

Nota van Inlichtingen 3 - EU aanbesteding Leerlingen-/ en jeugdvervoer d.d. 13 januari 2026

Vraag referentienummer 113:

Vervolg op vraag Ref vraag 76 Nvl 2 deel 2 van 2

3. Specifiek voor de boetes bij elementen Inzet van vaste chauffeurs voor reizigers die hier baat bij hebben én Hoge mate van affiniteit van de chauffeurs met de doelgroep.

U geeft aan dat er een boete geldt van € 5,00 per rit.

A. Beseft u dat dit neerkomt op € 5,00 per rit per element? Bijvoorbeeld: bij 6 leerlingen in één voertuig kan dit resulteren in € 30,00 per route. Dit staat niet in verhouding tot de opbrengst van een route. Bedoelt u niet € 5,00 per route?

B. Betreft dit een boete per dag, per week, per maand of per jaar? Als u dit per dag kan opleggen: bij een perceel met 4.000 ritten per maand (zoals perceel 4) betekent dit theoretisch een kans op een boete van maar liefst € 20.000 per maand. Een disproportioneel risico dat niet in verhouding staat tot de opdracht.

C. Door de boetes op deze manier te noemen beperkt u de creativiteit van gegadigden. Een voorstel moet immers te koppelen zijn aan een rit en niet aan het systeem (bijvoorbeeld klanttevredenheid of klachtenpercentage). Dit ontmoedigt innovatieve ideeën die niet vanzelfsprekend aan één rit of chauffeur zijn toe te wijzen.

Conclusie

Het doel van het kwaliteitsplan chauffeurs is het structureel verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening door inschrijvers te stimuleren om innovatieve, haalbare en klantgerichte voorstellen te presenteren. De huidige opzet van het gunningscriterium werkt dit echter tegen. In plaats van creativiteit en vernieuwing te bevorderen, ontstaat een situatie waarin inschrijvers bij voorkeur kiezen voor zekerheid: Inschrijvers beperken zich tot veilige, eenvoudig meetbare maatregelen in plaats van ambitieuze verbeteringen die daadwerkelijk bijdragen aan een nog hogere kwaliteit. Gegadigde verzoekt u daarom met klem om:

- Bovenstaande vragen te beantwoorden
- Stapeling van boetes uit te sluiten. Immers, indien een gegadigde meer voorstellen doet is de kans op de boete al hoger.
- De boetestructuur voor de elementen 'Inzet van vaste chauffeurs voor reizigers die hier baat bij hebben' en 'Hoge mate van affiniteit van de chauffeurs met de doelgroep' aan te passen naar een model dat ruimte biedt voor zowel voorstellen op individueel chauffeurs-/ritniveau als op systeemniveau. Indien u hier niet toe bereid bent, verzoekt gegadigde om deze boetes in ieder geval te wijzigen naar € 5,00 per route in plaats van per rit.

Gegadigde verzoekt u om binnen 2 werkdagen een beantwoording te geven. Indien dit vanwege de kerstdagen niet haalbaar is, gaat gegadigde ervan uit dat de inschrijftermijn met minimaal 2 weken wordt verlengd.

Antwoord vraag referentienummer 113:

3A. Inderdaad, wij bedoelen per route enkele reis.

3B en 3C. De aanbestedende dienst merkt op dat in uw vragen sterk de nadruk wordt gelegd op het maximaliseren van creativiteit. Dit is geen op zichzelf staand doel. Wij ontvangen graag een aanbod dat de kwaliteitseisen overstijgt, maar willen dat dit realistisch is. Wij verwachten dat inschrijvers dit als vertrekpunt nemen bij hun aanbieding. Wij zijn bijvoorbeeld niet op zoek naar voorstel dat dankzij creativiteit aantrekkelijk oogt, maar in de praktijk niet goed uitvoerbaar blijkt te zijn. Boetes worden uitsluitend opgelegd wanneer niet wordt geleverd wat u zelf heeft toegezegd.

Vraag referentienummer 114:

Omdat de beschikbare ruimte in de vraag- en antwoordmodule van TenderNed te beperkt is om onze volledige vraag te stellen, hebben we deze opgesplitst in twee delen. Dit bericht betreft deel 1 van 2.

Gegadigde constateert dat de beantwoording in de vorige Nota van Inlichtingen onvoldoende duidelijkheid geeft en nieuwe onduidelijkheden creëert. Wij verzoeken u met spoed om een nadere toelichting op de volgende punten:

1. Beoordelingskader kwaliteitsplan

Met de aanpassing van het gunningscriterium; 'kwaliteitsplan chauffeurs' is de kern van het probleem niet opgelost. Het blijft voor ons onduidelijk hoe u objectief gaat beoordelen. Meet u bijvoorbeeld de kwaliteit van de voorstellen of de kwantiteit? Onder de toelichting van de beoordeling voegt u bovendien toe dat u beoordeelt op het "overall beeld van het ingediende kwaliteitsplan". Dit is geen SMART-omschrijving van het beoordelingskader en geeft (of suggereert) juist extra ruimte voor subjectiviteit in de beoordeling. Kunt u toelichten op welke manier u een objectieve beoordeling waarborgt?

2. Boetebepalingen bij elementen kwaliteitsplan

In het kader van de boetebepalingen heeft gegadigde (op dit moment) een aantal vragen die bepalend zijn voor de inschrijving:

- Is een stapeling van boetes per element mogelijk? Met andere woorden: indien een inschrijver 6 voorstellen doet voor het element 'Invulling van het management richting chauffeurs op een manier die zich in de praktijk heeft bewezen als effectief en met positieve werking op de kwaliteit' is deze dan ook 6 keer strafbaar? Dus riskeert de opdrachtgever bij een onvoldoende prestatie op alle 6 de voorstellen een boete van $6 \times \text{€ } 10.000,00$? Dit ontmoedigt inschrijvers mogelijk om creatief en innovatief te zijn. Immers: hoe meer voorstellen een inschrijver indient, des te groter wordt het risico op een hogere totale boete.
- Dezelfde vraag geldt voor de overige 2 elementen. Als de inschrijver 5 voorstellen doet op het element 'inzet van vaste chauffeurs voor reizigers die hier baat bij hebben' of 'Hoge mate van affiniteit van de chauffeurs met de doelgroep': Krijgt deze dan een boete van $5 \times \text{€ } 5,00$ per rit (of route, zie vraag bij 3A) opgelegd?

zie vervolg bij deel 2 van 2

Antwoord vraag referentienummer 114:

1. Beoordelingskader kwaliteitsplan

De beoordeling vindt plaats op basis van vooraf bekendgemaakte criteria en een vastgestelde beoordelingssystematiek. Daarmee wordt objectiviteit en gelijke behandeling gewaarborgd. Het beoordelingsteam beoordeelt niet op kwantiteit, maar op de kwaliteit van de inhoudelijke uitwerking van het plan van aanpak, zoals omschreven in de beoordelingscriteria.

De term "overall beeld" verwijst niet naar een vrij interpreteerbare indruk, maar naar de integrale weging van de mate waarin het ingediende plan aansluit bij de in de leidraad genoemde beoordelingsaspecten, te weten:

- concreetheid van resultaten
- realiteitsgehalte
- specificiteit en meetbaarheid

- mate van uitbouw op het Programma van Eisen
- overtuigingskracht en logische onderbouwing

Deze aspecten vormen gezamenlijk het beoordelingskader. De beoordelingsschaal (0–150 punten) geeft vervolgens duidelijk aan welke mate van meerwaarde leidt tot welke score.

Daarnaast wordt objectiviteit geborgd door:

- Beoordeling door meerdere deskundigen, die eerst onafhankelijk van elkaar beoordelen.
- Een consensusoverleg, waarin verschillen worden besproken en een gezamenlijke score wordt vastgesteld.
- Beoordeling zonder kennis van de prijs, zodat inhoud en kwaliteit centraal staan.
- Een uniform beoordelingskader, dat voor alle inschrijvers gelijk wordt toegepast.

De beoordelingssystematiek is daarmee transparant, vooraf kenbaar en gebaseerd op inhoudelijke kwaliteitscriteria. Binnen deze kaders is voldoende ruimte om kwalitatieve verschillen tussen inschrijvingen te beoordelen, zonder afbreuk te doen aan objectiviteit of gelijke behandeling.

2. Boetebepalingen bij elementen kwaliteitsplan

Voor het element *Inzet van vaste chauffeurs voor reizigers die hier baat bij hebben*: is de boete maximaal € 5,00 per route enkele reis.

Voor het element *Hoge mate van affiniteit van de chauffeurs met de doelgroep*: is de boete maximaal € 5,00 per route enkele reis.

Voor het element *Invulling van het management richting chauffeurs op een manier die zich in de praktijk heeft bewezen als effectief en met positieve werking op de kwaliteit*: is de boete maximaal € 10.000 per schooljaar.

Indien een inschrijver meerdere maatregelen aanbiedt dan blijft de boete per element gelijk. Binnen elk element worden boetes niet gestapeld.