Adviesraad Sociaal Domein Nieuwegein

Het College van B&W
Postbus 1
3430 AA Nieuwegein

Contactpersoon V. Hogendoorn
Telefoon 14030
E-mail v.hogendoorn@nieuwegein.nl

Datum 8 januari 2019
Onderwerp Adviesaanvraag aanbesteding leerlingenvervoer

Geacht College,

De Adviesraad Sociaal Domein Nieuwegein heeft met veel waardering kennis genomen van de Aanbestedingsleidraad Europese Aanbesteding Leerlingenvervoer van de gemeenten Montfoort, Nieuwegein, Lopik en IJsselstein. Het is een gedegen document waarin de eisen die aan een kwalitatief goed leerlingenvervoer gesteld kunnen worden zorgvuldig zijn verwerkt. Wij hebben bij onze beoordeling vooral gelet op de vraag of de kwaliteit van de aan te besteden dienst in deze leidraad voldoende is gewaarborgd en vinden het dan ook positief dat de kwaliteit bij de uiteindelijke beslissing over de keuze van de aanbieder zwaarder weegt dan de prijs. Eveneens positief zijn wij over de opname van een social returnbepaling in deze leidraad (par. 4.31). Wel vragen wij ons af waarop de percentages bij deze beide punten gebaseerd zijn (40/60% bij kwaliteit-prijsverhouding; 5% bij social return). Wij zouden ons kunnen voorstellen dat de kwaliteit bij de uiteindelijke gunning nog wat zwaarder weegt, terwijl ook het social returnpercentage mogelijk wat hoger zou kunnen uitvallen. Positief zijn wij ook over de optie die in deze leidraad geboden wordt om het leerlingenvervoer te combineren met jeugdwetvervoer, maar dit is hier vrij summier uitgewerkt.

Aansluitend op deze positieve beoordeling hebben wij nog wel enkele vragen die voor een belangrijk deel voortkomen uit de praktijkervaringen, welke soms minder positief blijken.

Onderaannemers
In de eerste plaats betreft dit het inzetten van onderaannemers door de opdrachtnemer. In principe zijn de voorwaarden waaronder dit is toegestaan goed in de leidraad opgenomen, maar de ervaring wijst uit dat het juist bij onderaannemers lastig is om de uitvoering van de dienstverlening volgens de in de aanbestedingsleidraad vastgestelde kwaliteitsnormen te laten verlopen. De opdrachtnemer dient hierop zeer alert te zijn en de onderaannemer te houden aan de afgesproken richtlijnen. Gebruikers noch opdrachtgever mogen merken dat er van onderaannemers sprake is.

Reistijd; in- en uitstapplaatsen
In de leidraad wordt de maximale reistijd per leerling gesteld op 90 minuten; dat vinden wij lang, zeker gezien de eigenschappen van de kinderen om wie het gaat. Is het mogelijk om deze maximale reistijd te beperken of te nuanceren (waarbij bijvoorbeeld de maximale reistijd gekoppeld wordt aan de afstand tussen het woonadres en de school)?
Ook begrijpen wij de uitzondering niet voor kinderen uit Lopik of Montfoort, die naar De Keerkring of De Wenteltrap gaan (max. reistijd 60 minuten; blz. 33). Wat maakt deze scholen bijzonder of waarom kan deze regel niet ook voor kinderen uit IJsselstein en Nieuwegein gelden?
Positief zijn wij over de mogelijkheid dat kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer op een andere locatie uitstappen dan het woonadres (een oppasadres of BSO). Dit doet recht aan de situatie dat beide ouders een baan hebben. Wel missen wij in deze leidraad de bepaling uit de aankomende Verordening Leerlingvervoer dat het om slechts 1 alternatief adres mag gaan, dat bovendien niet te ver uit de buurt van het woonadres mag liggen (is dat wel zo dan zouden volgens de conceptverordening de extra kosten voor rekening van de ouders komen).
Op blz. 43 en 44 worden de ophaal- en afzetmarges genoemd voor de gebruikers van het leerlingenvervoer. We willen benadrukken dat de daar vermelde aankomst-, wacht- en vertrektijden dus ook voor de chauffeurs gelden. We hebben uit contacten met gebruikers begrepen dat hier nog wel eens wat mis gaat.
Tenslotte vragen wij ons af of de in- en uitstaptijd van 1 minuut (blz. 50) per leerling wel reëel is en niet een onnodige druk legt op de chauffeurs.

Eigenschappen kinderen
Op blz. 35 vv. worden een aantal eisen gesteld die voortvloeien uit de lichamelijke en psychische gesteldheid van de kinderen die vervoerd worden, zoals een vaste zitplaats, vaste chauffeurs en vervangers, kennis bij de chauffeurs van de vervoerskenmerken van de kinderen en de chauffeurseisen (par. 4.14.1). Wij kunnen niet genoeg benadrukken hoe belangrijk deze eisen zijn tijdens de aanbestedingsprocedure en bij de gunning. Wat ons betreft mag dit nadrukkelijker gewogen worden in het plan van aanpak uitvoering en tijdens de presentatie (hoofdstuk 7)

Klachten en borging kwaliteit
Zoals hiervoor al gezegd, is het belangrijk dat er ook na de gunning en contractering toezicht blijft op de kwaliteit van de uitvoering van het leerlingvervoer. In de paragraaf over klachten en incidenten wordt opgemerkt dat er overleg plaats KAN vinden tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en (vertegenwoordigers van) gebruikers. Wij willen aanbevelen zulk overleg structureel (minimaal jaarlijks) te doen plaatsvinden. Daarnaast is het raadzaam om duidelijk te communiceren met (vertegenwoordigers van) gebruikers waar en op welke manier (spoed-) klachten telefonisch gemeld kunnen worden, juist wanneer men gebruik maakt van onderaannemers.

Controle en toezicht
Bij paragraaf 4.19 (Controle en toezicht) bevelen wij aan niet alleen te vermelden DAT er controles en audits worden uitgevoerd, maar ook door wie en op welke wijze (bijvoorbeeld door de gemeenten zelf dan wel door externe auditbureaus).

Routeplanner
Ten slotte nog een opmerking terzijde: in de leidraad wordt aangegeven dat als routeplanner Easy Travel Netwerk wordt gebruikt; in het overleg dat wij hadden over de Verordening en Beleidsregels leerlingenvervoer werd de ANWB-routeplanner genoemd. Mogelijk kan of moet dit worden aangepast?

In het vertrouwen dat u deze opmerkingen meeneemt in het overleg met de partnergemeenten, wensen wij u succes bij de voortgang van de aanbesteding met een voor gemeente en gebruikers gunstig resultaat.

Met vriendelijke groet,

Namens de Adviesraad Sociaal Domein
dr. P.J.H. Selten
voorzitter

Voor deze,
Mevr. V. Hogendoorn

ambtelijk secretaris