

Aanbesteding: Leerlingenvervoer en vervoer vanuit de Jeugdwet gemeente Uithoorn
Aanbestedende Dienst: Gemeente Uithoorn
Referentie: F01696

Toelichting:

Ref.nr. 42
Onderwerp: Ref nr. 38

Vraag:

Wat is uw overweging om vast te houden aan de planner Andes in plaats van Easytravel? Nagenoeg alle vervoerders hebben software die communiceert met Easytravel, in het geval van Andes is voor zover bekend nog geen enkele vervoerder die hierover beschikt. U zorgt er dan ook voor dat inschrijvers moeten investeren in Andes om een betrouwbare prijs af te kunnen geven. Deze investeringskosten worden uiteraard ook doorberekend waardoor u per definitie een hoger tarief geoffreerd krijgt en dus duurder uit bent.

Antwoord:

De opdrachtgever verplicht de opdrachtnemer niet om te moeten investeren in Andes. Zoals beantwoord bij vraag 14 is Andes bereid om kosteloos een conversietabel beschikbaar te stellen. De opdrachtnemer mag de factuur opstellen met een ander planner, zoals Easytravel, maar bij afwijkingen bij controle vanuit de opdrachtgever is Andes leidend (zie antwoord bij vraag 36).

Beantwoord op: 10-02-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 43
Onderwerp: Ref nr. 18

Vraag:

Als één van uw huidige vervoerders weten wij dat er momenteel wel vervoer plaats vindt in het kader van de jeugdwet. Aangezien deze leerlingen wel onder het nieuwe contract komen te vallen zijn de ritgegevens wel degelijk relevant. Het zijn momenteel uitsluitend kinderen die niet gecombineerd kunnen of mogen worden en daarom van significante invloed zijn op de prijsberekening die inschrijvers maken. Bij deze verzoeken wij dan ook nogmaals om deze gegevens toe te voegen aan de leerlingenlijst zodat alle inschrijvers over dezelfde informatie beschikken en er sprake is van een level playing field.

Antwoord:

Op dit moment worden vanuit de gemeente Uithoorn 8 jeugdigen vervoerd in het kader van de Jeugdwet, variërend van 2 ritten per maand tot 9 ritten per week.

Beantwoord op: 16-02-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

44

Onderwerp:

Ref nr. 13

Vraag:

Bent u dan bereid een maximum te stellen aan het aantal leerlingen met individueel vervoer dat voor de geoffreerde prijs vervoert moet worden? Voor inschrijver is het anders onmogelijk om hier rekening mee te kunnen houden in de prijsstelling en u schuift het volledige risico van individueel vervoer naar de opdrachtnemer terwijl deze geen enkele invloed uit kan oefenen op de hoeveelheid. Het zou dan ook zomaar kunnen zijn dat opdrachtnemer gedwongen wordt om onevenredig veel verliesgevende ritten te rijden waardoor de totale opdracht verliesgevend kan worden indien u hier geen grenzen aan stelt.

Antwoord:

Nee, de opdrachtgever stelt geen maximum vast. De opdrachtgever streeft naar een zo beperkt mogelijk aantal leerlingen dat op basis van een afgegeven individueel vervoerd moet worden. De opdrachtnemer mag voor deze ritten een toeslag in rekening brengen van 15% zoals beschreven in paragraaf 8.1.3. van het Programma van Eisen.

Beantwoord op: 10-02-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

45

Onderwerp:

Ref nr. 12

Vraag:

Kunt u aangeven welke criteria u hiervoor hanteert? Hoe lang dienen kinderen met wisselende schooltijden maximaal te wachten om in combinatie vervoert te kunnen worden?

Antwoord:

Er zijn geen vastgestelde criteria. Per situatie vindt afstemming plaats tussen de betrokkenen wat redelijk en haalbaar is, waarbij een pro-actieve houding wordt verwacht van de opdrachtnemer. De opdrachtgever streeft naar zo veel

mogelijk combinaties, ook bij wisselende schooltijden.

Beantwoord op: 15-02-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 46
Onderwerp: Ref nr. 34

Vraag:

Graag brengen wij deze vraag nogmaals onder uw aandacht. Ondanks alle borgingen bij de opdrachtnemer kan het onverhoopt toch zo zijn dat er incidenteel een 'overtreding' begaan wordt. Het eisen van 0% overschrijding is niet reëel. Bij een overschrijding van 1% is de boete meteen 4% van de maandfactuur! Dit is o.i. buiten proportioneel. Zoals in de oorspronkelijke vraag al genoemd is zal de opdrachtnemer (uit kostenreductie) 'gedwongen' worden om dan meteen voor 10% overschrijding te gaan om de boete 'terug te verdienen' door goedkopere chauffeurs in te zetten. Er is tenslotte geen stimulans om dit niet te doen. Dit kan én moet niet uw bedoeling zijn.

Daarom bieden we u graag een tweetal alternatieven aan;

- 1) Bij een incidentele overschrijding wordt geen boete toegepast. Pas bij een structurele overtreding zal de boete toegepast worden.
- 2) Bij een overschrijding van 1% tot 4% moet een plan van aanpak overlegd worden om toekomstige overschrijdingen te voorkomen. Bij een overschrijding van 5% tot 10% zal een boete toegepast worden van 4% van de maandfactuur.

Graag verzoeken wij u om nogmaals de vraag en de alternatieven in overweging te nemen. Mocht u niet van uw standpunt wijken, kunt u motiveren waarom deze boetebepaling uws inziens juist wel zorgt voor goede uitvoering?

Antwoord:

De boetebepaling met betrekking tot duurzaamheid blijft gehandhaafd, omdat de direct opeisbare boete met betrekking tot het wagenpark in directe relatie staat tot het gunningcriterium (G2).

De direct opeisbare boete met betrekking tot de vaste chauffeurs (% van het aantal uitgevoerde ritten) wordt aangepast naar een kan-bepaling. Bij een gegronde verklaring kan de opdrachtgever besluiten om deze boete niet direct op te leggen.

Beantwoord op: 16-02-2021
Label: Inhoud