

Nota van inlichtingen 2 d.d. 1 november 2024
Behorende bij de aanbesteding 240086REG Doelgroepenvervoer

Ref. nr.	Document	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1		PvE deel 1 artikel 3.18	Opdrachtgever organiseert trainingen (verplicht) waar alle chauffeurs, die voor Stroomlijn rijden, fysiek bij aanwezig moeten zijn. De inzeturen worden overgelaten aan de opdrachtnemer. Kan dit veranderen naar een onlinecursus, zo niet, kan de opdrachtnemer hier een vergoeding voor verwachten wat redelijk en billijk is?	De aanbestedende dienst houdt vast aan fysieke aanwezigheid bij de trainingen om de kwaliteit en uniformiteit te waarborgen. De chauffeursuren worden vergoed. De planning hiervan is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer en wordt niet vergoed.
2	Nota van inlichtingen 1	NVI 1 Vraag 21	60 minuten reistijd is op dit perceel dermate kort dat inzet van meer voertuigen vereist is, én zelfs dan kan nog geen garantie over de haalbaarheid gegeven worden door congestie. Dit staat haaks op de ambities van Opdrachtgever inzake ontschotting, duurzaamheid en kostenontwikkeling. Daarnaast stelt dit Opdrachtnemer voor de haast onmogelijke taak om de kpi's op reistijd hiermee te realiseren. Kan Opdrachtgever ofwel de maximale reistijd verhogen ofwel de bandbreedte voor het tarief verhogen? De huidige voorwaarden van reistijd en bandbreedte zijn samen simpelweg niet realistisch.	De aanbestedende dienst past de maximale reistijd of bandbreedte niet aan. Zoals vastgelegd in artikel 2.4, punt 4 van het Programma van Eisen (PVE), informeert de opdrachtnemer de opdrachtgever wanneer de maximale reistijd structureel overschreden wordt. In dergelijke gevallen kan de opdrachtgever besluiten of deze overschrijding tijdelijk of structureel wordt toegestaan, waardoor er ruimte is om in uitzonderlijke situaties maatwerk toe te passen.
3	Nota van inlichtingen 1	NVI 1 Vraag 26 en 27	In de Aanbestedingsleidraad Paragraaf 1.2 uit Opdrachtgever 4 ambities op de gebieden 1) kwaliteit, 2) duurzaamheid, 3) ontschotting, en 4) kosten(ontwikkeling). In vragen 26 en 27 wordt terecht de toevoegingen van het jeugdwetvervoer van de gemeenten Molenlanden en Hoeksewaard aan onderhavige opdracht ter discussie gesteld. Want hoewel geografisch aangesloten aan Drechtsteden (zoals plaatje bij Aanbestedingsleidraad 1.1.1) zijn deze gebieden ofwel vanuit Drechtsteden slechts minimaal bereikbaar (Hoeksewaard: Killtunnel/Heinenoordtunnel) ofwel dermate reistijdverhogend (max reistijd slechts 60 min; zie ook antwoord vraag 21) vanwege afstand tot doellocaties (Molenlanden) dat daadwerkelijke combinatie met reizigers (zowel LLV als JGGZ) vanuit Drechtsteden simpelweg niet mogelijk is. Logischerwijs zouden de jeugdwetvervoersstromen van de gemeenten Molenlanden en Hoeksewaard dan ook worden gecombineerd met het leerlingenvervoer van betreffende gemeenten, gelijkend de gemeenten Drechtsteden ook het eigen jeugdwetvervoer combineert met het eigen leerlingenvervoer. De keuze voor toevoeging van het jeugdwetvervoer van de gemeenten Molenlanden en Hoeksewaard aan onderhavige opdracht is dan ook rechtstreeks in strijd alle vier de ambities die Opdrachtgever als hoeksteen voor haar eigen aanbesteding hanteert, immers: 1) door combinatie daalt de kwaliteit als gevolg van toegenomen reistijd, 2) door het scheiden van LLV en JGGZ binnen Molenlanden en Hoeksewaard rijden verschillende vervoerders achter elkaar aan met als resultaat inzet van meer voertuigen --> lagere combinatiegraad --> hogere uitstoot, 3) VERschotting ipv ontschotting en 4) kostenverhoging, immers moet iedere vervoerder voor iedere inzet worden betaald. Als antwoord op vragen 26 en 27 stelt Opdrachtgever vervolgens simpelweg én zonder enige onderbouwing dat 'samenvoeging een gegeven en visie van de Opdrachtgever' betreft. Kan Opdrachtgever alsnog deze visie onderbouwen en aangeven op welke manier deze beleidskeuze dan recht doet aan de eigen ambities en doelstellingen?	Dank voor uw uitgebreide en begrijpelijke visie op het besluit van de Gemeente Molenlanden om het leerlingenvervoer vanaf het nieuwe schooljaar integraal met het overige leerlingenvervoer van de gemeente Molenlanden, en gemeente Gorinchem, aan te besteden. Beoogde doelstellingen van de gemeente Molenlanden zijn daarbij geweest de schaal- en combinatie- en efficiëntievoordelen. Hoe dit in de praktijk onder de streep recht zal doen aan de beleidsdoelstellingen, zoals u schetst, zal moeten blijken. Het is echter een keuze waar de opdrachtgever geen invloed op heeft gehad. Voor de toekomst blijven mogelijkheden voor andere combinaties open zoals beschreven in de documenten, en hierover kan de opdrachtgever het gesprek aangaan met de opdrachtnemer. .
4	Nota van inlichtingen 1	Nvi Vraag 10	In uw antwoord op vraag 10 van de 1e Nvl duidt u 'slimmer vervoer door ontschotting' als: het realiseren van een hogere combinatiegraad door het combineren van de verschillende doelgroepen in het vervoer. In praktische zin betreft dat enkel het leerlingen- en jeugdwetvervoer binnen onderhavige opdracht daar Opdrachtgever (Stroomlijn) zelf het WMO-vervoer aanstuurt én hiervoor een rooster uitvraagt waarin geen ruimte bestaat voor het combineren van diensten met leerlingen- en jeugdwetvervoer. Hoe rijmt Opdrachtgever het uitspreken en onderbouwen van deze ambitie enerzijds met het feit dat Opdrachtgever anderzijds zelf haar bestek dusdanig inricht dat Opdrachtnemer geen enkele ruimte wordt geboden om daadwerkelijke ontschotting, combineren van vervoersstromen en hogere combinatiegraad te realiseren?	Wij zien het leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer als aparte doelgroepen, waarbij combineren met WMO-vervoer niet is toegestaan. Dit houdt verband met de aard van de doelgroepen en de aard van het vervoer. waardoor het niet wenselijk is deze vervoerstechnisch te combineren in gezamenlijke ritten. Voor de toekomst staan we open voor mogelijke pilots en initiatieven die de (verdere) verhoging van de combinatiegraad kunnen bevorderen, zowel gelijktijdige als voltijdelijke combinatie van vervoer. Het staat de opdrachtnemer vrij om voorstellen aan te dragen. Echter, de opdrachtgever behoudt hierin altijd het beslissingsrecht.
5	Bijlage 9 Prestatieregeling	Bijlage 9 Prestatieregeling	Krijgt de opdrachtnemer de ruimte om de uren die niet zijn geleverd elders in te halen door een extra dienst aan te leveren om aan de overeengekomen inkoopvolume te voldoen?	Indien het niet behalen van de overeengekomen beschikbaarheidsuren niet toerekenbaar te verwijten is aan de opdrachtnemer, zal de opdrachtgever zich inspannen om compensatie-uren binnen de afgesproken bandbreedte beschikbaar te stellen, zodat alsnog aan het inkoopvolume voldaan kan worden.
6	Bijlage 9 Prestatieregeling	Bijlage 9 Prestatieregeling	Opdrachtnemer is ervan bewust dat de continuïteit van belang is en zorgt spoedig voor een vervanging bij uitval van wagen/chauffeur, kan de boete worden beperkt naar een maximum van 1 uur?	De aanbestedende dienst gaat hier niet in mee en handhaaft de bestaande boeteregeling zoals beschreven.
7	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 3 artikel 3.1.8	Eist de opdrachtgever voertuigen in wit van kleurstelling, kan er in uitzonderlijke gevallen hiervan worden afgeweken? Kan de opdrachtgever de keuze van de kleurstelling uitleggen en waarom een andere kleurstelling niet is toegestaan?	De witte kleurstelling is vereist voor de herkenbaarheid en rust van de klant, met zo min mogelijk veranderingen en prikkels. In uitzonderlijke gevallen kan hiervan worden afgeweken na goedkeuring door Stroomlijn.

Nota van inlichtingen 2 d.d. 1 november 2024
Behorende bij de aanbesteding 240086REG Doelgroepenvervoer

8	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 2 artikel 9.1.4	Wil de opdrachtgever (snel)laadpunten opnemen in de lijst van pauzelocaties?	Opdrachtgever staat open om laadpunten op te nemen in de lijst van pauzelocaties, mits dit binnen het huidige werkpakket past. Opdrachtnemer kan hiervoor voorstellen doen, zonder garantie dat deze zullen worden gehonoreerd.
9	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 2 artikel 9.1.4	Wat verstaat de opdrachtgever onder overwerk, kan dit worden gespecificeerd? Wat is gangbaar en binnen de grenzen.....?	Overwerk betreft incidentele uitloop van een dienst, zoals beschreven in de eis: "Accepteert dat er incidenteel sprake kan zijn van overwerk (uitloop van een dienst).
10	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 2 artikel 9.1.8	Wordt er geëist dat chauffeurs een donkerblauwe pantalon dragen met witte blouse, dit wijkt af van ons eigen kledingreglement (wij hebben dit niet in ons kledingpakket) is de opdrachtgever bereid om hiervan af te zien of eventueel een vergoeding hiervoor te geven? (Uiteraard zorgen wij ervoor dat de chauffeurs netjes en representatief eruitzien)	In de basis blijft de eis voor donkerblauwe pantalon en witte blouse staan. De opdrachtnemer kan echter gebruik maken van afwijkende kleding. Indien de kleding herkenbaar en representatief is voor de klant, kan hier in worden meegegaan. De opdrachtgever blijft bepalend in de uiteindelijke beslissing. Mocht Opdrachtgever anders besluiten kan Inschrijver geen aanspraak maken op aanvullende vergoeding. Bij haar besluit zal Opdrachtgever de maatschappelijk gangbare definitie van herkenbaarheid en representiviteit hanteren als meetlat.
11	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 1 artikel 5.4.	De opdrachtgever eist dat de centrale van de opdrachtnemer tot 19.00 bereikbaar is, wat niet gebruikelijk is bij LLV/JGGZ wat is het idee hierachter? Kan de opdrachtgever dit nader toelichten? (de mutaties kunnen ook via de mail of de volgende dag om 06.30 worden gecommuniceerd als het niet lukt voor 17.30)	De bereikbaarheid tot 19.00 uur is vereist om uitloop van ritten op te vangen. Het volstaat als er een achterwacht beschikbaar is die indien nodig kan handelen.
12	Formulier 5 - Programma van eisen	PvE deel 1 artikel 2.4.7	Er wordt rekening gehouden met in-/uitstaptijd van 1 minuut voor reizigers, dit is niet reëel/gangbaar, gaat de opdrachtgever akkoord met 2 minuten wat gebruikelijk is binnen de branche?	De aanbestedende dienst gaat akkoord met een in-/uitstaptijd van 2 minuten.
13	Aanbestedingslei draad en Nota van Inlichtingen 1 vraag 8	Pagina 25 - KPI's	In K1 en K2 stelt u de volgende subvraag ter beantwoording: "Welke kritische prestatie-indicatoren (KPI's) hanteert Inschrijver met betrekking tot partnerschap/ goed werkgeverschap" Kunt u bevestigen dat de KPI's die Inschrijvers hier opgeven geen integraal onderdeel van de overeenkomst uitmaken, dat de Inschrijver hier niet op hoeft te rapporteren en dat de prestatieregeling hierop niet van toepassing is?	Dat kunnen wij niet bevestigen. De in de inschrijving aangeboden KPI's zullen onderdeel worden van de overeenkomst, inclusief prestatieregeling. De aangeboden maatregelen en reacties op ten aanzien van partnerschap en goed werkgeverschap zijn immers onderdeel van het aanbod van inschrijver, en daarmee onderdeel van de te leveren prestatie. De wijze van rapportage kan tussen partijen worden overeengekomen.
14	Nota van inlichtingen 1	Beoordeling kwaliteit	Vraag 45 "In het eerste onderdeel, de demonstratie, demonstreert de inschrijver aan de hand van een vragenlijst "live" de middelen die nodig zijn om de kwaliteit mogelijk te maken. Deze vragenlijst bevat de onderstaande vragen (voor alle inschrijvers gelijk) die in de demonstratie beantwoord moeten worden" Kunt u bevestigen dat u met 'vragenlijst' 'agenda-punten' bedoelt? Of stelt u tijdens de demonstratie van de 5 genoemde punten ook vragen over deze onderwerpen? Zo ja: In dit geval verwacht Inschrijver dat 30 minuten voor de demonstratie (6 minuten per onderwerp) niet voldoende is. Bent u bereid om meer tijd voor dit onderdeel vrij te maken? En: betekent dit dat de andere functionarissen (maximaal 4 om vragen te beantwoorden) ook aanwezig mogen zijn tijdens de demonstratie?	Dat kunnen wij bevestigen. Met vragenlijst wordt de agendapunten bedoeld: 1. Monitoren kwaliteit dienstverlening leerlingen- en jeugdhulpvervoer in het planningssysteem. 2. Functionaliteiten App voor ouders/ verzorgers leerlingen en jeugdwetvervoer. 3. Inwerkprogramma nieuwe chauffeurs voor A leerlingen- / jeugdhulpvervoer B taxidiensten inclusief praktijkvoorbeeld instructie rolstoelvervoer. 4. Roosterproces chauffeurs taxidiensten inclusief communicatie naar de chauffeur toe. 5. Toon maximaal 3 onderdelen uit jouw organisatie waar je trots en/ of onderscheidend bent. Verder handhaven we de maximale 60 minuten voor de presentatie van de bovenstaande agendapunten en het interview wat daarna volgt. Voor de agendapunten mag echter 45 minuten gebruikt worden. De resterende tijd van 15 minuten is dan over voor aanvullende interviewvragen van de kant van de beoordelingscommissie.
15	Nota van inlichtingen 1	Vraag 58, vraag 25 en K4 SROI	Vraag 58 K4 SROI: A) De huidige contractant mag momenteel geen medewerkers met een SROI-indicatie inzetten op de opdracht. Biedt u hier in het nieuwe contract wel ruimte voor en onder welke voorwaarden? B) Wat bedoelt de Opdrachtgever bij K4 precies met: "de wijze waarop Inschrijver benodigde SROI-kandidaten denkt te organiseren"? C) Klopt onze veronderstelling dat het antwoord op vraag 25 niet van invloed is op het beoordelingskader voor K4?	A. Dit is niet relevant voor deze aanbesteding. B. De inschrijver kan initiatieven aangeven over hoe benodigde SROI-kandidaten geworven of georganiseerd kunnen worden. C. Correct, het antwoord op de vraag over de wijze waarop Inschrijver de benodigde SROI kandidaten denkt te organiseren, heeft geen invloed op het beoordelingskader voor K4. Er wordt uitsluitend op het aangeboden percentage beoordeeld.
16	Nota van inlichtingen 1	Vraag 57 - Basepoints afrekening	Zou u willen toelichten waarom u niet bereid bent de extra km te vergoeden als de opdrachtnemer geen enkele invloed heeft op de planning. U stelt dat u geen inzicht kan geven in de afwijking op de basepoints (vraag 22). Partijen dragen echter wel de kosten als er afwijkingen zijn op de extra km en reistijden vanaf basepoints en dienen dit risico ook te kunnen doorrekenen.	Dit risico is inherent aan taxivervoer, waar omstandigheden soms voordelig en soms nadelig uitvallen. Vervoer blijft weerbarstig. Wij adviseren hiermee rekening te houden bij het opstellen van het tarief.
17	Nota van inlichtingen 1	Vraag 10 - Ontschotting	U stelt dat ontschotten moet leiden tot het verhogen van de combinatiegraad welke ontwikkelingen ziet u voor de toekomst zodat de grote aantallen leerlingenvervoer voertuigen en WMO voertuigen kunnen reduceren? Hoe ziet u dit dan in uw antwoord op vraag 21 ,26 en 27 waardoor juist de combinatiegraad verlaagd wordt. De gemiddelde reistijd naar Rotterdam voor een enkelvoudige rit is vaak al langer dan 60minuten.	De opdrachtgever streeft naar een evenwicht tussen kwaliteit voor de leerling/jeugdige en operationele efficiëntie. Toekomstige pilots binnen vastgestelde kaders kunnen mogelijk bijdragen aan slimmere organisatie en optimalisatie zonder negatieve impact op de klant. Het initiatief voor deze ontwikkelingen ligt bij de opdrachtgever, die de opdrachtnemer hierbij zal betrekken indien nodig.
18.	Nota van inlichtingen 1	Vraag 7 - Indexering	Kunt u bevestigen dat de indexering conform Nea voor 2025 dus +1,5% is?	Correct, de indexering conform NEA voor 2025 is +1,5%.

Nota van inlichtingen 2 d.d. 1 november 2024
Behorende bij de aanbesteding 240086REG Doelgroepenvervoer

19	Nota van Inlichtingen 1	Indexering	In de beantwoording geeft de aanbestedende dienst aan dat de tarieven in de inschrijfstaat zijn gebaseerd op het prijspeil van 2024 en dat er nog geen rekening is gehouden met de indexering van 2,8% per 1 januari 2025. Dit betekent dat de tarieven waarmee wij onze inschrijving moeten baseren niet voorzien zijn van een correctie voor de verwachte stijging van de kosten. Aangezien de indexering per 1 januari 2025 een significante verhoging van de kosten met zich meebrengt, leidt dit tot een structureel financieel tekort, omdat de tarieven vanaf het begin niet kostendekkend zijn. Hoe gaat de aanbestedende dienst hiermee om, en wordt er ruimte geboden om deze indexering in een later stadium te compenseren, zodat opdrachtnemers niet direct worden geconfronteerd met een financieel nadeel?	De tarieven in de inschrijfstaat zijn gebaseerd op het prijspeil van 2024, zoals aangegeven in paragraaf 4.5 van de aanbestedingsleidraad, en houden nog geen rekening met de indexering per 1 januari 2025. De indexering conform NEA is vastgesteld op 1,5% voor 2025, zoals door Panteia berekend. Deze verhoging compenseert de correcties op basis van de werkelijke kostenontwikkelingen van 2024, zoals de daling in brandstof- en elektriciteitsprijzen en de loonsverhoging van 5% per 1 januari 2025. De tarieven kunnen jaarlijks per 1 januari worden aangepast conform de indexeringsregeling, waarmee het financiële effect van kostenstijgingen wordt opgevangen zonder dat er aanvullende aanpassingen in de inschrijfstaat nodig zijn. U refereert aan een "indexering van 2,8% per 1 januari 2025". Dit is slechts een interne component van de totale NEA index van +1.5% en betreft een cumulatieve correctie over het jaar 2024. De werkelijke kostenontwikkelingen gedurende 2024 waren dus voor inschrijvers gunstiger dan voorzien. De aanbestedende dienst acht het niet nodig om nog extra te compenseren.
20	Nota van Inlichtingen 1	Afrekening obv beladen reiskm obv de kortste route	U handhaaft de afrekening op basis van beladen reisafstand in kilometers op basis van de kortste route, zonder rekening te houden met congestie. Aangezien congestie een significant risico vormt binnen deze opdracht en de opdrachtnemer hier weinig invloed op heeft, leidt dit tot een onevenredige risicoverdeling. Op grond van artikel 1.13 van de Aanbestedingswet, in samenhang met paragraaf 3.4 van de Gids Proportionaliteit, dienen risico's proportioneel te worden verdeeld. Het negeren van congestie lijkt een buitenproportioneel risico bij de opdrachtnemer neer te leggen, wat in strijd is met het proportionaliteitsbeginsel. Hoe waarborgt de opdrachtgever dat het risico van congestie niet onevenredig bij de opdrachtnemer wordt belegd?	Opdrachtnemer dient in de ritplanning en aan te bieden prijsstelling rekening te houden met normaal te verwachten congestie, ook als deze structureel aanzienlijk van aard en omvang is. Opdrachtnemer is immers ervaringsdeskundige. Indien door overmacht het voor opdrachtnemer echter tijdelijk of blijvend onmogelijk is geworden de rit conform de ritplanning te blijven uitvoeren, dan acht de opdrachtgever dit buitenproportioneel en kan opdrachtnemer een verzoek tot aanpassing van de ritplanning indienen bij opdrachtgever.
21	Nota van Inlichtingen 1	Kerncompetenties	Bij Nota van Inlichtingen I geeft u in antwoord op vraag 43 aan de formulering van de kerncompetenties 1 en 2 in paragraaf 3.3.2. onder B Aanbestedingsdocument niet aan te zullen passen. Gegadigde meent dat deze eisen niet in redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de aan te besteden opdracht, zoals wel is vereist op grond van artikel 1.10 lid 1 sub c jo. artikel 2.90 lid 8 en artikel 2.93 lid 3 Aanbestedingswet 2012. Daarenboven geldt dat de Gids Proportionaliteit, Voorschrift 3.5 B voorschrijft dat een aanbestedende dienst enkel geschiktheidseisen mag stellen die verband houden met de daadwerkelijke risico's die de opdracht meebrengt. Met andere woorden, eisen mogen niet strenger zijn dan strikt noodzakelijk en moeten in redelijke verhouding staan tot het af te dekken risico en aard en omvang van de aan te besteden opdracht. De gevraagde referentie per kerncompetentie in het kader van de geschiktheidseisen betreffende de technische- en/of beroepsbekwaamheid – waarbij gegadigden een koppeling met omvang in geldelijke waarde van respectievelijk € 500.000,- en € 100.000,- (excl. btw) per jaar moeten aantonen – brengt mee dat gegadigden worden uitgesloten die wel in staat zijn deze opdracht uit te voeren. Gegadigde meent dat voor de uitvoering van de onderhavige opdracht het niet essentieel is dat een vervoerder in specifiek verband van leerlingen- en jeugdhulpvervoer referenties opgeeft met een aanzienlijke minimale opdrachtomvang in geldelijke waarde. Bijgevolg van het stellen van deze eis is dat de goede marktwerving wordt belemmerd (vergelijk in dat kader Commissie van Aanbestedingsexperts 15 augustus 2014, advies 131, randnummer 6.2.5), en de toegang vanuit het MKB onnodig wordt beperkt. Daarnaast wordt het (relatieve) nieuwkomers op de markt voor (i) leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer, en/of voor (ii) taxidiensten uitermate lastig gemaakt om aan te tonen dat ze een dergelijke opdracht aankunnen, en daarmee geldig in te schrijven (zie NvW II, Kamerstukken II 2009/10, 32440, 11, p. 20, onderdeel KK).	De aanbestedende dienst is van oordeel dat de kerncompetenties 1 en 2 wel in redelijke verhouding staan tot het voorwerp van de opdracht. De opdracht ziet op het leveren van vervoersdiensten binnen de onderdelen leerlingen- en jeugdhulpvervoer en taxidiensten. Met de kerncompetenties 1 en 2 (leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer) is aangegeven welke ervaring gewenst is. Kerncompetentie 1 ziet op de ervaring met routegebonden leerlingenvervoer en bij kerncompetentie 2 op de ervaring met routegebonden jeugdhulpvervoer. De term "routegebonden" houdt hierbij verband met de aard van de ritten die gereden worden. De termen "leerlingenvervoer" en "jeugdhulpvervoer" houden verband met de specifieke doelgroepen van het vervoer. Deze doelgroepen hebben hun eigen kenmerken, en vragen een eigen aanpak, kennis en expertise. Het gaat dus niet om doorsnee vervoer van jongeren, maar om specifieke doelgroepen die een bijzondere aandacht vergen en waarvoor de chauffeurs van de inschrijver ook voldoende voor geëquipeerd zijn. Aanbestedende dienst acht het daarom van belang dat inschrijvers over de benodigde competenties beschikken om in staat te zijn deze doelgroepen behoorlijk te kunnen vervoeren. Dat er sprake is van verschillende doelgroepen is evident. De aard van het vervoer verschilt wezenlijk. Het leerlingenvervoer heeft een voorspelbaar en repetitief karakter dat voor vervoerders relatief weinig dynamiek teweegbrengt in plannings. Ook de tijden zijn vast (schooltijden). Het jeugdhulpvervoer is veel dynamischer, kan van dag tot dag verschillen en sterk muteren tot kort van tevoren. De bestemmingen in het jeugdhulpvervoer zijn diverser, evenals de reistijden. Tenslotte verschilt de doelgroep ook in onderliggende indicaties die voor het jeugdhulpvervoer tot een groot aandeel solo vervoer leiden. Dit vergt voor het jeugdhulpvervoer een specifieke deskundigheid in de omgang met jeugdhulp cliënten, en een meer persoonlijke aanpak, wat zich onder meer uit in een strakkere begeleiding van deur tot deur. Het is daarom noodzakelijk dat inschrijvers ervaring hebben met routegebonden vervoer voor beide type doelgroepen.

Nota van inlichtingen 2 d.d. 1 november 2024
Behorende bij de aanbesteding 240086REG Doelgroepenvervoer

22	Nota van Inlichtingen 1	Vervolg vraag 3 Nota van Inlichtingen 1 Kerncompetenties	Gegadigde meent dat de gevraagde ervaring met – althans kennis en kunde van – de essentiële punten van de opdracht – te weten het vervoer van reizigers (eventueel met begeleiding) met een indicatie voor leerlingenvervoer of jeugdhulp van een woon- of ophaaladres naar een vooraf bepaald bestemmingsadres en -plaats – ook op een andere wijze kan worden aangetoond. De eis aangaande de kerncompetenties kan overeenkomstig als volgt worden gewijzigd: Ervaring met gepland vervoer voor kinderen en jeugdigen met gelijke kenmerken aan leerlingenvervoer dan wel jeugdhulpvervoer. Gegadigde verzoekt dan ook de eisen aangaande de kerncompetenties te wijzigen conform dan wel in lijn te brengen met het hierboven beschreven tekstvoorstel. Mocht u daartoe niet bereid zijn, ontvangt gegadigde graag minst genomen een uitgebreide en dragende motivering waaruit blijkt dat de gestelde eisen aangaande de kerncompetenties wél houdbaar en rechtmatig zijn, en waarom afwijking van de Gids Proportionaliteit gerechtvaardigd is. Zou u bij die motivering willen betrekken op welke wijze u voorkomt dat u gegadigden uitsluit die wel in staat zijn de onderhavige opdracht uit te voeren?	Zie het antwoord op vraag 21 in deze tweede nota van inlichtingen. De aanbestedende dienst is niet bereid de kerncompetenties aan te passen.
23	Aanbestedingslei draad en Nota van Inlichtingen 1 vraag 43	Perceelindeling	In het Aanbestedingsdocument, paragraaf 1.3.2 staat vermeld dat de twee voormalige percelen (i) leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer en (ii) taxidiensten, in de onderhavige opdracht niet worden opgedeeld in percelen, maar worden geclusterd in één integrale opdracht. Gegadigde meent dat hier sprake is van een onnodige samenvoeging van opdrachten in de zin van artikel 1.5 lid 1 Aanbestedingswet 2012. Het Aanbestedingsdocument geeft als (begin van een) motivering voor deze clustering dat de onderhavige opdracht "maar een deel van het totale doelgroepenvervoer" betreft. Dit laat onverlet dat de motivering en rechtvaardiging van de clustering van nu specifiek (i) leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer, en (ii) taxidiensten ook (juist) moet worden gegeven. Die motivering ontbreekt. Gegadigde meent dat er geen organisatorische of technische noodzaak bestaat om de deelopdrachten als één opdracht aan te besteden (vergelijk in dit kader v.zr. rechtbank Midden-Nederland 12 januari 2023, ECLI:NL:RBMNE:2023:66, rov. 4.13 en v.zr. rechtbank Den Haag 9 maart 2023, ECLI:NL:RBDHA:2023:3796, rov. 4.6-4.8.) Dat er ook nog andere onderdelen doelgroepenvervoer bestaan, rechtvaardigt nog niet dat specifiek deze twee onderdelen rechtmatig tot één opdracht kunnen worden samengevoegd. U geeft immers in antwoord op vraag 43 van Nota van Inlichtingen 1 zelf aan van oordeel te zijn dat de doelgroepen leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer een eigen, bijzonder karakter hebben. Het voorgaande klemmt temeer, nu gegadigden in het kader van de geschiktheidseisen, meer specifiek de kerncompetenties, een referentie dienen aan te dragen die ziet op ervaring met leerlingenvervoer en vraagafhankelijke taxidiensten én – cumulatief – een referentie dient aan te dragen die ziet op jeugdhulpvervoer. Deze samenvoeging van ongelijke, en in mindere mate samenhangende opdrachten, zorgt ervoor dat een aanzienlijk deel van de vervoersmarkt dat taxidiensten verleent, niet (meer) in aanmerking komt voor gunning van deze opdracht. Evenzo geldt dat voor vervoerders in het leerlingen- en jeugdhulpvervoer. Gegadigde meent dat met het stellen van voornoemde eis en met deze clustering, wel degelijk de toegang vanuit het MKB onnodig wordt beperkt. Daarnaast wordt het (relatieve) nieuwkomers op de markt voor (i) leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer, en/of voor (ii) taxidiensten uitermate lastig gemaakt om aan te tonen dat ze een dergelijke opdracht aankunnen, en daarmee geldig in te schrijven (zie NvW II, Kamerstukken II 2009/10, 32440, 11, p. 20, onderdeel KK). Gegadigde verzoekt de opdracht alsnog in losse percelen op te delen. Mocht u daartoe niet bereid zijn, ontvangt gegadigde graag minst genomen een uitgebreide en dragende motivering waaruit blijkt dat de samenvoeging van specifiek deze twee onderdelen houdbaar en rechtmatig is.	Uw verzoek is om de vervoersstromen (i) leerlingen- en jeugdhulpvervoer en (ii) taxidiensten in losse percelen op te delen. Aanbestedende dienst stemt niet in met dit verzoek. In de eerste plaats omdat naar het oordeel van de Aanbestedende Dienst geen sprake is van een clustering van opdrachten, maar van één opdracht. Het is de bedoeling dat een vervoermiddel en een chauffeur dat eerst wordt ingezet voor het leerlingen- en jeugdhulpvervoer, vervolgens wordt ingezet voor WMO-vervoer. Daarmee is sprake van een volgtijdelijke combinatie (zie ook ECLI:NL:RBZWB:2015:5028, r.o. 4.3. e.v.). Voor zover al sprake zou zijn van clustering van opdrachten geldt het volgende. De reden dat Aanbestedende Dienst de vervoersstromen leerlingen- en jeugdhulpvervoer enerzijds en taxidiensten anderzijds clustert is noodzakelijk in het kader van het betaalbaar houden van de betreffende vervoersvoorzieningen. Aan de betaalbaarheid dragen bij de schaalvoordelen, combinatie- en efficiëntievoordelen die de clustering van leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en taxidiensten met zich meebrengen. De combinatievoordelen van leerlingen- en jeugdhulpvervoer met taxidiensten liggen in volgtijdige combinaties. Deze combinaties vinden momenteel in de praktijk ook plaats, en gesplitst aanbesteden zou hieraan afbreuk doen. Met de combinatie van deze vervoersstromen beoogt de Aanbestedende Dienst het gehele vervoer met minder voertuigen en chauffeurs uit te kunnen (laten) voeren, en daarmee de inzetduur en bezettingsgraad van voertuigen respectievelijke langere dienstroosters voor chauffeurs te realiseren. Dit draagt bij aan de betaalbaarheid van het vervoer dat overheadkosten van de opdrachtnemer over een grotere opdrachtwaarde verdeeld kunnen worden, en de opdrachtgevers minder administratieve lasten hebben ten aanzien van aansturing en contractmanagement. Daarnaast maakt een langer dienstrooster een langere contractuele arbeidsduur voor de chauffeur mogelijk, wat bijdraagt aan een succesvolle werving en/of behoud van chauffeurs binnen de huidige lastige arbeidsmarkt. Ook met clusteren bestaat nog steeds voldoende toegang voor mkb-bedrijven om in te schrijven op de opdracht. De omvang van de opdracht is niet dusdanig dat zij niet door mkb-bedrijven zou kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast kunnen mkb-bedrijven de opdracht al dan niet in combinatie en/of met onderaannemers invullen.