Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Nieuwegein

Strategie Maatschappelijke Ontwikkeling

Contactpersoon Priscilla Dijkhuizen
Telefoon (030) 607 15 76
E-mail p.dijkhuizen@nieuwegein.nl

Adviesraad Sociaal Domein Nieuwegein
t.a.v. de voorzitter, dhr. P. Stelten

Datum 22 februari 2019
Kenmerk
Zaaknummer 0751151
Berichtnummer 633835
Onderwerp Reactie Adviesaanvraag Aanbestedingsleidraad Leerlingenvervoer

Geachte heer Stelten,

Op 8 januari 2019 ontvingen wij het advies van de Adviesraad Sociaal Domein Nieuwegein bij de concept aanbestedingsleidraad leerlingenvervoer. Hartelijk dank hiervoor. Hieronder reageren wij op de vragen, opmerkingen en de suggesties in het advies.

1. *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)*

De verhouding is door de 4 gemeenten onderling afgestemd waarbij ervoor gekozen is om kwaliteit zwaarder te laten wegen dan de prijs. Deze weging komt overeen met de uitvraag van 2015 en er is voor gekozen om deze te handhaven. Prijs/kwaliteit van 40/60 is ook gebruikelijk als je prijs minder dominant wilt laten doorwerken.

Met betrekking tot het percentage van 5% social return: Gemeentelijk aankoopbeleid van de Lekstroomgemeenten bepaalt bij een Eu-aanbesteding dat de leverancier 5% van de opdrachtsom besteedt aan social return. Hiermee creëren de Lekstroomgemeenten zoveel als mogelijke maatschappelijke waarde.

Dit percentage van 5% staat overigens los van de 40/60% verhouding (prijs/kwaliteit) van de gunning.

2. *Positief zijn wij ook over de over optie die in deze leidraad geboden wordt om het leerlingenvervoer te combineren met jeugdwetvervoer, maar dit is hier vrij summier uitgewerkt.*

Ons inziens is het Jeugdwetvervoer voldoende uitgewerkt in de leidraad. Verder zijn de bijzonderheden ervan aangegeven in paragraaf 4.2. Voor het overige komen de kenmerken overeen met het leerlingenvervoer.

3. *Onderaannemers: 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.*

Eens. Echter, de hoofdaannemer heeft volgens de aanbestedingswet het recht gebruik te maken van de middelen van andere partijen. Hij blijft echter verantwoordelijk. Door te stellen dat de onderaannemer tenminste 90% van het tarief moet ontvangen trachten we te bewerkstelligen dat ook de onderaannemer kwaliteit kan bieden. Dit percentage verwerken wij in de aanbestedingsleidraad.

4. *Reistijd: in-en uitstappen: 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?

De reistijd van 90 minuten is een in het land veelgebruikte maximale individuele reistijd. Deze werd daarnaast al gehanteerd in de uitvraag van 2015.

De gemeenten Lopik en Montfoort concludeerden dat de gereden routes naar de Keerkring en Wenteltrap niet altijd de meest efficiënte routes waren. Er blijkt een korte binnendoor route te zijn. Met het inperken van de maximale individuele ritduur voor de leerlingen van deze scholen, dwingen de gemeenten Lopik en Montfoort de vervoerder om deze kortere route te rijden.

5. *Reistijd: in-en uitstappen: Wel missen wij in deze leidraad de bepaling uit de aankomende Verordening Leerlingenvervoer dat het om slechts 1 alternatief adres mag gaan, dat bovendien niet te ver uit de buurt van het woonadres mag liggen.*

Dit is de regel die opgenomen is in de verordening leerlingenvervoer. Het is een ambtelijke taak om correct te beschikken (dus ook naar een alternatief adres). Het is vervolgens aan de vervoerder om hetgeen dat in de beschikking staat uit te voeren. Zie ook paragraaf 1.3 van de leidraad.

6. *Reistijd: in-en uitstappen: 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.*

In de leidraad is opgenomen dat alle tijden worden gelogd in de dataterminal. De tijden van het voertuig zijn dus altijd te herleiden. Dit is ook een punt dat in de managementrapportage kan worden opgenomen. We voegen het toe in paragraaf 4.13.

7. *Reistijd: in-en uitstappen: 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.*

De in- en uitstaptijd van een leerling in een rolstoel is 4 minuten. De praktijk leert dat deze tijden reëel zijn.

8. *Eigenschappen kinderen: Wat ons betreft mag dit nadrukkelijker gewogen worden in het plan van aanpak uitvoering en tijdens de presentatie (hoofdstuk 7).*

Wij nemen dit punt mee bij de borging en de presentatie. Dit houdt in dat er meer aandacht zal worden besteed aan het punt: Een uitwerking waarin de Inschrijver aangeeft hoe deze tegen het vervoer en de doelgroep aankijkt en hoe hij aan die kennis en visie in de praktijk uitdrukking geeft.

9. *Klachten en borging kwaliteit: 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.*

Als er een specifieke klacht/ incident in het vervoer plaatsvindt, vindt er een gesprek plaats tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en de gebruiker (of diens vertegenwoordiger) die het betreft.

Het onderwerp klachten en incidenten komt daarnaast structureel aan bod in het reguliere voortgangsoverleg tussen opdrachtnemer en opdrachtgever.

10. *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).*

In de leidraad staat het volgende: De Opdrachtgever heeft het recht om steekproefsgewijs controle uit te (laten) voeren. Ons inziens kun je hier als Opdrachtgever alle kanten mee op.

11. *Routeplanner: 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?*

De routeplanner die genoemd wordt in de beleidsregels, wordt gehanteerd om te bepalen of iemand in aanmerking komt voor het vervoer. Voor de planning waarop de facturatie wordt beoordeeld wordt Easytravel gebruikt. Dit zijn 2 losse onderdelen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u aanvullend vragen heeft over of een toelichting wenst bij de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met mw. P. Dijkhuizen. Zij is te bereiken via p.dijkhuizen@nieuwegein.nl of via telefoonnummer 030-6071576.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders,

Niek Wolters
hoofd afdeling Strategie Maatschappelijke Ontwikkeling