

Algemene informatie

Aanbesteding: Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Aanbestedende Dienst: Veiligheidsregio Twente

Referentie: Z260014

Toelichting:

NVI-1 Tevens wijzigingen vanuit deze NVI-1 doorgevoerd in Beschrijvend Document: Origineel gepubliceerd laten vervallen en gewijzigd gepubliceerd; wijzigingen met doorhaling en in rode tekstkleur.

T.b.v. NVI-2 kunnen er enkel inhoudelijke nadere verduidelijkende vragen worden gesteld over deze 1ste NVI.

Vraag en antwoord

Ref.nr.

1

Onderwerp:

Disproportionaliteit van investeringseis

Vraag:

(Eis 12, Eis 31, Gunningscriterium 3, paragraaf 3.2.1 en 3.2.4).

Vraag: De aanbestedende dienst stelt een combinatie van eisen die een zeer zware wissel trekken op de bedrijfseconomische businesscase van inschrijvers:

Hoge Investerings: Via gunningscriterium 3 wordt de inzet van zero-emissie touringcars (categorie M3, Class III) sterk gestimuleerd met een fictieve korting van € 16.000,-.

De aanschafwaarde van dergelijk materieel is momenteel extreem hoog.

Beperking Inzetbaarheid: Op basis van Eis 12 is een volledige wrapping/bestickering van de touringcars verplicht. Dit maakt het voertuig buiten deze opdracht nagenoeg onbruikbaar voor andere klanten, wat de restwaarde en multifunctionele inzetbaarheid ernstig schaadt.

Exclusiviteit: Eis 31 verbiedt het combineren van vervoer, waardoor materieel en chauffeurs volledig gereserveerd moeten blijven.

Korte Gegarandeerde Looptijd: De overeenkomst wordt aangegaan voor slechts twee jaar. De vier optiejaren betreffen een eenzijdig recht van de opdrachtgever zonder afnameverplichting of verlengingsplicht. Dit dwingt een opdrachtnemer om de volledige investering en alle wrap-kosten (inclusief het later weer verwijderen) in slechts 24 maanden af te schrijven op een jaarwaarde van "slechts" circa € 100.000,-.

Financieel Plafond: Tegelijkertijd hanteert de aanbestedende dienst een hard financieel plafond van € 700.000,- voor de gehele looptijd (inclusief alle optiejaren).

In het licht van de Gids Proportionaliteit achten wij deze stapeling van eisen en risico's disproportioneel. Het risico op kapitaalvernietiging na twee jaar is onaanvaardbaar groot, aangezien een elektrische touringcar onmogelijk rendabel geëxploiteerd kan worden binnen de gestelde kaders als de optiejaren niet worden gelicht.

Wij verzoeken de aanbestedende dienst om de volgende aanpassingen/verduidelijkingen:

Is de aanbestedende dienst bereid de eis voor volledige wrapping (Eis 12) voor zero-emissie voertuigen te laten vervallen of te vervangen door een minder permanente vorm van branding (bijv. magneetplaten), zodat het kostbare voertuig direct breed inzetbaar blijft?

Is de aanbestedende dienst bereid een aparte, eenmalige vergoeding beschikbaar te stellen voor de wrap- en de-wrapkosten, zodat deze niet in de ritprijs onder het plafond verdisconteerd hoeven te worden?

Kan de aanbestedende dienst toelichten hoe zij binnen het gestelde financiële plafond van € 700.000,- een gezonde businesscase ziet voor een elektrische bus die exclusief en gewrapt wordt ingezet, rekening houdend met de zeer korte gegarandeerde looptijd van slechts twee jaar?

Antwoord:

De aanbestedende dienst begrijpt uw zorgen omtrent de businesscase. Wij reageren als volgt op uw verzoeken:

1. Wrapping (Eis 12): De eis wordt als volgt aangepast: volledig wrappen vervalt; hiervoor in de plaatst dient ca. 50% van de bus te worden voorzien van 'wrapping'; het huidige ontwerp voorziet hierin (achterzijde voertuig en beide zijkanten van achter tot aan de helft) en zorgt er tevens voor, dat de bedrijfsnaam van de vervoerder zichtbaar kan blijven / kan worden aan de beide zijkanten (ca. 50% richting voorzijde). De gewrapte voertuigen zijn hierdoor niet exclusief inzetbaar, maar kunnen door Opdrachtnemer breder worden ingezet bij andere opdrachtgevers / vervoersbewegingen; immers is het bedrijfslogo / de bedrijfsnaam van de vervoerder duidelijk zichtbaar.

2. Separate vergoeding wrap-kosten: De aanbestedende dienst hanteert een integrale benadering waarbij alle kosten in de ritprijs worden verdisconteerd. Een separate vergoeding past niet binnen deze systematiek. Wel staat het inschrijvers vrij om de wrapping-kosten (voor de Aanbestedende dienst inzichtelijk) in hun prijsstelling te verwerken, maar dit dient integraal onderdeel te zijn van de Inschrijffprijs.

3. Businesscase: De aanbestedende dienst heeft de eisen zorgvuldig afgewogen conform de Gids Proportionaliteit. Het staat inschrijvers vrij om te kiezen voor conventionele aandrijving indien de businesscase voor zero-emissie niet haalbaar wordt geacht. De fictieve korting voor zero-emissie betreft een stimulans, geen verplichting. Een zero-emissie voertuig is niet alleen exclusief in te zetten voor onderhavige Opdracht en draagt bij aan de algehele 'duurzaamheid' van de vervoerder.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

2

Onderwerp:

Paragraaf 3.5 en 9.2.4 - Wijziging aandrijving tijdens de looptijd.

Vraag:

Artikel 3.5 stelt dat bij het beschikbaar komen van rendabele alternatieve aandrijvingen, deze na toestemming van de VRT ingezet kunnen worden. Indien een opdrachtnemer tijdens de looptijd van HVO 100 overstapt op zero-emissie (100% elektrisch), wordt de pro rata resterende waarde van de duurzaamheidskorting (€ 16.000,-) dan alsnog verrekend in de (fictieve) prijs? Zo nee, welk voordeel heeft een overstap tijdens de looptijd dan voor de opdrachtnemer?

Antwoord:

Nee, een pro rata verrekening van de duurzaamheidskorting is niet mogelijk. De duurzaamheidskorting betreft een fictieve korting die uitsluitend wordt toegepast bij de beoordeling van de inschrijvingen. Na definitieve gunning staat de beoordeling onherroepelijk vast en kan deze niet meer worden aangepast; gunning vindt immers plaats op basis van de beoordeling van de Inschrijving(en).

Een overstap naar zero-emissie tijdens de looptijd kan voor de opdrachtnemer desalniettemin

voordelig zijn vanwege:

- mogelijke lagere operationele kosten (brandstof vs. elektriciteit);
- eventueel beschikbare subsidies voor zero-emissie voertuigen;
- lagere onderhoudskosten bij elektrische voertuigen.
- een zero-emissiebus kan worden gezien als invulling eigen duurzaamheidsbeleid en draagt het bij aan een positief imago, maatschappelijk draagvlak en betere leefomgeving.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.
3

Onderwerp:

Prijsindexering en het 4%-plafond

Vraag:

In de concept raamovereenkomst (artikel 4.5) staat dat de jaarlijkse aanpassing op basis van de Panteia-index maximaal 4% bedraagt.

Vraag: Indien de daadwerkelijke kostenstijging in de sector (volgens de Panteia-index) hoger uitvalt dan 4%, wat zeer aannemelijk is gezien de kostenontwikkeling m.b.t. brandstofprijzen. Hoe borgt de aanbestedende dienst dan de marktconformiteit en de continuïteit van de dienstverlening?

Antwoord:

De aanbestedende dienst is gehouden aan een vastgestelde begroting en dient de financiële risico's voor de publieke middelen te beheersen. Het maximale indexeringspercentage van 4% blijft daarom gehandhaafd.

Inschrijvers worden geacht bij het opstellen van hun inschrijving rekening te houden met mogelijke kostenstijgingen boven dit percentage als onderdeel van het normale ondernemersrisico. Dit is in lijn met gangbare aanbestedingspraktijk.

Ter nuancering wijst de aanbestedende dienst erop dat deze systematiek symmetrisch werkt: bij kostendaling beneden de index vraagt de opdrachtgever evenmin om restitutie of neerwaartse bijstelling van de tarieven.

Inschrijvers die dit risico onacceptabel achten, kunnen dit meewegen in hun beslissing om al dan niet in te schrijven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

4

Onderwerp:

Deel 9.2.3 (Beoordelingsmethodiek) en 9.2 (Consensusbeoordeling).

Vraag:

De aanbestedende dienst hanteert voor de kwalitatieve plannen een vierpuntsschaal (4, 6, 8, 10) en schrijft voor dat de beoordelingscommissie in consensus tot één definitief cijfer moet komen. De praktijk leert dat bij een dergelijke beperkte schaal en een collectieve oordeelsvorming door een grotere groep mensen er een sterk risico bestaat op 'recessie naar het gemiddelde' (het zogenaamde 'polderen').

In een markt met professionele partijen die kwalitatief dicht bij elkaar liggen, leidt dit er nagenoeg altijd toe dat het merendeel van de inschrijvers in de categorie 'Goed' (score 8) belandt. Hierdoor vervalt het onderscheidend vermogen op kwaliteit volledig, terwijl dit criterium voor maar liefst 80% meeweegt in de BPKV-verhouding.

1. Is de aanbestedende dienst bereid om een fijnmaziger schaal te hanteren (bijvoorbeeld een 1-10 schaal of het toestaan van halve punten), zodat de commissie de ruimte heeft om werkelijke kwaliteitsverschillen te waarderen zonder direct gedwongen te worden tot een grofmazige eenheidsworst?

2. Zo nee, hoe borgt de aanbestedende dienst dat een kwalitatief superieur plan daadwerkelijk de maximale waardering krijgt als de methodiek van consensusvorming op een vierpuntsschaal van nature stuurt op een gelijke score voor de meeste professionele partijen?

Antwoord:

De aanbestedende dienst handhaaft de gekozen beoordelingssystematiek. Hierbij het volgende:

De vierpuntsschaal met consensusbeoordeling is een beproefde methodiek die de aanbestedende dienst met succes toepast bij diverse (Europese) aanbestedingen. Van 'polderen' naar een gemiddelde score is geen sprake; de beoordelingscommissie beoordeelt elke inschrijving op haar eigen merites.

De Aanbestedingswet 2012 en de daarop gebaseerde jurisprudentie kennen de aanbestedende dienst een ruime beoordelingsvrijheid toe. Enige mate van subjectiviteit bij kwalitatieve gunningscriteria is inherent aan deze systematiek en juridisch aanvaardbaar.

De aanbestedende dienst benadrukt dat de gehanteerde gunningscriteria inschrijvers juist de ruimte bieden om hun expertise, inventiviteit en onderscheidend vermogen te tonen. Kwalitatief sterke inschrijvingen worden dienovereenkomstig gewaardeerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

5

Onderwerp:

9.3

Vraag:

"Prijzen per gemeente / iets doen met percentages ritten verdeeld over gemeenten"
Dit lijkt sterk op onafgemaakte redactietekst. Kunt u dit toelichten?

Antwoord:

Dank voor uw oplettendheid. De onvolledige tekstpassage "Prijzen per gemeente / iets doen met percentages ritten verdeeld over gemeenten" in paragraaf 9.3 betreft abusievelijk niet verwijderde concepttekst.

Deze passage komt hierbij te vervallen en dient door inschrijvers buiten beschouwing te worden gelaten. De aanbestedingsdocumenten worden op dit punt gecorrigeerd middels deze Nota van Inlichtingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

6

Onderwerp:

Concept overeenkomst 4.4

Vraag:

Wij verzoeken u de NEA indexering al in te laten gaan per 1/1/2027 zodat in deze onzekere markt door inschrijvers minder onnodige risico's in de aan te beiden tarieven verdisconteerd hoeven te worden. Vanwege de onzekere vervoersmarkt verzoeken wij u ook de maximale verhoging van 4% te laten vervallen (zie 4%). Kunt u hiermee instemmen?

Antwoord:

De aanbestedende dienst stemt niet in met de voorgestelde wijzigingen. De huidige systematiek blijft gehandhaafd:

1. Ingangsdatum indexering: De prijzen zoals aangeboden bij inschrijving gelden voor het eerste schooljaar/contractjaar. Indexering vindt plaats vanaf het tweede contractjaar.

2. Maximale indexering 4%: Dit plafond blijft gehandhaafd. Zie ook het antwoord op vraag 3 van deze Nota van Inlichtingen.

Inschrijvers dienen het indexeringsrisico over het eerste contractjaar te verdisconteren in hun inschrijfprijs. Dit is een calculeerbaar risico dat onderdeel uitmaakt van het normale ondernemersrisico bij aanbestedingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

7

Onderwerp:

PvE 28:

Vraag:

Kunt u bevestigen dat er op iedere dag 2 PO ritten plaats vinden en 2 VO ritten? Dus dat ook de prijsstelling per rit hier op gebaseerd kan zijn?

Antwoord:

Nee, het exacte aantal ritten kan variëren; zie ook Beschrijvend Document par. 3.2.3. Inschrijvers dienen uit te gaan van de in het bestek genoemde aantallen en voorwaarden. Primair Onderwijs ontvangen wij in basis iedere schooldag, Voortgezet Onderwijs wordt op maandag, dinsdag en woensdag ontvangen; echter voor deze dagen kunnen nu nog geen garanties worden gegeven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

8

Onderwerp:

PvE 8

Vraag:

Voor deze opdracht is een zeer korte implementatietijd. Wanneer een inschrijver een nieuw voertuig in gaat zetten, maar die is nog niet bij startdatum geleverd, stemt u dan in met een latere inzet van dat voertuig en het tijdelijk inzetten van een voertuig in een andere emissieklasse?

Antwoord:

Ja, de aanbestedende dienst kan hiermee onder voorwaarden instemmen. Het volgende is daarbij van toepassing:

1. De inschrijver dient dit expliciet in de inschrijving te vermelden, inclusief een concrete en realistische planning voor de levering van het nieuwe voertuig; uitgaande van het komende schooljaar.
2. Indien een nieuw voertuig wordt aangeschaft, mag worden ingeschreven op basis van dit nieuwe voertuig, mits uiterlijk 14 dagen na definitieve gunning wordt aangetoond dat het voertuig daadwerkelijk is besteld, met een gegarandeerde levertijd binnen het eerste contractjaar; deze levertijd is vooraf opgenomen in de Inschrijving. Uw Inschrijving en dus ook de afgegeven planning voor de inzet van een nieuw aan te schaffen voertuig wordt integraal onderdeel van de Overeenkomst. Het niet behalen van de afgegeven planning wordt beschouwd als het doen van een 'ongeldige Inschrijving' en zal leiden tot het ontbinden van de Overeenkomst. In geval het nieuwe voertuig wordt geleverd na 1-1-2027, dienen beide voertuigen (dus voorlopig in te zetten en 'nieuw besteld') te worden 'gewrapt'.
3. Het tijdelijk inzetten van een voertuig in een andere emissieklasse is bespreekbaar in overleg voorafgaand aan gunning.

Belangrijk: De maximale fictieve korting voor zero-emissie voertuigen in de beoordeling zal niet worden toegekend, indien uit de bij Inschrijving ingediende planning voor de levering van het nieuwe voertuig blijkt dat het eerste contractjaar grotendeels feitelijk wordt uitgevoerd met een voertuig op conventionele brandstof.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.

9

Onderwerp:

Beschrijvend document 7.5:

Vraag:

Dient hier ook het ISO27001 certificaat, conform hetgeen gesteld is bij 3.6, aangeleverd worden?

Antwoord:

Nee, het ISO 27001-certificaat is geen verplicht aan te leveren document bij verificatie.

Ter verduidelijking:

- De in paragraaf 3.6 genoemde ISO 27001-certificering betreft een wens, geen eis. Aanlevering is optioneel.
- De in paragraaf 7.5 genoemde ISO 9001-certificering (of aantoonbaar gelijkwaardig) betreft wél een eis en dient bij verificatie te worden aangeleverd.

Indien u beschikt over een ISO 27001-certificaat, mag u dit uiteraard vrijwillig bij de verificatiedocumenten voegen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.
10

Onderwerp:

Beschrijvend document 5.4:

Vraag:

Hier wordt enkele keren naar artikel 5.2 verwezen. Is dit correct?

Antwoord:

U constateert terecht dat de verwijzingen in paragraaf 5.4 niet correct zijn.

In paragraaf 5.4 wordt abusievelijk meerdere keren verwezen naar paragraaf 5.2. Dit dient te worden gelezen als een verwijzing naar geheel Hoofdstuk 6 (Uitsluitingsgronden).

De aanbestedingsdocumenten worden op dit punt gecorrigeerd middels de definitieve Nota van Inlichtingen. Wij danken u voor uw oplettendheid.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032

Ref.nr.
11

Onderwerp:
Beschrijvend document 3.2.4:

Vraag:

Normaliter wordt de maximale waarde vastgesteld op ongeveer 150% van de geraamde waarde. Dit omdat ten eerste de inschrijfprijzen niet bekend zijn, ten tweede er groei in het vervoer kan zitten (zie ook 3.5) en ten derde de tarieven jaarlijks geïndexeerd worden. Nu € 700.000 hanteren zal vrijwel zeker resulteren in een kortere contractwaarde dan 7 jaar. Kunt u hier nog eens naar kijken?

Antwoord:

De maximale contractwaarde van € 700.000,- blijft gehandhaafd.

De aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat deze begrenzing, in combinatie met jaarlijkse indexering en mogelijke groei in het vervoersvolume, kan leiden tot een vroegtijdiger bereiken van het contractplafond dan de maximale looptijd van 6 jaar (2 + 4 optiejaren).

Inschrijvers worden geacht dit gegeven mee te wegen in hun inschrijving. Bij het bereiken van de maximale contractwaarde eindigt de overeenkomst van rechtswege, waarna de aanbestedende dienst een nieuwe aanbestedingsprocedure zal starten.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

2 jun 2026

Percelen:

P1 Leerlingenvervoer Risk Factory Twente 2026 - 2032