

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
189	Nvl vraag 5	Kunt u bevestigen dat de reizigersbijdrage ook geïncasseerd kan worden via automatisch incasso i.p.v. via de reizigerspas.	Aanbestedende dienst bevestigt dat de reizigersbijdrage ook geïncasseerd kan worden via automatische incasso.
190	Nvl vraag 41	Klopt uw antwoord bij vraag 41 wel? U geeft aan dat het aantal cliënten 1341 zijn. Maar dat zijn naar onze mening het aantal cliënten plus de indicaties. Is het aantal cliënten niet 928?	Nee, u moet de tabel lezen dat in totaal 1341 vervoersgerechtigden gebruik hebben gemaakt in die periode van collectief aanvullend vervoer, waarvan 928 vervoersgerechtigden dit deden als ambulante reiziger en bijvoorbeeld 2 solo reizigers etc. Het totaal is 1341.
191	Nvl vraag 4, 104	Wij nemen aan dat de bedragen exclusief BTW zijn, maar kunt u dit volledigheidshalve bevestigen?	Het genoemde instaptarief en reizigersbijdrage per kilometer (de genoemde bedragen) zijn inclusief Btw.
192	Nvl vraag 3, 14, 119	U heeft de cliëntnummers aangeleverd, waarvoor dank. Echter het zijn de cliënten die in december 2025 reisden. De koppeling van de cliëntnummers met de rittenbak valt niet te maken. Het is van belang dat ook de rittenbak wordt voorzien van cliëntnummers om routes te kunnen maken die aan de eisen van het leerlingenvervoer voldoen, zoals een zo constant mogelijke route. Kunt u de rittenbak ook voorzien van de cliëntnummers?	Zie antwoord op vraag 197.
193	Nvl vraag 164	Wanneer nu ook verrekend wordt conform de kortste kilometers waarom levert u dan de snelste kilometers van de vervoerder aan?	Het betreft de door de huidige vervoerder geregistreerde verreden kilometers. In het pakket van eisen die als onderlegger geldt voor de bestaande raamovereenkomst is de eis opgenomen dat gewerkt wordt met Easytravel en dat de kortste route geldt. Vanwege de afrekening in zones kan het zijn dat de gepresenteerde gegevens niet de kilometers kortste route zijn, echter de gepresenteerde gegevens zijn de enige gegevens waarover opdrachtgever beschikt. Opdrachtgever is niet in staat tot het presenteren van andere gegevens dan die beschikbaar zijn gesteld.
194	Nvl vraag 164	Kunt u eenduidig aangeven of de kilometers in de rittenbak nu de kortste kilometers zijn of de snelste kilometers?	Zie antwoord vraag 193.
195	Nvl vraag 56	Wij willen u er op wijzen dat de kennismaking pas kan plaats vinden nadat de routeplanning bekend en geaccordeerd is. Dan wordt ook de chauffeur aan de route gekoppeld. Dus daarom en vanwege vakantie van de ouders is het gebruikelijk om de kennismaking met de ouders pas in de laatste week voor het nieuwe schooljaar te laten plaats vinden. Kunt u met deze informatie nogmaals naar uw antwoord kijken?	Aanbestedende dienst handhaaft haar antwoord. De eis dat een kennismakingsgesprek plaatsvindt minimaal 5 werkdagen vóór aanvang van het schooljaar blijft gehandhaafd. De gemeente is van mening dat deze termijn voldoende ruimte biedt om het kennismakingsgesprek tijdig te organiseren.
196	Nvl vraag 42	Wij verzoeken u om uw berekening te heroverwegen. In dit voorbeeld is de gemiddelde wachttijd 35 seconden in het hele kwartaal. Toch wordt er een boete opgelegd.	Nee, er volgt geen boete in het eerder opgenomen rekenvoorbeeld.

197	Ref vraag 14 + 89	<p>U geeft in uw beantwoording aan dat volgens u op basis van de aangeleverde gegevens het mogelijk zou moeten zijn om vaste routeschema's van reizigers te extraheren om zodanig alsnog een planning te kunnen maken waarmee wij een chauffeurs- en voertuigbehoefte moeten bepalen als onderdeel van onze prijscalculatie. Gegadigde wijst erop dat dit nog altijd niet het geval is.</p> <p>In bijlages 9 en 10 ontbreken cruciale beperkingen zoals rolstoelindicaties en individueel vervoer. In bijlage 5 ontbreken volgnummers van reizigers waardoor hier ook geen vast ritschema uit te halen is. Daarnaast gaan beide bijlages over verschillende periodes waardoor er ook geen match gemaakt kan worden om op deze manier één van de bijlages te verrijken met de benodigde ontbrekende informatie.</p> <p>Gegadigde benadrukt nogmaals dat door uw informatievoorziening er geen sprake is van een level playing field. De enige mogelijke inschrijver die wel over deze informatie beschikt is uw huidige vervoerder.</p> <p>Gegadigde verzoekt u dan ook nogmaals met klem om de in vraag 89 gevraagde gegevens met spoed aan te leveren. Gegadigde wijst er ook op dat u deze gegevens jaarlijks met uw huidige opdrachtnemer moet delen. Deze gegevens hoeven slechts geanonimiseerd te worden.</p> <p>Kunt u hier spoedig in voorzien?</p>	<p>In de Bijlage "Rittenbak LLV december 2025" zijn de solo/individuele ritten niet opgenomen. Die staat wel in de Bijlage "Dataset LLV december 2025". Inmiddels hebben we ook een tabblad Solo aan de Bijlage "Rittenbak LLV dec. 2025 na Nvl 2" toegevoegd.</p> <p>In de bijlages met reizigersinformatie hebben wij de cliëntnummers met de bijbehorende indicatiestelling op uw verzoek toegevoegd. De aanbestedende dienst heeft de beschikbare gegevens met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld en gecontroleerd. De verstrekte data geeft een zo volledig en representatief mogelijk beeld van het vervoersvolume en noodzakelijke informatie. In de data ziet u dat voor 37 ritten bij leerlingenvervoer (waarvan 13 verreden) en voor 12 loze ritten bij dagbesteding sprake is van een onvolkomenheid, als gevolg van mutaties in informatie van de vervoersgerechtigde. Aanbestedende dienst is van oordeel dat dit geen materiële invloed op het totaalbeeld. Inschrijvers kunnen aan de verstrekte gegevens derhalve geen absolute garanties ontlenuen. De hierboven gevraagde aanvullende informatie wordt niet openbaar gepubliceerd op TenderNed. Reden hiervoor is dat in verband met het eerdere datalek de gegevens als herteikbaar kunnen worden aangemerkt. Ter bescherming van gegevens en met inachtneming van de geldende privacywetgeving wordt deze informatie uitsluitend op verzoek verstrekt. Geïnteresseerde inschrijvers kunnen via TenderNed kenbaar maken dat zij deze informatie wensen te ontvangen. Aanbestedende dienst zal de betreffende gegevens vervolgens individueel en vertrouwelijk via TenderNed toesturen. Hierbij wordt toegezegd dat na ontvangst van een dergelijk verzoek de informatie zo spoedig mogelijk, en zonder onnodige vertraging, wordt verstrekt.</p>
198	Aanbestedingsleidraad 4.3 Gunningscriteria	<p>De opdracht ziet op een integrale uitvoering van zowel Wmo- als leerlingenvervoer. In de uitwerking van de gunningscriteria wordt echter niet eenduidig duidelijk of en in hoeverre inschrijvers per criterium beide vervoersstromen dienen te beschrijven. Zo lijkt gunningscriterium G1 expliciet gericht op het leerlingenvervoer, terwijl andere criteria breder zijn geformuleerd.</p> <p>Dit leidt tot onduidelijkheid over de reikwijdte van de uitvraag en het risico op uiteenlopende interpretaties door inschrijvers.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst per gunningscriterium (G1 t/m G5) expliciet aangeven of de beschrijving dient te zien op Wmo-vervoer, leerlingenvervoer of beide? Inschrijver verzoekt de aanbestedende dienst deze verduidelijking zodanig te formuleren dat geen ruimte bestaat voor interpretatieverschillen tussen inschrijvers.</p>	<p>G1 betreft zoals u schrijft alleen de vervoersstroom leerlingenvervoer. De overige gunningscriteria (G2-G5) richten zich op alle vervoersstromen.</p>
199	Aanbestedingsleidraad	<p>In Nota van Inlichtingen 1 is aangegeven dat een concerngarantie vereist is, ook indien inschrijver zelfstandig aan alle gestelde eisen voldoet en geen beroep doet op derden.</p> <p>Inschrijver merkt op dat een concerngarantie in beginsel is bedoeld voor situaties waarin een beroep wordt gedaan op de draagkracht van derden. Het verplicht stellen hiervan in alle gevallen lijkt daarmee verder te gaan dan noodzakelijk en roept vragen op ten aanzien van de proportionaliteit (Gids Proportionaliteit). Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom een concerngarantie ook wordt verlangd van inschrijvers die zelfstandig aan alle eisen voldoen?</p> <p>Is de aanbestedende dienst bereid deze eis te beperken tot situaties waarin daadwerkelijk een beroep wordt gedaan op derden?</p>	<p>Aanbestedende dienst dient in gelijke gevallen gegadigden gelijk te behandelen. De aanbestedende dienst is niet in staat om per gegadigde te toetsen of deze over voldoende draagkracht bezit. Daarbij vindt aanbestedende dienst een uitgebreide onderbouwing van de financiële draagkracht als onderdeel van de inschrijving niet proportioneel. Desondanks wil de aanbestedende dienst een risicobeheersmiddel op dit gebied en ziet de concerngarantie als passend en dus als proportioneel.</p>

200	Aanbestedingsleidraad 2.1, onderdeel (Medisch) geïndiceerde begeleider leerlingenvervoer inzet vanuit Opdrachtnemer	<p>Voor de inzet van een (medisch) begeleider vanuit opdrachtnemer geldt een maximale vergoeding van twee uur per dag .</p> <p>In de Nota van Inlichtingen 1 zijn de maximale reistijden verruimd, waardoor de feitelijke inzet van begeleiders in de praktijk kan toenemen en de huidige maximale vergoeding van twee uur in voorkomende gevallen niet toereikend is. Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe deze verruiming zich verhoudt tot de ongewijzigde maximale vergoeding?</p> <p>Is de aanbestedende dienst bereid om, in lijn met de aangepaste reistijden, de maximale vergoeding voor begeleiders te verhogen naar 3 uur per dag?</p>	<p>De aanbestedende dienst erkent dat in de Nota van Inlichtingen 1 de maximale reistijden zijn verruimd om beter aan te sluiten bij de praktijk, waarin sprake is van intensieve verkeersdrukte en een complexe stedelijke omgeving waarbinnen leerlingen zich verplaatsen. In dat kader geldt een maximale reistijd van 90 minuten buiten de gemeentegrenzen en 60 minuten binnen de gemeentegrenzen.</p> <p>In aanvulling hierop wordt verduidelijkt dat de maximale vergoeding voor de inzet van een (medisch) begeleider is gemaximeerd op tweemaal de maximale reistijd van 90 minuten per dag (3 uur per dag). Daarbij geldt dat uitsluitend de daadwerkelijke inzet van de begeleider in rekening mag worden gebracht.</p>
201	Aanbestedingsleidraad 4.4 Beoordeling	<p>Inschrijver merkt op dat het, ter waarborging van een objectieve en onafhankelijke beoordeling, gebruikelijk is dat de beoordeling van de kwalitatieve inschrijvingen plaatsvindt zonder kennis van de prijs (gesloten prijskuis), zodat beïnvloeding wordt voorkomen.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat de beoordeling van de kwalitatieve criteria plaatsvindt zonder dat de beoordelaars kennis hebben van de ingediende prijzen?</p> <p>Indien dit niet het geval is, is de aanbestedende dienst bereid dit alsnog zo in te richten ter borging van een objectieve beoordeling?</p>	Dit kan de aanbestedende dienst bevestigen.
202	Aanbestedingsleidraad 2.1, onderdeel Vergoeding declarabele kilometers Wmo- en leerlingenvervoer	<p>In de aanbestedingsleidraad en het Programma van Eisen is bepaald dat loze ritten en no-shows niet worden vergoed, welk standpunt in de Nota van Inlichtingen 1 is gehandhaafd. Inschrijver merkt op dat dit (specifiek voor het routegebonden leerlingenvervoer) leidt tot een onevenwichtige risicoverdeling. De inzet van voertuigen en chauffeurs vindt plaats op basis van door opdrachtgever verstrekte opdrachten en vaste routes, terwijl de aanwezigheid van leerlingen buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer ligt. Het volledig neerleggen van dit risico bij opdrachtnemer is naar het oordeel van inschrijver niet in lijn met het proportionaliteitsbeginsel (Gids Proportionaliteit) en wijkt af van gangbare marktpraktijk binnen het leerlingenvervoer. Dit kan ertoe leiden dat inschrijvers dit risico noodgedwongen in hun tarieven verwerken, hetgeen de doelmatigheid van de aanbesteding negatief beïnvloedt. Kan de aanbestedende dienst alsnog motiveren waarom deze risicotoedeling proportioneel wordt geacht voor het leerlingenvervoer? Is de aanbestedende dienst bereid om dit uitgangspunt voor het leerlingenvervoer te herzien en (gedeelte) vergoeding of risicodeling toe te passen?</p>	<p>De aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows impact kan hebben op de opdrachtnemer. Tegelijkertijd acht de aanbestedende dienst deze risicotoedeling proportioneel en passend binnen de aard van de opdracht. Het uitgangspunt hierbij is dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor een efficiënte en flexibele uitvoering van het vervoer, inclusief het kunnen omgaan met fluctuaties. Van een vervoerder mag worden verwacht dat hij zijn bedrijfsvoering zodanig inricht dat dergelijke variaties, die inherent zijn aan het zowel het Wmo- als leerlingenvervoer, worden opgevangen.</p> <p>Daarnaast ligt de invloed op het beperken van loze ritten en no-shows niet uitsluitend bij de opdrachtgever. Ook van de Aanbestedende dienst wordt een actieve rol verwacht, bijvoorbeeld in communicatie met ouders/verzorgers, de vervoersgerechtigden, dagbestedingslocaties en het signaleren van structurele afwezigheid, zodat routes waar mogelijk tijdig kunnen worden aangepast.</p> <p>De aanbestedende dienst merkt verder op dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows aansluit bij doelmatig met publieke middelen om te gaan en om alleen daadwerkelijk geleverde prestaties te vergoeden. Hierbij is een afweging gemaakt tussen doelmatigheid en risicoverdeling, waarbij het restrisico in redelijkheid bij de opdrachtnemer is belegd.</p> <p>Gelet op het voorgaande ziet de aanbestedende dienst geen aanleiding om het standpunt te herzien. Zie ook 203.</p>
203	Aanbestedingsleidraad 2.1, onderdeel Vergoeding declarabele kilometers Wmo- en leerlingenvervoer	<p>Inschrijver merkt op dat het voorkomen van structurele loosmeldingen niet uitsluitend binnen de invloedssfeer van opdrachtnemer ligt, maar mede afhankelijk is van gedrag van vervoersgerechtigden en de kaders die opdrachtgever stelt. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat gedurende de contractperiode ruimte bestaat om in overleg met opdrachtnemer nadere afspraken te maken over het beperken van (structurele) loosmeldingen? Is de aanbestedende dienst bereid om hierin gezamenlijk op te trekken en passende maatregelen te treffen indien sprake is van herhaaldelijk niet-gebruik van gereserveerd vervoer?</p>	<p>De aanbestedende dienst onderkent dat het voorkomen van (structurele) loosmeldingen niet uitsluitend binnen de invloedssfeer van de opdrachtnemer ligt, maar mede afhankelijk is van het gedrag van vervoersgerechtigden en de kaders die door de opdrachtgever worden gesteld.</p> <p>De aanbestedende dienst bevestigt dat er gedurende de contractperiode ruimte bestaat om in overleg met opdrachtnemer nadere afspraken te maken over het beperken van (structurele) loosmeldingen. Hierbij wordt het van belang geacht om gezamenlijk op te trekken en informatie te delen, zodat tijdig kan worden gesignaleerd wanneer sprake is van herhaaldelijk niet-gebruik van gereserveerd vervoer.</p> <p>In dergelijke gevallen is de aanbestedende dienst bereid om, in afstemming met de opdrachtnemer, passende maatregelen te treffen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanscherpen van communicatie richting ouders/verzorgers, het herbeoordelen van de vervoersindicatie, het uiteindelijk schorsen van een vervoersgerechtigde voor een bepaalde periode in het leerlingenvervoer, het opleggen van stimuleringsmaatregelen of beperkende maatregelen etc.</p> <p>Het uitgangspunt blijft daarbij een doelmatige inzet van het vervoer, met een zo evenwichtig mogelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.</p>

204	<p>Aanbestedingsleidraad 2.1, onderdeel Vergoeding declarabele kilometers Wmo- en leerlingenvervoer</p>	<p>Ten aanzien van het Wmo- vervoer is bepaald dat annuleringen en no-shows niet worden vergoed en dat geen kosten mogen worden doorbelast aan zowel opdrachtgever als vervoersgerechtigde . Inschrijver begrijpt dat tijdige annuleringen (bijvoorbeeld >1 uur vooraf) tot het ondernemersrisico kunnen behoren. Voor annuleringen binnen 1 uur voorafgaand aan het ophaaltijdstip geldt echter dat de inzet van voertuigen en personeel in de regel reeds heeft plaatsgevonden en beïnvloeding door opdrachtnemer niet meer mogelijk is. Het volledig neerleggen van dit risico bij opdrachtnemer leidt in die gevallen tot een onevenwichtige risicoverdeling en zal naar verwachting resulteren in hogere inschrijfprijzen. Is de aanbestedende dienst bereid om voor deze categorie (niet-beïnvloedbare) annuleringen een (gedeeltelijke) vergoeding of andere vorm van risicodeling toe te passen?</p>	<p>De aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows impact kan hebben op de opdrachtnemer. Tegelijkertijd acht de aanbestedende dienst deze risicodeling proportioneel en passend binnen de aard van de opdracht. Het uitgangspunt hierbij is dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor een efficiënte en flexibele uitvoering van het vervoer, inclusief het kunnen omgaan met fluctuaties. Van een vervoerder mag worden verwacht dat hij zijn bedrijfsvoering zodanig inricht dat dergelijke variaties, die inherent zijn aan het zowel het Wmo- als leerlingenvervoer, worden opgevangen. Daarnaast ligt de invloed op het beperken van loze ritten en no-shows niet uitsluitend bij de opdrachtgever. Ook van de Aanbestedende dienst wordt een actieve rol verwacht, bijvoorbeeld in communicatie met ouders/verzorgers, de vervoersgerechtigden, dagbestedingslocaties en het signaleren van structurele afwezigheid, zodat routes waar mogelijk tijdig kunnen worden aangepast. De aanbestedende dienst merkt verder op dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows aansluit bij doelmatig met publieke middelen om te gaan en om alleen daadwerkelijk geleverde prestaties te vergoeden. Hierbij is een afweging gemaakt tussen doelmatigheid en risicoverdeling, waarbij het restrisico in redelijkheid bij de opdrachtnemer is belegd. Gelet op het voorgaande ziet de aanbestedende dienst geen aanleiding om het standpunt te herzien. Zie ook 203.</p>
205	<p>Aanbestedingsleidraad 3.1 Uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen</p>	<p>In het Programma van Eisen wordt van opdrachtnemer gevraagd te beschikken over certificeringen op het gebied van informatiebeveiliging (ISO 27001 / NEN7510) en in bredere zin over aantoonbare kwaliteitsborging van processen. Tegelijkertijd wordt geen certificering op het gebied van kwaliteitsmanagement (zoals ISO 9001) gevraagd. Gelet op het feit dat de opdracht in belangrijke mate ziet op het leveren van kwalitatief hoogwaardige dienstverlening, met structurele monitoring, continue verbetering en beheersing van operationele processen, ligt het voor de hand om ook eisen te stellen aan het kwaliteitsmanagementsysteem van inschrijvers. Is de aanbestedende dienst bereid om, ter borging van de kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening en ter beperking van uitvoeringsrisico's, alsnog een geschiktheidseis op te nemen waarbij van inschrijvers wordt verlangd dat zij beschikken over een ISO 9001-certificering (of een aantoonbaar gelijkwaardig kwaliteitsmanagementsysteem)?</p>	<p>Aanbestedende dienst neemt uw voorstel niet over.</p>
206	<p>Aanbestedingsleidraad 3.1 Uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen</p>	<p>In de aanbestedingsstukken zijn geen geschiktheidseisen opgenomen ten aanzien van aantoonbare ervaring (kerncompetenties) met vergelijkbare opdrachten, zoals Wmo- en/of leerlingenvervoer. Gezien de aard, omvang en complexiteit van de opdracht (kwetsbare doelgroepen, hoge mate van continuïteitsvereiste en integrale vervoersorganisatie) brengt het ontbreken van dergelijke eisen naar het oordeel van inschrijver risico's met zich mee voor de uitvoeringszekerheid en kwaliteit van de dienstverlening. Zonder toetsing op relevante ervaring bestaat immers de mogelijkheid dat partijen zonder aantoonbare ervaring met vergelijkbare vervoersstromen of doelgroepen inschrijven en mogelijk ook gegund krijgen. Is de aanbestedende dienst, mede in het licht van proportionaliteit en het waarborgen van continuïteit en kwaliteit van dienstverlening, bereid om alsnog een geschiktheidseis op te nemen waarin van inschrijvers wordt verlangd dat zij recente en relevante referenties (kerncompetenties) overleggen voor vergelijkbare opdrachten?</p>	<p>Aanbestedende dienst neemt uw voorstel niet over.</p>

207	Nvl vraag 89	De ritdata welke tot op heden beschikbaar is gesteld maakt het voor potentiële inschrijvers onmogelijk om een compleet en kloppend routeplan op te stellen. Cruciale informatie mist in de afzonderlijke bijlagen, zo is bijvoorbeeld onbekend welke reizigers (en naar welke bestemmingen) met een rolstoel of een solo-indicatie reizen, wat uiteraard essentieel is tijdens het samenstellen van een deugdelijke planning. Wij verzoeken de opdrachtgever met klem om snel heldere en eenduidige informatie beschikbaar te stellen zodat een juiste planning en daarna calculatie kan worden opgesteld. Dit in 1 totaal ritoverzicht zonder extra verwijzingen naar aparte databestanden of zogenaamde datasets.	Zie 197.
208	Bijlage 5	Tab Collectief aanv.vervoer; kunt u de waarden in het veld Hulpmiddelen (kolom Z) verduidelijken? Wij zouden verwachten dat dit een optelling van de kolommen P, Q, R en S is maar dit uitgangspunt komt niet overeen met de getoonde waarden. Kunt u dit verduidelijken met heldere formulering (of rekenwijze) van de getoonde waarden?	Het betreft de door de bestaande vervoerder geregistreerde informatie. U dient tablad collectief aanvullend vervoer kolom Z te zien als een conclusie/optelling van het gebruik van het aantal hulpmiddelen. Voorbeeld: persoon heeft bij rollator 1 staan dan is conclusie kolom Z 1. Heeft een persoon een scootmobiel en rollator indicatie dan is kolom Z 2. Er moet worden opgemerkt dat het bestand de wijze is waarop door huidige vervoerder wordt geregistreerd.
209	Nvl vraag 104	U stelt dat de reizigersbijdrage jaarlijks wordt geïndexeerd conform LTI index. Deze index sluit niet aan bij kostprijsontwikkelingen in het personenvervoer zoals het NEA model wel doet. Wanneer de LTI in een bepaald jaar lager uitvalt dan de NEA, ontstaat een tekort op totale indexatie voor de opdrachtnemer. Immers de ontvangen reizigersbijdrage maakt onderdeel uit van de totale ritopbrengst. Kunt u dit corrigeren door de reizigersbijdrage ook te indexeren met minimaal de NEA index indien de LTI lager uitvalt? Indien nee, hoe corrigeert u het ontstane verschil dan wel?	Aanbestende dienst handhaaft de indexerings van de reizigersbijdrage conform de LTI-index. Deze systematiek is verankerd in het gemeentelijk beleid en wordt aangepast. Daarnaast geldt als voorwaarde dat de reizigersbijdrage niet hoger mag zijn dan een vergelijkbare rit in het reguliere openbaar vervoer, waar ook indexering via LTI plaatsvindt. Dit begrenst de mate waarin indexatie kan plaatsvinden. Aanbestedende dienst zal wanneer hetgeen geschetst plaatsvindt niet corrigeren. De Landelijke Tarievenindex (LTI) is ook een door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en vervoerders gehanteerde indexatie voor de jaarlijkse aanpassing van OV-tarieven.
210	Bijlage 5	Het ritoverzicht op tab Collectief aanv.vervoer toont veel onduidelijkheden over de gebruikte hulpmiddelen. Bij 1.484 ritten staat zowel Rolstoel_ind (kolom P) als Scootmobiel_ind (kolom Q) op 1, wat impliceert dat de reiziger zowel een rolstoel als een scootmobiel meeneemt tijdens de reis. Dit lijkt ons niet juist. Kunt u bijlage 5 opnieuw verstrekken met concrete en juiste informatie zodat wij een zuivere en kloppende berekening kunnen maken?	U dient tablad collectief aanvullend vervoer kolom Z te zien als een conclusie/optelling van het gebruik van het aantal hulpmiddelen. Voorbeeld: persoon heeft bij rollator 1 staan dan is conclusie kolom Z 1. Heeft een persoon een scootmobiel en rollator indicatie dan is kolom Z 2. Er moet worden opgemerkt dat het bestand de wijze is waarop door huidige vervoerder wordt geregistreerd. In de praktijk kan het voorkomen dat een vervoersgerechtigde of gebruik maakt van een scootmobiel of wanneer beperkingen het noodzakelijk maken een rolstoel. Leidend is wat aanbestedende dienst in de opdracht naar opdrachtnemer meegeeft. Voor uw opmerking voor wat betreft het maken van een prijscalculatie verwijzen wij u naar antwoord bij NVI-vraag 197 en 223.
211	Nvl vraag 179	Inschrijvers kunnen geen rechten ontlenen aan beschikbaar gestelde informatie, maar wel redelijke verwachtingen. Vanuit die optiek is het wenselijk dat er zuivere gegevens beschikbaar worden gesteld die het mogelijk maken een exploitatiemodel in te richten dat als basis dient voor het prijsaanbod. Wij verzoeken u met klem de vraag niet alleen te beantwoorden, maar ook zo zuiver mogelijke gegevens beschikbaar te stellen, en, wanneer nodig, de planning daarop aan te passen. Graag uw reactie?	De aanbestedende dienst onderschrijft het belang van het beschikbaar stellen van zo zuiver en volledig mogelijke informatie, zodat inschrijvers een realistisch en onderbouwd voorstel kunnen voor hun prijsaanbod. Aanbestedende dienst is van oordeel met inachtneming van hetgeen beschreven in de beantwoording op vraag 197 dat de gepresenteerde gegevens zorgvuldig en transparant zijn om een prijsaanbod te doen. Voor wat betreft de planning geldt dat de aanbestedende dienst deze bewaakt, maar voor nu is er geen aanleiding voor een aanpassing in de planning. Het betreft de door de huidige vervoerder geregistreerde informatie. In de gegeven informatie kunt u zien dat er op afwijkingen mogelijk zijn op de ophaal- en afzetplaats. Bijvoorbeeld een Capellenaar die voor een herstel verblijft in een revalidatiecentrum in Rotterdam die een reis maakt naar huis of andere locatie en daarbij gebruik maakt van een bepaald type hulpmiddel. Deze situaties zijn werkelijkheid en zodoende opgenomen in de gepresenteerde data.
212	Nvl vraag 148	Deze vragensteller raakt een serieus punt. De gunning dient plaats te vinden volgens een vooraf duidelijke methodiek. Die behoort uiteindelijk ook terug te komen in de argumentatie of toelichting op de scores. Wij verzoeken u met klem een eenduidige, niet voor enigertei andere uitleg vatbare methodiek te benoemen volgens welke inschrijvingen zullen worden beoordeeld?	De aanbestedende dienst beoordeelt de inschrijvingen op basis van een vooraf vastgestelde beoordelingsmethodiek, zoals opgenomen in de offerteaanvraag. Wij zien naar aanleiding van uw vraag geen aanleiding om hier wijzigingen in aan te brengen.

		<p>Kunt u in begrijpelijke taal uitleggen wat u bedoelde te zeggen met uw antwoord op deelvraag 4 in deze vraag?</p>	<p>De ophaalplaats (bij de start van de rit) of afzetplaats (bij de retourrit) van de rit met het collectief aanvullend vervoer dient gelegen te zijn in Capelle aan den IJssel en betreft woon- of verblijfadres van de vervoersgerechtigde. Uitzondering hierop is mogelijk met toestemming van opdrachtgever (hiervoor is een indicatie nodig), het is dan ook mogelijk dat ritten niet starten of eindigen in Capelle aan den IJssel.</p>
213	Nvl vraag 124		
214	Nvl vraag 121, 137	<p>Dit soort wijzigingen maken het bijzonder wenselijk dat er nieuwe, geupdate versies beschikbaar komen van relevante documenten zoals het PvE. Wij verzoeken u de aangepaste documenten per direct beschikbaar te stellen.</p>	<p>De documenten worden beschikbaar gesteld bij publicatie van Nota van Inlichtingen 2.</p>
215	Nvl vraag 101	<p>Kunt u ook bevestigen dat er ook een implementatieplanning mag worden bijgevoegd die wordt meegenomen in de beoordeling?</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. De omvang van het aantal pagina's wijzigt niet.</p>
216	Nvl 89, 119	<p>Afgemeten aan de omvang van deze opdracht, het grote maatschappelijke belang daarvan en de waarborging van een eerlijk aanbestedingsproces, lijkt het (inderdaad) wenselijk zonet noodzakelijk om geïnteresseerden te voorzien van duidelijker informatie over het vervoer. De huidige informatie vergt een uitzonderlijk grote 'uitzoekexercitie' om te komen tot een onderbouwd exploitatiemodel dat de basis vormt voor een verantwoord prijsaanbod. Wij verzoeken u dringend met spoed, meer en duidelijker informatie beschikbaar te stellen (en de planning daarop eventueel aan te passen) omdat er anders op geen enkele manier sprake van zijn van een eerlijk, gelijkwaardig aanbestedingsproces. Graag uw reactie?</p>	<p>De aanbestedende dienst onderschrijft het belang van het beschikbaar stellen van zo zuiver en volledig mogelijke informatie, zodat inschrijvers een realistisch en onderbouwd voorstel kunnen voor hun prijsaanbod. Aanbestedende dienst is van oordeel met inachtneming van hetgeen beschreven in de beantwoording op vraag 197 en de daarbij gepresenteerde gegevens zorgvuldig en transparant zijn om een prijsaanbod te doen. Zie bericht d.d. 24-03-2026 via Tendered. Voor wat betreft de planning geldt dat de aanbestedende dienst deze bewaakt, maar voor nu is er geen aanleiding voor een aanpassing in de planning. De aanbestedende acht dat er voldoende is geborgd dat inschrijvers op basis van de beschikbare informatie een passende inschrijving kunnen doen. Zie ook antwoord vraag 211.</p>
217	Nvl vraag 84, 105	<p>Gezien de argumentatie met betrekking tot de voorgaande procedure, het ongebruikelijke aantal vragen in de eerste vragenronde, en de te verwachten hoeveelheid vervolgvragen, kunnen ook wij niet anders dan stellen dat het tijdspad niet (langer) passend mag worden geacht voor zowel het verstrekken van aanvullende informatie vanuit uw kant, als het verwerken daarvan in een inschrijving door geïnteresseerden. Verzoek is de planning te verruimen opdat alle geïnteresseerden in de gelegenheid worden gesteld een weloverwogen, passende aanbieding op te stellen. Kunt u hiermee instemmen?</p>	<p>Aanbestedende dienst gaat hiermee niet akkoord.</p>

218	Nvl vraag 63, 65 (en andere)	U geeft hier aan dat er tekstuele aanpassingen worden doorgevoerd in het PvE. Gezien het vele aantal aanpassingen in het PvE maar ook andere documenten, lijkt het zeer wenselijk om geïnteresseerden te voorzien van aangepaste versies van relevante documenten. Ook voor het beoordelingsteam biedt dat houvast en duidelijkheid voor het vaststellen van conformiteit en meerwaarden. Kunt u alle bijgewerkte versies zsm beschikbaar stellen?	De documenten worden beschikbaar gesteld bij publicatie van Nota van Inlichtingen 2. Zie ook antwoord vraag 214.
219	Nvl vraag 51	Het vasthouden aan de vaste inhouding in artikel 10.2 geeft weinig blijk van de ambitie om te komen tot een gezonde relatie. Wij roepen u daarom ook op tot het schrappen, danwel het proportioneel maken van de bepaling. Bent u daartoe bereid?	Ja, wij zijn hiertoe bereid. Wij onderschrijven het belang van het voldoen aan de raamovereenkomst en de onderliggende stukken als cruciale voorwaarde voor een goede en betrouwbare uitvoering van de dienstverlening. De goedkeuring van de prestatie vindt plaats door middel van doorlopende monitoring door opdrachtgever, waarbij wordt beoordeeld of wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in het Programma van Eisen. Indien opdrachtgever de prestatie accepteert ondanks de aanwezigheid van één of meer gebreken, behoudt opdrachtgever zich het recht voor om een korting van 10% op de maandelijkse vergoeding over het hele factuurbedrag per vervoersstroom toe te passen totdat de geconstateerde gebreken aantoonbaar zijn hersteld. Het betreft een inhouding op de factuur tot de gebreken zijn hersteld.
220	Nvl vraag 22 (en andere)	Bent u, gezien het aantal verzoeken daartoe, bereid alsnog te heroverwegen om loosritten wel te vergoeden?	Aanbestedende dienst zal niet tot vergoeding overgaan.
221	Nvl vraag 8	Kunt u bevestigen dat van G1 (heel) punt '4. Kwaliteitsborging en monitoring' komt te vervallen als te beschrijven onderwerp?	Geheel punt 4 onder G1 komt te vervallen.
222	Nvl vraag 5	Kunt u concreet toelichten of en wat u daadwerkelijk verwacht als het gaat om 'betalen via een reizigerspas/chipkaart'? Gaat het werkelijk om een (betaal)pas waarop geldt gestort kan worden (opgeladen saldo?) en wordt deze betaalmethodiek op dit moment ook zo gebruikt? Indien ja, welke leverancier faciliteert het huidige betaalsysteem en met welke kosten, randvoorwaarden en eisen dienen inschrijvers rekening te houden in hun inschrijving?	Aanbestedende dienst bevestigt dat de reizigersbijdrage ook geïncasseerd kan worden via automatische incasso.
223	Bijlage 9 Rittenbak DB december 2025	In de rittenbak staan geen indicaties zoals rolstoel, individueel vervoer (solo) of taxi/personenauto. Graag ontvangen wij deze gegevens.	Zie 197.
224	Bijlage 10 Rittenbak LLV december 2025	In de rittenbak staan geen indicaties zoals rolstoel, individueel vervoer (solo) of taxi/personenauto. Graag ontvangen wij deze gegevens.	Zie 197.
225	Algemeen	Maakt Jeugdwetvervoer onderdeel uit van de overeenkomst? Zo nee kunt u aangeven hoe dit georganiseerd is?	Nee, het Jeugdwetvervoer maakt geen onderdeel uit van deze overeenkomst en valt buiten de scope van deze aanbesteding. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het Jeugdwetvervoer ligt bij het Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG) Capelle aan den IJssel. Het CJG hanteert hiervoor een separate regeling en heeft daartoe een eigen overeenkomst afgesloten met een vervoerder.

226	Par 4.3 offerteaanvraag	<p>Het onderwerp opleiden van chauffeurs en medewerkers komt in meerdere gunningscriteria aan de orde. Dit is geen probleem echter het verschil tussen G3 en G4 is ons niet geheel duidelijk. In G3 vraagt u naar kennis van de doelgroep en sociale vaardigheden. In G4 vraagt u naar scholing en deskundigheidsbevordering i.r.t. de bejegening. In onze optiek is dat hetzelfde. Of zien wij dit verkeerd en wenst u hier dat wij een ander aspect belichten?</p>	Aanbestedende dienst verwijderd bij G4 het onderwerp scholing/deskundigheidsbevordering in relatie tot bejegening.
227	Nvl-1, vraag 148	<p>Wij verzoeken u deelvraag 1 in vraag 148 van Nvl-1 alsnog te beantwoorden. Deze luidde: Er is een discrepantie tussen de beoordelingsmethodiek op pagina 19 en de punten waar u op beoordeelt zoals beschreven in paragraaf 4.4. Op pagina 19 staan onder meer "bewezen effectief en innovatief, betrouwbaarheid, klantgerichtheid en stabiliteit van de uitvoering, alsmede de risico's (volledig transparant en zeer goed beheerst)". In 4.4 staan onder meer "meerwaarde t.o.v. het PvE, smart, realistisch, uitvoerbaar en passend in de huidige organisatie". Deelvraag 1: is het een idee dan u één beoordelingsmethodiek aanreikt?</p>	<p>aanbestedende dienst ziet de beoordelingsmethodiek en de onderbouwing van de scores als eenduidig. Een bewezen effectieve en innovatieve inschrijving bijvoorbeeld is realistisch, uitvoerbaar en passend. Daarbij kan deze alleen aangetoond worden wanneer deze concreet is opgeschreven.</p>
228	Aanbestedingsdocument par. 5.2	<p>U geeft aan dat: "Als een inschrijver een dochter- of werkmaatschappij is, moet bijlage 4 Concerngarantie worden ingediend. Hiermee staat de holdingmaatschappij garant voor het nakomen van de afspraken uit de overeenkomst."</p> <p>Wij begrijpen dat een concerngarantie in beginsel alleen vereist is indien de inschrijver voor het voldoen aan de gestelde geschiktheidseisen (bijvoorbeeld financiële draagkracht) een beroep doet op de holdingmaatschappij. Kunt u bevestigen dat het overleggen van een concerngarantie niet verplicht is, indien de inschrijver zelfstandig voldoet aan alle gestelde eisen en geen beroep doet op de holdingmaatschappij?</p>	Niet akkoord. Een concerngarantie dient altijd onderdeel te zijn van de inschrijving wanneer inschrijver onderdeel is van een concern met een moedermaatschappij.
229	Offerteaanvraag, 2.6 Procedure en planning, pagina 12	<p>Conform de huidige planning heeft u één dag voorzien voor het beoordelen van alle inschrijvingen en het komen tot een gunningsbeslissing. Dit achten wij ambitieus, mede gezien de omvang van de stukken en de uitbreiding na Nvl 1, en wij vragen ons af of binnen deze termijn een zorgvuldige beoordeling kan worden geborgd. Wij begrijpen dat sprake is van een korte implementatietermijn. Kunt u toelichten hoe u de zorgvuldigheid van de beoordeling binnen deze planning waarborgt? Overweegt u om de beoordelingsperiode te verruimen? Zo nee, kunt u motiveren waarom niet?</p>	<p>De aanbestedende dienst is zich bewust van de beperkte doorlooptijd voor de beoordeling van de inschrijvingen. Bij het opstellen van de planning is hier zorgvuldig rekening mee gehouden, mede door de beoordelingsmethodiek en de interne organisatie hierop af te stemmen.</p> <p>De beoordeling wordt uitgevoerd door een multidisciplinair beoordelingsteam en vindt plaats op basis van vooraf vastgestelde en eenduidige criteria. Daarnaast zijn de benodigde capaciteit en expertise vooraf geborgd, zodat de beoordeling binnen de gestelde termijn op zorgvuldige wijze kan plaatsvinden.</p> <p>Gelet op het voorgaande ziet de aanbestedende dienst geen aanleiding om de beoordelingsperiode te verruimen.</p>
230	Nota van Inlichtingen 164	<p>Wij hebben diverse ritten van LLV en WMO dagbesteding nagerekend en hier is geen sprake van de kortste route maar van de snelste route. Uw antwoord geeft aan dat er in de huidige raamovereenkomst gewerkt wordt met kortste route, maar in de rittenbak is daar dus geen sprake van. Dit betekent dan ook dat de fictieve kilometers van LLV en Wmo dagbesteding te hoog zijn vastgesteld. Om duidelijkheid te verschaffen verzoeken wij u de juiste gegevens te verstrekken. Als u die beschikbaar heeft, dan is het gebruikelijk dat de snelste route 10-11% langer is qua kilometer dan de kortste route. Wij verzoeken u dan ook om in het prijsformulier de fictieve kilometers van LLV en Wmo dagbesteding in dat geval te verlagen met 10%.</p>	<p>Het betreft de door de huidige vervoerder geregistreerde verreken kilometers. In het pakket van eisen die als onderlegger geldt voor de bestaande raamovereenkomst is de eis opgenomen dat gewerkt wordt met Easytravel en dat de kortste route geldt. Vanwege de afrekening in zones kan het zijn dat de gepresenteerde gegevens niet de kilometers kortste route zijn, echter de gepresenteerde gegevens zijn de enige gegevens waarover opdrachtgever beschikt. Opdrachtgever is niet in staat tot het presenteren van andere gegevens dan die beschikbaar zijn gesteld. Wij passen het prijsformulier niet aan. U kunt uit deze fictieve kilometers geen rechten onttelen, de fictieve kilometers zijn alleen voor bepaling van de inschrijfwaaarde.</p>

231	Nota van Inlichtingen 125	U refereert aan een situatie van code rood en twee dagen voor rekening van de vervoerder. Allereerst hebben we de afgelopen tijd gezien dat het ook bij code oranje soms niet verantwoord is om te rijden. Daarnaast is twee dagen voor eigen risico niet in te calculeren en ook niet proportioneel. Wij verzoeken u dit antwoord te laten heroverwegen en als een situatie zich voordoet dat u in onderling overleg een gepaste compensatie overeenkomt.	Wij erkennen dat zich in de praktijk ook situaties kunnen voordoen waarin bij KNMI code oranje, of bij regionale omstandigheden, het uitvoeren van vervoer niet verantwoord is. Om deze reden wordt de bepaling op dit punt verduidelijkt en verruimd. Van een vergoedbare uitvalsituatie is sprake indien: • Niet vervoer op last van opdrachtgever en/of een bevoegde instantie wordt gestaakt, en • Dit verband houdt met extreme weersomstandigheden (waaronder in ieder geval KNMI code rood, alsmede KNMI code oranje in combinatie met een aantoonbare veiligheidsafweging of besluit tot opschorting van vervoer). Ten aanzien van het ondernemersrisico zijn wij van oordeel dat een zekere mate hiervan passend en gebruikelijk is. Om echter tegemoet te komen aan uw bezwaar ten aanzien van proportionaliteit, wordt de regeling als volgt aangepast: • De eerste en tweede werkdag van een aaneengesloten uitvalsperiode wordt overgegaan tot vergoeding van 50% van de gemiddelde historische omzet (dezelfde periode in het voorgaande jaar, dan wel indien dit niet mogelijk is, over de voorgaande 4 weken). • Vanaf de derde werkdag zal aanbestedende dienst, mits opdrachtnemer hiertoe een gemotiveerd verzoek indient, overgaan tot een vergoeding van 80% van de gemiddelde historische omzet (dezelfde periode in het voorgaande jaar, dan wel – indien dit niet mogelijk is – over de voorgaande 4 weken). De vergoeding blijft uitsluitend bedoeld ter dekking van vaste lasten (waaronder personeelskosten en materieel). Opdrachtnemer blijft gehouden om kosten gedurende de uitvalsperiode zoveel mogelijk te beperken en dient de vaste kosten op verzoek met bewijslast te onderbouwen. Het voorstel om in dergelijke situaties uitsluitend op <u>Wij achten het van belang om objectieve voorwaarden te hanteren</u> .
232	Nota van Inlichtingen 5	Tot onze verbazing vindt betaling plaats met behulp van een vervoerspas, eventueel met een vooraf opgeladen saldo. Is een automatische incasso ook een optie? Klanten kunnen vervoerspassen vergeten, ook is opladen mogelijk ingewikkeld voor (een deel van) de doelgroep.	Aanbestedende dienst bevestigt dat de reizigersbijdrage ook geïncasseerd kan worden via automatische incasso.
233	PvE, eis 183	Worden bij de start van deze opdracht alle WMO vervoersgerechtigden voorzien van een nieuwe vervoerspas of behouden de actuele vervoersgerechtigden hun huidige vervoerspas?	Alle vervoersgerechtigden ontvangen een nieuwe vervoerspas.
234	PvE, eis 69	U stelt "(marge ophaaltijdstip) bij de vertrektijd is een ophaalspel van maximaal 15 minuten voor of na het afgesproken tijdstip met de vervoergerechtigde toegestaan." Is de aanname van gegadigde correct dat met bovenstaande een starttijd van een rit gelijk mag zijn aan gewenste vertrektijd + 15 minuten + de wachttijd zoals beschreven in eis 38?	Uw aanname is niet correct. Indien een vervoersgerechtigde aangeeft om bijvoorbeeld om 13:00 uur te willen worden opgehaald, geldt dat Opdrachtnemer tussen 12:45 uur en 13:15 uur mag arriveren (marge ophaaltijdstip). Na aankomst dient Opdrachtnemer de vervoersgerechtigde minimaal 2 minuten wachttijd te bieden om in te stappen. Deze wachttijd van 2 minuten mag niet worden opgeteld bij de gewenste vertrektijd + 15 minuten.
235	PvE, eis 52	U stelt "De kosten voor een medisch begeleider komen voor rekening van Opdrachtgever." Begrijpt gegadigde het correct dat naast de vergoeding betreffende de vervoersgerechtigde ook voor deze medische begeleider de ritkilometers plus opstapkilometers bij opdrachtgever in rekening gebracht mogen worden?	U krijgt voor de vervoersgerechtigde zelf als starttarief een basistarief (4) met eventuele opslag op het basistarief (zie de genoemde opslagen, waaronder ook de medische begeleider (8)). Dit starttarief is afhankelijk van het door de Opdrachtnemer geoffreerde kilometer tarief. Daarnaast krijgt u voor de vervoersgerechtigde zelf een vergoeding voor de verreden kilometers (kortste route). Voor de medisch begeleider krijgt u een opslag op het basistarief van de eerdergenoemde vervoersgerechtigde. Dit betekent dat er dus niet 2x de ritkilometers in rekening mogen worden gebracht.
236	PvE, eis 10	U stelt "Opdrachtnemer beschikt over een VOG voor alle medewerkers die toegang hebben tot de persoonsgegevens.". Dit is een hoogst ongebruikelijke en niet haalbare eis. Gegadigde verzoekt u om deze eis te laten vervallen en te vervangen door de reguliere AVG, en informatiebeveiligingseisen geldend voor bedrijven met medewerkers die met vertrouwelijke informatie werken, afgedekt met onder andere de ISO 27001 certificering.	Aanbestedende dienst handhaaft haar eis.

237	Nvl 1, ref vraag 104	<p>U stelt dat de door opdrachtnemer te innen reizigersbijdrage (bijdrage in de kosten) tezamen met de vergoeding van aanbestedende dienst de totale vergoeding vormt. U maakt daarmee de reizigersbijdrage een onlosmakelijk onderdeel van de ritprijs. Dit is in het WMO vervoer absoluut ongebruikelijk. Daarnaast wordt de reizigersbijdrage volgens een andere methodiek geïndexeerd dan de kilometervergoeding welke gegadigde in het inschrijfformulier moet opgeven welke volgens de NEA-index wordt geïndexeerd. Dat maakt dat opdrachtnemer op geen enkele wijze een correctie calculatie kan maken voor het inschrijftarief en geen vat heeft op de ontwikkeling van de vergoedingen versus de ontwikkeling van de kosten. Gegadigde verzoekt dan ook met klem om de reizigersbijdrage los te koppelen van de ritvergoeding. De inschrijfprijs moet kostendekkend worden voor de gehele rit. Bij de maandelijkse afrekening met Opdrachtgever moet Opdrachtnemer op de totale vervoerskosten, opgebouwd uit alleen de kilometervergoeding op de declarabele kilometers, de door opdrachtnemer ontvangen reizigersbijdrage op de factuur aan opdrachtgever in mindering brengen. Gegadigde verzoekt deze werkwijze, zoals gebruikelijk in de markt, over te nemen.</p>	<p>De totale vergoeding voor u als vervoerder bestaat uit de som van de factuur aan de aanbestedende dienst en de geïnde reizigersbijdrage. De inning van de reizigersbijdrage vindt door vervoerder plaats en hoeft op geen enkele wijze inzichtelijk te worden gemaakt aan aanbestedende dienst op de factuur. Dit doet u alleen conform programma van eisen aan de vervoersgerechtigde (alleen bij collectief aanvullend vervoer).</p>
238	Nvl 1, ref vraag 6	<p>U stelt dat reizigers een rit met het collectief aanvullend vervoer een rit uiterlijk één uur vóór het daadwerkelijk gewenste ophaalmoment moet kunnen aanmelden en door Opdrachtnemer dienen te worden geaccepteerd en ingepland. Met openingstijden van dagelijks 06:00u resp 07:00u tot 00:00u resp. 01:00u is het mogelijk voor een reiziger om bijvoorbeeld op vrijdagnacht 01:00u nog een rit aan te melden voor zaterdagochtend 08:00u. Op die wijze is het voor gegadigde onmogelijk om benodigde capaciteit correct in te schatten en te benutten. Wij stellen derhalve voor om de vooraanmeldtijd in de basis op 1 uur te behouden maar als extra voorwaarde toe te voegen dat ritten met een gewenste vertrektijd tussen 06:00u en 08:00u uiterlijk daags te voren tot 20:00u gereserveerd kunnen worden. Wij vragen u deze voorwaarde over te nemen in het PVE.</p>	<p>Wij begrijpen uw aandachtspunt ten aanzien van de planbaarheid en inzet van capaciteit in de vroege ochtenduren. Tegelijkertijd achten wij het van belang dat het systeem voor reizigers voldoende flexibel en toegankelijk blijft. Wij nemen uw voorstel gedeeltelijk over en passen de aanvullende voorwaarde als volgt aan: voor ritten met een gewenste vertrektijd tussen 06:00 uur en 07:00 uur geldt dat deze uiterlijk daags voorafgaand tot 22:00 uur gereserveerd dienen te worden. De algemene vooraanmeldtijd van minimaal één uur blijft voor overige ritten onverkort van kracht.</p>
239	Nvl 1, ref vraag 184	<p>Gegadigde wijst erop dat in het leerlingenvervoer een maximumreistijd geldt van 90 minuten buiten de gemeente. Indien hier een begeleider in mee reist kan het dus zijn dat deze 3 uren per dag ingezet moet worden (nog zonder onbeladen tijd). Daarmee is een vergoeding van maximaal 2 uur per dag dus niet toereikend. Gegadigde verzoekt u dan ook het genoemde maximum te schrappen. Gaat u hiermee akkoord?</p>	<p>De aanbestedende dienst erkent dat in de Nota van Inlichtingen 1 de maximale reistijden zijn verruimd om beter aan te sluiten bij de praktijk, waarin sprake is van intensieve verkeersdrukte en een complexe stedelijke omgeving waarbinnen leerlingen zich verplaatsen. In dat kader geldt een maximale reistijd van 90 minuten buiten de gemeentegrenzen en 60 minuten binnen de gemeentegrenzen.</p> <p>In aanvulling hierop wordt verduidelijkt dat de maximale vergoeding voor de inzet van een (medisch) begeleider is gemaximeerd op tweemaal de maximale reistijd van 90 minuten per dag. Daarbij geldt dat uitsluitend de daadwerkelijke inzet van de begeleider in rekening mag worden gebracht.</p>
240	Nvl 1, ref vraag 164	<p>U geeft in uw antwoord aan dat momenteel voor leerlingenvervoer en dagbestedingvervoer ook afgerekend wordt middels EasyTravel kortste kilometers. Echter zoals de originele vraagsteller aan geeft wijken de afstanden in bijlage 5 hier fors van af. Wij hebben een steekproef uitgevoerd en daaruit blijkt dat in deze steekproef de kilometers in uw bestand liefst circa 20% hoger zijn dan de afstand volgens kortste route EasyTravel. De door uw huidige opdrachtnemer geregistreerde kilometers blijken daarmee dan ook niet overeen te komen met EasyTravel kortste route. Gegadigde sluit zich dan ook aan bij de originele vraagsteller en verzoekt u dringend om te voldoen aan het verzoek tot het aanleveren van de juiste kilometers en ook het prijzenformulier hierop aan te passen.</p>	<p>Het betreft de door de huidige vervoerder geregistreerde verreden kilometers. In het pakket van eisen die als onderlegger geldt voor de bestaande raamovereenkomst is de eis opgenomen dat gewerkt wordt met Easytravel en dat de kortste route geldt. Vanwege de afrekening in zones kan het zijn dat de gepresenteerde gegevens niet de kilometers kortste route zijn, echter de gepresenteerde gegevens zijn de enige gegevens waarover opdrachtgever beschikt. Opdrachtgever is niet in staat tot het presenteren van andere gegevens dan die beschikbaar zijn gesteld.</p>

241	Nvl 1, ref vraag 127	<p>Gegadigde wijst erop dat het in het voorgezet (speciaal) onderwijs wel degelijk voor kan komen dat er verschillende start- en eindtijden zijn in verband met wisselende schoolroosters. Gegadigde stelt voor om leerlingen maximaal 2 lesuren te laten wachten ten einde ritten met andere leerlingen te kunnen combineren. Gaat u hiermee akkoord?</p>	<p>Wij nemen uw voorstel niet over. Wij herkennen dat binnen het voortgezet (speciaal) onderwijs sprake kan zijn van wisselende schooltijden als gevolg van individuele roosters. Dit laat echter onverlet dat het uitgangspunt blijft dat het vervoer wordt afgestemd op de schooltijden zoals opgenomen in de schoolgids. Wanneer er sprake is van verschillende scholen dan zijn ook daar de schooltijden van die specifieke school bepalend. Ook dient Opdrachtnemer rekening te houden met de verblijfstijd in het voertuig en de marges ophaaltijdstip.</p>
242	Nvl 1, ref vraag 103+186	<p>U geeft aan dat u er bij blijft dat afmeldingen en no-show ritten niet vergoed worden. In uw antwoord geeft u aan dat u dit doet om een aantal redenen ter motivatie van uw antwoord.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Prikkel tot efficiënte planning: Gegadigde wijst erop dat een planning juist inefficiënt wordt wanneer afmeldingen en no-show ritten veel voorkomen. U wilt opdrachtnemer stimuleren om een pro actieve rol aan te nemen ter minimalisering maar tegelijkertijd is het voor opdrachtnemer niet toegestaan sancties op te leggen aan veelplegers en heeft de opdrachtnemer daarmee ook geen enkele invloed op het correct en tijdig afmelden en leidt dit dus juist tot inefficiëntie. Deze redenering is dus tegenstrijdig. -Voorspelbaarheid van de begroting: Juist door wel te vergoeden kunt u een betere inschatting maken van de kosten van het vervoer. Meer of minder loze en afgemelde ritten hebben immers alleen invloed op de voorspelbaarheid als u deze niet vergoed. Vergoed u wel dan is de voorspelbaarheid groter. -Calculatie in de inschrijfprijs: In de ritbestanden die u aanlevert staan uitsluitend verreden/loze ritten. Annuleringen zijn hier niet in opgenomen. Opdrachtnemer moet hier dus een aanneme voor doen en daarmee ook een risico opslag incalculeren. <p>Wij komen daarmee tot de conclusie dat alle argumenten die u noemt juist horen bij het wel vergoeden van de loze ritten en annuleringen. Gegadigde verzoekt u dan ook nogmaals om voor al het vervoer loze ritten wel te vergoeden en voor het routegebonden vervoer afmeldingen ook voor de eerste 5 dagen. Gegadigde wijst ook op dat het niet vergoeden uiteindelijk ook voor u tot hogere kosten leidt omdat inschrijvers een risico opslag zullen moeten incalculeren. Gaat u alsnog akkoord met het vergoeden van loze en geannuleerde ritten conform ons voorstel?</p>	<p>De aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows impact kan hebben op de opdrachtnemer. Tegelijkertijd acht de aanbestedende dienst deze risicotoedeling proportioneel en passend binnen de aard van de opdracht. Het uitgangspunt hierbij is dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor een efficiënte en flexibele uitvoering van het vervoer, inclusief het kunnen omgaan met fluctuaties. Van een vervoerder mag worden verwacht dat hij zijn bedrijfsvoering zodanig inricht dat dergelijke variaties, die inherent zijn aan het zowel het Wmo- als leerlingenvervoer, worden opgevangen.</p> <p>Daarnaast ligt de invloed op het beperken van loze ritten en no-shows niet uitsluitend bij de opdrachtgever. Ook van de Aanbestedende dienst wordt een actieve rol verwacht, bijvoorbeeld in communicatie met ouders/verzorgers, de vervoersgerechtigden, dagbestedingslocaties en het signaleren van structurele afwezigheid, zodat routes waar mogelijk tijdig kunnen worden aangepast.</p> <p>De aanbestedende dienst merkt verder op dat het niet vergoeden van loze ritten en no-shows aansluit bij doelmatig met publieke middelen om te gaan en om alleen daadwerkelijk geleverde prestaties te vergoeden. Hierbij is een afweging gemaakt tussen doelmatigheid en risicooverdeling, waarbij het restrisico in redelijkheid bij de opdrachtnemer is belegd.</p> <p>Gelet op het voorgaande ziet de aanbestedende dienst geen aanleiding om het standpunt te herzien. Zie ook vraag 202+203.</p>
243	Nvl 1, Ref vraag 5	<p>Gegadigde verzoekt u dringend uw antwoord op deze vraag te heroverwegen. U geeft in uw antwoord in feite aan dat de vervoerspas ook als betaalpas moet kunnen fungeren. Dit is hoogst ongebruikelijk in het WMO vervoer. Gegadigde wijst erop dat het maar de vraag is of deze passen te vervaardigen zijn en daarnaast ook apparatuur in het voertuig vereisen om te kunnen betalen. Daarmee werkt dit ook zeer kostenverhogend. Gegadigde verzoekt u om alleen betalingen via PIN, op rekening of automatisch incasso toe te staan. Gaat u hiermee akkoord?</p>	<p>Aanbestedende dienst bevestigt dat de reizigersbijdrage ook geïncasseerd kan worden via automatische incasso.</p>

244	Nvl 1, Ref vraag 3	Wij constateren dat in bijlage 10 sprake is van 163 unieke leerlingen voor december 2025. Kunt u aangeven waar het verschil vandaan komt met de dataset llv dec 2025?	In de bijlage 10 Rittenbak LLV december 2025 ontbraken 5 cliënten met indicatie solo/individueel. Dit is inmiddels aangepast. Het bestand kent ook een toevoeging, te weten een tabblad met de de rittenbak van de vervoersgerechtigde leerlingen met deze indicatie.
245	Bijlage C 2.2. Boete	Kunnen wij een garantie krijgen over het aantal kandidaten dat we via WSP kunnen verwachten?	Nee
246	Bijlage C 2.2 Boete	Krijgen wij, als Opdrachtnemer van de gemeente, voorrang bij het WSP op kandidaten met een afstand tot de arbeidsmarkt (ten opzichte van andere marktpartijen)	Nee
247	Algemeen	U geeft aan dat de integratie van WMO en LLV aanzienlijke optimalisatie heeft opgeleverd. Om inschrijvers een beter beeld te geven bij de beantwoordingrichting met als doel een optimaal passend aanbod samen te stellen: Kan aanbestedende dienst aangeven op welke onderwerpen nog verdere optimalisatie nodig is? M.a.w. wat gaat goed en wat kan nog beter?	De integratie van het Wmo- en leerlingenvervoer heeft geleid tot verschillende vormen van optimalisatie. In de praktijk trekken vervoerder en aanbestedende dienst hierbij gezamenlijk op om continu te onderzoeken waar verdere optimalisatie mogelijk is. Deze samenwerking maakt het mogelijk om flexibel in te spelen op ontwikkelingen en om het vervoer stapsgewijs verder te verbeteren. We blijven hierin samen doorontwikkelen, met oog voor kwaliteit, efficiëntie en de behoeften van de vervoersgerechtigden en vervoersgerechtigde leerlingen.
248	Aanbestedingsdocument par. 2.2.. Pagina 7 van 23	U beschrijft dat voor vervoersgerechtigden met een expliciete indicatie voor beperkte combinatie een opslag wordt toegepast ter hoogte van viermaal het geldende kilometertarief, berekend over het starttarief. Kunt u bevestigen dat deze bepaling in de praktijk betekent dat per vervoerde leerling (met een dergelijke indicatie) een vergoeding wordt toegekend gelijk aan een opstarttarief van 4 kilometer, ongeacht de daadwerkelijke rittengte? Zo niet, dan verzoeken wij u de systematiek van deze opslag (inclusief rekenmethodiek en toepassingsmoment) nader toe te lichten, zodat geen interpretatieverschillen ontstaan bij inschrijvers.	Een vervoersgerechtigde met een indicatie voor beperkte combinatie zorgt voor een starttarief met als basis (4) en een opslag van viermaal het kilometertarief op het starttarief, ongeacht de daadwerkelijke rittengte.