verplichtingen onder de Wet arbeid vreemdelingen (Wav) en de Wet op de Identificatieplicht (WID) behoudt GVB immers altijd een eigen wettelijke verantwoordelijkheid en bestuurlijke beboetbaarheid.</p> <p>Ons voorstel sluit juist wél aan bij het door GVB genoemde risicobeginsel: Opdrachtnemer neemt volledige verantwoordelijkheid voor schade en boetes die aantoonbaar voortkomen uit tekortkomingen die binnen zijn invloedssfeer liggen. De voorgestelde tekst voorkomt uitsluitend dat GVB indirect haar eigen wettelijke aansprakelijkheid bij Opdrachtnemer neerlegt.</p> <p>Daarnaast merken wij op dat een vrijwaring voor mogelijke gevolgen die niet aan Opdrachtnemer zijn toe te rekenen niet gangbaar is.</p> <p>Hierbij stellen wij dan ook voor om de tekst van artikel 11.4 te vervangen door onderstaande tekst: "Opdrachtgever erkent en aanvaardt dat zij te allen tijde mede een eigen verantwoordelijkheid draagt voor het naleven van alle toepasselijke wetten, regelgevingen en voorschriften met betrekking tot de uitvoering van deze Overeenkomst, waaronder maar daartoe niet beperkt, de Wet Ketenaansprakelijkheid, inlenersaansprakelijkheid, Wet Aanpak Schijnconstructies, Wet Arbeid Vreemdelingen en de Arbeidstijdenwet. Eventuele boetes en overige vorderingen die door daartoe bevoegd zijnde instanties opgelegd worden aan Opdrachtgever vanwege het niet naleven van de eigen wettelijke verplichtingen in verband met deze overeenkomst zullen door Opdrachtgever zelf gedragen worden en Opdrachtnemer is niet gehouden in zodanig geval Opdrachtgever daarmede enig verband houdende schade te vergoeden."</p>	<p>GVB gaat hiermee niet akkoord. Artikel 11 lid 4 van de concept dienstverleningsovereenkomst bepaalt dat Opdrachtnemer Opdrachtgever vrijwaart voor de mogelijke gevolgen van een tekortkoming van de in artikel 11 lid 1 tot en met 3 opgelegde verplichtingen. Daarbij gaat het om door Opdrachtgever aan Opdrachtnemer opgelegde verplichtingen. Aldus ligt het risico bij degene die het risico kan beheersen, bij Opdrachtnemer. 'uitdrukkelijk doch niet uitsluitend' zegt dat Opdrachtnemer Opdrachtgever dan vrijwaart voor een eventuele administratieve boete en andere gevolgen van een tekortkoming in de aan Opdrachtnemer opgelegde verplichtingen. Dit staat los van eventuele aansprakelijkheid van GVB op grond van enige wetgeving.</p>
112		<p>Voor de 72 15G voertuigen is er de wens om het glasvenster voor de camera's met een frequentie van tweemaal per jaar te voorzien van een nano-coating</p>	<p>Dit is toegevoegd in de nieuwe versie van de opleverstaat.</p>
113		<p>Verhoging bodembedrag inschrijving</p>	<p>GVB heeft besloten het bodembedrag te verhogen naar €4.600.000.</p>