

Van: : college van burgemeester en wethouders

Datum : 11 september 2018

Portefeuillehouder(s) : Wethouder Becht

Portefeuille(s) : Onderwijs

Contactpersoon : C. de Heer

Tel.nr. : 8274

E-mailadres : heer.c@woerden.nl

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 42 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door Rianne Vrolijk van de Fractie van STERK Woerden over (leerlingen)vervoer

Beantwoording van de vragen:

1. Welke factoren spelen mee in de beslissing over de aanvraag van het leerlingenvervoer?

De aanvragen voor het leerlingenvervoer worden getoetst aan de Verordening leerlingenvervoer gemeente Woerden 2009 en de Beleidsregels kosten schoolbezoek gemeente Woerden 2012 (verder respectievelijk verordening en beleidsregels.) Met deze regelgeving geeft de gemeente Woerden uitvoering aan wat in de onderwijswetgeving is vastgelegd over het leerlingenvervoer (in artikelen 4 van de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs.) In willekeurige volgorde spelen de volgende factoren vooral mee in de beslissing van ons college een vorm van leerlingenvervoer wel of niet toe te kennen:

- de leeftijd en beperking bij het zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer van de leerling
- de verantwoordelijkheid van de ouders
- het inkomen van de ouders
- het type onderwijs
- de identiteit van het onderwijs
- de afstand tussen huis en school
- de aanwezigheid en de doelmatigheid van het openbaar vervoer en
- de kosten voor de gemeente

2. Hoe is de verhouding tussen het stimuleren van de zelfredzaamheid tegenover de kosten voor vervoer?

In wet- en regelgeving is vastgelegd dat het recht op leerlingenvervoer en de vorm van leerlingenvervoer afneemt c.q. soberder wordt naarmate de zelfredzaamheid van de leerling toeneemt. Als een leerling volledig zelfredzaam is, is er geen recht op vervoer en zijn er ook geen kosten voor het leerlingenvervoer voor de gemeente. In de gemeente Woerden gaan vooral leerlingen van het speciaal onderwijs (40 % van de leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer) en leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs met de schooltaxi naar hun school (34 %). Leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs reizen alleen met de schooltaxi als zij niet zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen.

Wettelijk hoeft de gemeente geen vervoersvoorziening aan te bieden voor leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs die wel zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer. Uw raad heeft in de verordening vastgelegd dat deze leerlingen wel met de schooltaxi mee mogen als er geen openbaar vervoersverbinding is tussen huis en school of het openbaar vervoer is niet doelmatig genoeg (met

doelmatig bedoelen wij het reizen met het openbaar vervoer waarbij de leerling buiten zijn woonplaats niet meer dan een keer hoeft over te stappen of het reizen met het openbaar vervoer is korter dan 90 minuten enkele reis.) Dit aantal is niet meer dan 5 % van het totaal aantal leerlingen dat een vorm van leerlingenvervoer krijgt. Het gaat om bestemmingen zoals Amsterdam, Amersfoort, Bilthoven, Doorn, St. Michielsgestel en Zeist. De ouders van deze leerlingen betalen wel de inkomensafhankelijke bijdrage van € 522 per gezin, per jaar. Ouders van leerlingen van het speciaal onderwijs en van het voortgezet speciaal onderwijs (die niet zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer) betalen geen eigen bijdrage.

Leerlingen van het (speciaal) basisonderwijs wordt een vergoeding van de kosten van openbaar vervoer (de kosten voor de leerling en die voor de begeleider van de leerling) aangeboden. Dit is een beperkt aantal leerlingen (26%, en ruim twee derde van deze leerlingen gaat naar het reguliere basisonderwijs) omdat er in Woerden op korte afstand passend (speciaal) basisonderwijs aanwezig is (waaronder De Keerkring.) Ouders van leerlingen van het (speciaal) basisonderwijs in Woerden kiezen in de praktijk er vrijwel altijd voor om zelf of in georganiseerd verband hun kinderen naar hun school te brengen. De vergoeding voor de kosten van openbaar vervoer of de kilometervergoeding wordt hiervoor ingezet. Deze ouders betalen ook de inkomensafhankelijke bijdrage van € 522 (en ook een inkomensafhankelijke bijdrage [gemiddeld ongeveer € 715] per gezin per jaar als de basisschool verder dan 20 kilometer van huis is gelegen.)

Voor het schooljaar 2018-2019 krijgen 187 leerlingen een vorm van leerlingenvervoer: 73% schooltaxi, 24% kilometervergoeding en 3% vergoeding van de kosten van openbaar vervoer.

3. Hoe denkt de gemeente mee in het stimuleren van de zelfredzaamheid van een kind in de aanvraag van het leerlingenvervoer?

Dat is beperkt, zie ook de vorige vraag. Samen met de gemeenten in de regio wil ons college een actiever beleid voeren om leerlingen waar dit kan de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer. Dit beleid richt zich vooral op het speciaal basisonderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs. In de praktijk zijn dit de minst kwetsbare kinderen (qua type onderwijs en qua leeftijd.) Bij de aanbesteding van het doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer en vervoer op basis van de Jeugdwet) voor 2018 en verder was het bevorderen van zelfredzaamheid een selectiecriteria (zie ook vraag 4/5 bij Aanbestedingsproces.)

4. In hoeverre is de gemeente in staat om maatwerk te leveren aan ouders en kinderen met een specifieke vraag of behoefte?

De gemeente levert maatwerk of te wel verstrekt in vrijwel alle situaties een vorm van leerlingenvervoer waar ouders voor hun kinderen om vragen, tenminste als dit voor de gemeente niet duurder is dan de collectieve schooltaxi die naar dezelfde school en/of een cluster van scholen rijdt. Uw raad heeft dit uitgangspunt vastgelegd in de verordening (onder andere in de artikelen 4, 14, 19 en 27.) Als de beperking van de leerling individueel taxivervoer vereist, dan wordt dit georganiseerd, ongeacht de kosten.

5. Wat is de relatie tussen de bereikbaarheid van de school en de vergoeding van het OV?

In de praktijk is die er alleen bij het (speciaal) basisonderwijs. Hoe dichterbij het onderwijs, hoe eerder een vergoeding wordt gegeven voor openbaar vervoer. Dit gaat vooral om het leerlingenvervoer binnen de gemeente Woerden. Overigens kiezen ouders er dan meestal voor hun kinderen zelf te vervoeren (al dan niet in collectief verband.)

6. Waarom moeten ouders zelf de kosten voor het OV betalen als de school goed bereikbaar is? Heeft de gemeente geen zorgplicht over deze kinderen?

Dat is in de onderwijswetten vastgelegd. De gemeente heeft geen zorgplicht voor deze kinderen, dit behoort tot de verantwoordelijkheid van de ouders.

7. Wat is het verschil tussen kinderen die naar het (S)BO, SO of VSO gaan met betrekking tot het vergoeden van de kosten voor het openbaar vervoer?

Leerlingen van het (speciaal) basisonderwijs krijgen vrijwel altijd een vergoeding voor het openbaar vervoer als ze recht hebben op leerlingenvervoer (dit komt door de beperkte afstand én doordat de wetgever er vanuit gaat dat deze leerlingen minder kwetsbaar zijn.) Voor het speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs, komen leerlingen door hun leeftijd en/of beperking meestal in aanmerking voor schooltaxivervoer. Als leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen, dan hebben zij wettelijk geen recht op een vorm van leerlingenvervoer.

8. Hoe komt het dat eigen vervoer door ouders (0,30 euro per km.) duurder is dan het vervoer per taxi?

Schooltaxivervoer is collectief vervoer. De gemeente betaalt per zogenoemd beladen voertuiguur. De schooltaxi rijdt ook als er maar één leerling in zit. Voor elke extra leerling die meegaat naar dezelfde school of cluster van scholen, komen alleen de kosten (tijd) erbij die moeten worden gemaakt om de leerling binnen de gemeente op te halen en thuis te brengen. In de meeste gevallen is de schooltaxi voor de gemeente dan ook goedkoper dan het vergoeden van eigen vervoer.

9. Waarom hanteert de gemeente Woerden een tarief van 0,30 per km en zijn er geen andere vergoedingen mogelijk in overleg met de ouders om zo meer maatwerk te kunnen leveren? Bijvoorbeeld de wettelijke belastingvrij vergoeding van 0,19 per km?

De modelverordening van de VNG voor het leerlingenvervoer gaat uit van 0,37 cent per kilometer. De bijdrage van 0,30 cent per kilometer die de gemeente Woerden hanteert is in 2011 in hoger beroep getoetst in een uitspraak van de Raad van State (vindplaats: ECLI: NL: RVS:2011: BR0481) , ten gunste van de gemeente Woerden. Het bedrag, oordeelde de Raad van State, is hoog genoeg om geen belemmering te zijn voor het bezoeken van passend onderwijs voor de leerling; 19 cent is veel te weinig en zou wel een belemmering zijn. De hoogte van de Woerdense bijdrage (plus de eigen bijdrage per gezin in plaats van per leerling zoals in de modelverordening staat) houdt het collectief regelen van eigen vervoer binnen de gemeente Woerden en naar de islamitische basisschool in Alphen aan den Rijn aantrekkelijk voor ouders (het gaat om 18% van het totaal aantal leerlingen dat een vorm van leerlingenvervoer krijgt.) Deze vorm van zelfredzaamheid van ouders koestert ons college.

10. Voor welk tarief wordt een 'loper' (kind dat niet per rolstoel hoeft te worden vervoerd en dus een 'gewone' stoel in het taxivervoer kan gebruiken) vervoerd?

Het schooltaxivervoer wordt in Woerden uitgevoerd door twee bedrijven met verschillende tarieven (zie ook vraag 8 over de uitleg van het tarief.)

Vervoersservice Van Driel uit Oss vervoert alle kinderen uit Woerden naar bestemmingen die liggen binnen de gemeenten Alphen aan den Rijn, De Ronde Venen, Gouda, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Uithoorn, Utrecht en Woerden (55% van het totaal aantal kinderen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer), voor een starttarief per rit van € 10 (€ 18 voor een rolstoelbus) plus € 41,84 per uur (beladen voertuiguur.)

Willemsen - de Koning Groep uit Arnhem vervoert alle kinderen uit Woerden die naar andere bestemmingen gaan (19% van het totaal aantal kinderen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer), voor een starttarief per rit van € 10 (€ 18 voor een rolstoelbus) plus € 56,25 per uur (beladen voertuiguur.)

11. In veel gevallen gaat om kinderen die nagenoeg geheel afhankelijk zijn van de welwillendheid van de chauffeurs. Hoe kijkt de gemeente aan tegen de kwetsbaarheid van de doelgroep?

Ons college weet dat kinderen die met de schooltaxi meegaan door hun beperking en/of door leeftijd kwetsbaar zijn. Ons college weet ook dat het heel wat voor ouders is om hun kinderen te laten mee gaan met de schooltaxi.

Binnen onze organisatie werken mensen die langjarig betrokken zijn met, kennis hebben van en ervaring hebben met het leerlingenvervoer en met de kwetsbare doelgroep en hun ouders. Dit vindt zijn weerslag in de vele programma's van eisen die de afgelopen jaren zijn opgesteld. Dagelijks wordt toegezien op de naleving hiervan. Niet alleen door onze organisatie maar ook door de door ons gecontracteerde taxibedrijven die ook weten om te gaan met het vervoer van kwetsbare kinderen, zowel op kantoor als in de taxi. Voor het schooltaxivervoer wordt door ons college 0,66 fte ingezet, voor bijna 200 leerlingen die van een vorm van leerlingenvervoer gebruik maken.

12. Welke maatregelen en voorwaarden treft en schept de gemeente om een goede zorg voor deze kinderen te waarborgen?

Ons college verwijst graag hiervoor naar het actuele programma van eisen (bijlage). Hierin hebben wij alle maatregelen en voorwaarden beschreven. Dit is een evenwicht geheel dat in zijn verband moet worden bekeken. Toch hieronder een gedeelte hieruit ter illustratie:

'In dit Programma van Eisen zijn een groot aantal kwaliteitseisen geformuleerd die betrokkenen belangrijk vinden bij de uitvoering van het schooltaxivervoer. Voor een aantal kwaliteitseisen geldt dit in het bijzonder. Het niet nakomen van deze eisen heeft namelijk grote impact op de dag van de reiziger.

Daarom kan de opdrachtgever aan de opdrachtnemer een direct opeisbare boete voor de volgende drie specifieke tekortkomingen opleggen:

- 1. als de reiziger niet wordt opgehaald of niet wordt thuisgebracht of als de reiziger te laat op de (school)locatie arriveert of wordt opgehaald.*
- 2. als de reiziger niet door de vaste chauffeur wordt gereden (...)*
- 3. als de reiziger individueel vervoerd moet worden, en er andere personen dan de chauffeur, de reiziger of de begeleider in hetzelfde voertuig toch meerijden (...)*
- 4. Voor de boete (...) geldt een omgekeerde bewijslast: als de opdrachtnemer stelt dat er geen sprake is van een tekortkoming, bijvoorbeeld door overmacht, dan moet dit door de opdrachtnemer schriftelijk worden aangetoond.'* (paragraaf 8.10.2., pagina 33.)

13. Veelal gaat het om vervoer van kinderen die moeite hebben met prikkelverwerking, sociale interactie en veranderingen. Hoe houdt de gemeente rekening met de kwetsbaarheid van deze kinderen in de wisseling van de vervoersaanbieder?

Ons college is zich er van bewust dat wisseling van taxibedrijven, en dan vooral van andere chauffeurs, van andere kinderen, van andere routes impact heeft op deze kwetsbare doelgroep. Dit is een vervelend aspect van collectief vervoer dat ook nog eens om de zoveel tijd moet worden aanbesteed. Wij willen dan ook voor langere tijd contracten kunnen afsluiten. Het nieuwe contract kan voor zes schooljaren worden uitgevoerd zonder een nieuwe aanbestedingsprocedure nodig is.

Voor het begin van elk schooljaar moet de nieuwe en vaste chauffeur (de eis van een vaste chauffeur per route is een van de dragers van de kwaliteit van het schooltaxivervoer) persoonlijk kennis maken met de leerling en zijn ouders. Onze ervaring is dat bij de start van een nieuwe vervoerder de veranderingen het grootst zijn, daarna een stuk minder of niet meer. Het is uiteraard niet in het belang van de leerlingen en hun ouders, maar ook niet in het belang van de taxibedrijven, als het niet per se nodig is, jaarlijks veel te veranderen.

Aanbestedingsproces

1. Hoe komt het dat het oude contract binnen een jaar opgebroken wordt en er opnieuw aanbesteed wordt?

Ons college heeft besloten om samen met de gemeenten De Ronde Venen, Oudewater en Stichtse Vecht, het schooltaxivervoer en zoveel als mogelijk is het vervoer op grond van de Jeugdwet, Europees aan te

besteden voor de periode 1 augustus 2018 tot 1 augustus 2020 en verder. De gemeente heeft het schooltaxivervoer Europees aanbesteed omdat de verwachte grootte van het contract boven de verplichte aanbestedingsgrens van € 221.000 ligt. Wij willen het schooltaxivervoer niet meer apart benaderen, en zien het als onderdeel van een integrale aanpak van al het gemeentelijk doelgroepenvervoer. Dit alles in relatie tot het openbaar vervoer en alternatieve vormen van vervoer. Het organiseren van het combineren van doelgroepen is echter complex en stond en staat nog in de kinderschoenen. Dat geldt niet alleen voor onze gemeente en regio, maar ook landelijk. In regionaal U-16-verband zijn al veel stappen in de gewenste richting gemaakt. Onze regio Utrecht-West is de eerste Utrechtse regio die is gestart met het gezamenlijk aanbesteden van vormen van doelgroepenvervoer. Bij de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer voor 2018 e.v. wordt het schooltaxivervoer en het vervoer op grond van de Jeugdwet (deel dat vanuit de gemeente wordt georganiseerd) ingekocht. Deze vormen van doelgroepenvervoer zijn allen route gebonden en passen daarmee goed bij elkaar. Zie verder de raadsinformatiebrief van 6 februari 2018 (Aanbesteding doelgroepenvervoer 2018 e.v., 18R.00064.)

2. Hoe komt het dat de gemeente opnieuw een deel van het vervoer (geen leerlingenvervoer) uitbesteedt aan een vervoerder waarover klachten zijn/waren?

Er waren klachten, en er zullen altijd klachten blijven. Dat geldt voor alle taxibedrijven, en dat geldt ook voor overheden. Het is aan ons de klachten zo beperkt mogelijk te houden, op te lossen en niet in herhaling te vallen. De impact voor de individuele leerling en voor zijn ouders is groot als er iets misgaat, als ouders niet serieus worden genomen en als er niets aan wordt gedaan. Daar is ons college zich van bewust (zie ook de antwoorden op de vragen 11 en 12 bij de vragen over het leerlingenvervoer.) We doen er alles aan om het schooltaxivervoer plezierig en veilig te laten verlopen. Uit elke aanbestedingsprocedure trekken wij lering: klachten, bezwaren en ervaringen van vele jaren, dragen bij aan gedegen aanbestedingsdocumenten (programma's van eisen.) Door contractmanagement en boeteclausules wordt sterk gemonitord op de uitvoering van de overeenkomst van het schooltaxivervoer.

Ons college heeft in drie gesprekken gedurende het schooljaar – naast de geregelde communicatie over de voortgang van het vervoer: specifieke en algemeen – met de directie van één van de twee taxibedrijven apart gesproken over een serie klachten. Dit is goed opgepakt door het taxibedrijf. Na het laatste gesprek dit voorjaar zien wij dat het beter gaat. Onze nieuwe contactpersoon en ook andere personen in het bedrijf zijn behulpzamer en reageren sneller en komen eerder met oplossingen, dan in het begin van het schooljaar. In het nieuwe schooljaar wisselt dit bedrijf overigens van perceel: van bestemmingen dichtbij Woerden naar het perceel van bestemmingen verder weg.

3. Hoe is het aanbestedingstraject van dit jaar verlopen?

Hiervoor verwijst ons college naar de raadsinformatiebrief van 29 mei 2018 (Uitkomst aanbesteding doelgroepenvervoer 2018-2020, 18R.00340.)

- ## **4. Welke voorwaarden worden (naast de prijs) meegenomen in het aanbestedingstraject?**
- ## **5. Hoe is de verhouding prijs <> kwaliteit in het aanbestedingstraject?**

Bij de beoordeling golden de volgende gunningcriteria:

- Duurzaamheid (10%)
- Pilots volgtijdig vervoer (10%)
- Stimulering zelfredzaamheid (10%)
- (Prijs 70%).

Prijs

Wat wij voor de leerlingen en voor hun ouders willen aan kwaliteit en overige eisen voor het schooltaxivervoer, hebben wij opgeschreven in het programma van eisen. Voor de taxibedrijven en voor ons zijn de beschreven kwaliteitseisen in het programma van eisen een wet van Meden en van Perzen: hieraan wordt niet getornd. Aan de bedrijven is gevraagd welk bedrag zij willen ontvangen voor het leveren van de door ons gewenste kwaliteit. Dit bedrag mocht niet lager zijn dan € 45 per uur (inclusief het starttarief) om 'cowboys' die de kwaliteit niet blijvend kunnen leveren, te weren.

Duurzaamheid spreekt voor zich denken wij (zie ook de raadsinformatiebrief van 29 mei 2018 (Uitkomst aanbesteding doelgroepenvervoer 2018-2020, 18R.00340.) De pilots volgtijdig vervoer en zelfredzaamheid lichten wij kort toe.

Pilots

Wij willen de komende contractperiode benutten om pilots uit te voeren om te onderzoeken of ander gemeentelijke doelgroepenvervoer, zoals Wmo-dagbestedingsvervoer, kan worden gecombineerd met het schooltaxivervoer en vervoer op grond van de Jeugdwet, en of dit dan ook wenselijk is. Het taxibedrijf moet medewerking verlenen aan een pilot, waarbij het doel is om routegebonden vervoersstromen efficiënt te laten aansluiten op routegebonden vervoersstromen binnen deze opdracht.

Zelfredzaamheid

Wij willen stimuleren dat leerlingen gebruik gaan maken van de fiets en/of het openbaar vervoer om naar school te gaan, als dit kan en hen dit kan worden geleerd. Wij denken dat dit goed is voor hun zelfredzaamheid en ontwikkeling. Wij verwachten van het taxibedrijf een actieve houding bij dit streven kinderen zelfstandiger te laten zijn.

6. Is de gemeente op de hoogte van het positieve sneeuwbaaleffect voor lokale bedrijven en inwoners (garagebedrijven, personeel in dienst van lokale vervoerders) door de aanbesteding te gunnen aan een Woerdense ondernemer? En het tegenovergestelde effect bij gunning aan een ondernemer van (ver) buiten Woerden.

Wij kunnen ons hierbij iets voorstellen. Echter door het doorlopen van een verplichte Europese aanbesteding kan er vanuit de gemeente geen invloed worden uitgeoefend op deelname of sturen van gunning aan lokale bedrijven. Daarbij staat het Woerdense ondernemers vrij zich te melden als onderaannemer bij een gegunde partij, als ze hier al niet door zijn uitgenodigd.

7. Op welke manier heeft de gemeente hierop ingespeeld?

In de aanbestedingsprocedure hebben wij bepaald dat het is toegestaan een gedeelte van het schooltaxivervoer in onderaanneming te geven. Hoe groot dit gedeelte is hebben wij niet nader bepaald. Uit ervaring weten wij dat hoofdaannemers van schooltaxivervoer die niet uit de regio komen vaak lokale en regionale onderaannemers inschakelen. De chauffeurs van de hoofdaannemer en van de onderaannemer zijn meestal in de regio woonachtig. Als bij de huidige contracten de chauffeurs elke ochtend uit Arnhem of uit Oss moeten komen, zouden ze nooit op tijd in de gemeente Woerden zijn.

8. Welke mogelijkheden ziet de gemeente om de aanbesteding aantrekkelijk te maken voor de Woerdense ondernemer?

Bij schooltaxivervoer gaat het om relatief grote bedragen. Dit beperkt de gemeente in haar bewegingsvrijheid. De gemeente Woerden heeft de drempels (wanneer moet worden aanbesteed, en welke vorm) voor enkelvoudig en meervoudig onderhands relatief hoog vastgesteld binnen de mogelijkheden van de aanbestedingswet. Hiermee is ruimte gecreëerd om deze lichtere procedures te kunnen toepassen. Het voordeel daarvan is dat de gemeente actief kan sturen op het meedoen van lokale ondernemers aan een aanbesteding. Van de Europese drempel kan echter niet worden afgeweken (Inkoop- en aanbestedingsbeleid 2017 gemeente Woerden.) Dit betekent dat de gemeente Woerden – wettelijk verplicht - een Europese aanbestedingsprocedure moet doorlopen

Je kunt er voor kiezen kleinere percelen te maken. Perceel 2 is bij deze aanbesteding bijvoorbeeld een stuk kleiner dan het andere perceel. Overigens heeft een lokaal bedrijf zich voor beide percelen ingeschreven, en is het niet geworden. Dat het ook anders uit kan pakken bewijst deze aanbesteding verder ook. Voor het zeer kleine gymvervoer (waarde ongeveer € 10.000 per jaar) voor een naburige gemeente – onderdeel van deze aanbesteding - heeft namelijk geen enkele regionale vervoerder zich voor ingeschreven.

9. Hoeveel is het verschil in het bedrag per kind per kilometer tussen de offertes?

Zie het antwoord op de vragen 10 bij de vragen over het (leerlingen)vervoer.

10. Hoe is de nieuwe vervoerder (van Driel) voorbereid op het vervoer van de doelgroep van het leerlingenvervoer? Is hierbij rekening gehouden met rolstoelen en verminderde mobiliteit van de kinderen?

Van Driel, maar ook Willemsen – de Koning, heeft jarenlange ervaring met schooltaxivervoer. Deze ervaring strekt zich ook uit naar het vervoer van leerlingen die minder mobiel zijn. Zie ook de antwoorden op de vragen 11 en 12 bij de vragen over het (leerlingen)vervoer. De taxibedrijven en wij doen er alles aan om het schooltaxivervoer plezierig en veilig te laten verlopen.

11. Hoe wordt de kwaliteit van het vervoer gewaarborgd?

Zie de antwoorden op de vragen 11 en 12 bij de vragen over het (leerlingen)vervoer.) Het grote voordeel bij de contracten voor de komende schooljaren is dat Woerden samen met De Ronde Venen en Stichtse Vecht de kwaliteit van het schooltaxivervoer bewaakt, en de taxibedrijven wijzen op de afspraken die zijn gemaakt. Samen staan wij sterk, in een ook voor de taxibedrijven grote en dus belangrijke opdracht.

Bijlagen:

1. De ingekomen brief met corsanummer 18.014290
2. Verordening leerlingenvervoer gemeente Woerden 2009 (link)
(link)http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Woerden/CVDR77612/CVDR77612_2.html
3. Beleidsregels vergoeding kosten schoolbezoek gemeente Woerden 2012 (link)
<https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Woerden/377550.html>
4. Raadsinformatiebrief van 6 februari 2018 (Aanbesteding doelgroepenvervoer 2018 e.v. 18R.00064)
5. Raadsinformatiebrief van 29 mei 2018 (Uitkomst aanbesteding doelgroepenvervoer 2018-2020 18R.00340)
6. Programma van Eisen Jeugdvervoer 2018 (18.016734)

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer

Hyperlinks bij raadsinformatiebrief (18R.00488) inzake (leerlingen)vervoer

2. [Verordening leerlingenvervoer gemeente Woerden 2009](#)
3. [Beleidsregels vergoeding kosten schoolbezoek gemeente Woerden 2012](#)

Bijlagen:

1. De ingekomen brief met corsanummer 18.014290
2. Verordening leerlingenvervoer gemeente Woerden 2009 (link)
(link)http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Woerden/CVDR77612/CVDR77612_2.html
3. Beleidsregels vergoeding kosten schoolbezoek gemeente Woerden 2012 (link)
<https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Woerden/377550.html>
4. Raadsinformatiebrief van 6 februari 2018 (Aanbesteding doelgroepenvervoer 2018 e.v. 18R.00064)
5. Raadsinformatiebrief van 29 mei 2018 (Uitkomst aanbesteding doelgroepenvervoer 2018-2020 18R.00340)
6. Programma van Eisen Jeugdvervoer 2018 (18.016734)

From: Tobeas, Mark <tobeas.m>
Sent: dinsdag 10 juli 2018 10:28:21
To: Tobeas, Mark
Cc: Stadhuis
Subject: Drietal art. 42-vragen STERK Woerden
Attachments: art. 42 vragen sterk woerden m.b.t. (vrijwillige) vuurwerkvrije zones.pdf; art. 42 vragen sterk woerden m.b.t. leerlingenvervoer.pdf; artikel 42-vragen sterk woerden m.b.t. leerlingenvervoer i.r.t. avg.pdf

*Aan het college
CC raad*

Bijgaand treft u een drietal reeksen schriftelijke vragen ex artikel 42 van het RvO aan van de fractie van STERK Woerden over resp. de volgende onderwerpen:

1. (vrijwillige) vuurwerkzones
2. Leerlingenvervoer
3. Leerlingenvervoer in relatie tot de AVG

Conform het RvO dient het college de vragen binnen een termijn van 30 dagen te beantwoorden (9 augustus a.s.), maar gelet op het zomerreces kan de beantwoording langer duren, zie ook de eerdere [brief](#) vanuit het college.

Met vriendelijke groet,

Mark Tobeas | griffier | Gemeente Woerden

Postbus 45, 3440 AA Woerden | De Bleek 10, 3447 GV Woerden

T 0348 - 428 510 | **M** 06 - 25 72 36 43 | **E** tobeas.m@woerden.nl | raadsgriffie@woerden.nl

W gemeenteraad.woerden.nl



Artikel 42 vragen met betrekking tot (leerlingen)vervoer

Reismogelijkheden

De gemeente Woerden heeft meerdere mogelijkheden om leerlingen te vervoeren naar school t.w.: vervoer via taxi, eigen vervoer met kilometervergoeding, of kind gaat zelf naar school met openbaar vervoer.

Eigen vervoer kan alleen als de vergoeding aan de ouders lager is dan de vergoeding van de taxi. Een kind met het openbaar vervoer naar school laten gaan is alleen mogelijk voor vergoeding als de school niet goed bereikbaar is.

Vragen bij dit onderwerp:

1. Welke factoren spelen mee in de beslissing in de beslissing over de aanvraag van het leerlingenvervoer?
2. Hoe is de verhouding tussen het stimuleren van de zelfredzaamheid tegenover de kosten voor vervoer?
3. Hoe denkt de gemeente mee in het stimuleren van de zelfredzaamheid van een kind in de aanvraag van het leerlingenvervoer?
4. In hoeverre is de gemeente in staat om maatwerk te leveren aan ouders en kinderen met een specifieke vraag of behoefte?
5. Wat is de relatie tussen de bereikbaarheid van de school en de vergoeding van het OV?
6. Waarom moeten ouders zelf de kosten voor het OV betalen als de school goed bereikbaar is? Heeft de gemeente geen zorgplicht over deze kinderen?
7. Wat is het verschil tussen kinderen die naar het (S)BO, SO of VSO gaan met betrekking tot het vergoeden van de kosten voor het openbaar vervoer?
8. Hoe komt het dat eigen vervoer door ouders (0,30 euro per km.) duurder is dan het vervoer per taxi?
9. Waarom hanteert de gemeente Woerden een tarief van 0,30 per km en zijn er geen andere vergoedingen mogelijk in overleg met de ouders om zo meer maatwerk te kunnen leveren? Bijvoorbeeld de wettelijke belastingvrij vergoeding van 0,19 per km?
10. Voor welk tarief wordt een 'loper' (kind dat niet per rolstoel hoeft te worden vervoerd en dus een 'gewone' stoel in het taxivervoer kan gebruiken) vervoerd?
11. In veel gevallen gaat om kinderen die nagenoeg geheel afhankelijk zijn van de welwillendheid van de chauffeurs. Hoe kijkt de gemeente aan tegen de kwetsbaarheid van de doelgroep?
12. Welke maatregelen en voorwaarden treft en schept de gemeente om een goede zorg voor deze kinderen te waarborgen?
13. Veelal gaat het om vervoer van kinderen die moeite hebben met prikkelverwerking, sociale interactie en veranderingen. Hoe houdt de gemeente rekening met de kwetsbaarheid van deze kinderen in de wisseling van de vervoersaanbieder?

Aanbestedingsproces

Voor de vervoersdiensten wordt om de zoveel jaar een aanbesteding gedaan. We hebben vernomen dat er opnieuw is aanbesteed dit jaar n.a.v. klachten en ontevredenheid.

Vragen bij dit onderwerp:

1. Hoe komt het dat het oude contract binnen een jaar opgebroken wordt en er opnieuw aanbesteed wordt?

2. Hoe komt het dat de gemeente opnieuw een deel van het vervoer (geen leerlingenvervoer) uitbesteedt aan een vervoerder waarover klachten zijn/waren?
3. Hoe is het aanbestedingstraject van dit jaar verlopen?
4. Welke voorwaarden worden (naast de prijs) meegenomen in het aanbestedingstraject?
5. Hoe is de verhouding prijs <> kwaliteit in het aanbestedingstraject?
6. Is de gemeente op de hoogte van het positieve sneeuwbaaleffect voor lokale bedrijven en inwoners (garagebedrijven, personeel in dienst van lokale vervoerders) door de aanbesteding te gunnen aan een Woerdense ondernemer? En het tegenovergestelde effect bij gunning aan een ondernemer van (ver) buiten Woerden.
7. Op welke manier heeft de gemeente hierop ingespeeld?
8. Welke mogelijkheden ziet de gemeente om de aanbesteding aantrekkelijk te maken voor de Woerdense ondernemer?
9. Hoeveel is het verschil in het bedrag per kind per kilometer tussen de offertes?
10. Hoe is de nieuwe vervoerder (van Driel) voorbereid op het vervoer van de doelgroep van het leerlingenvervoer? Is hierbij rekening gehouden met rolstoelen en verminderde mobiliteit van de kinderen?
11. Hoe wordt de kwaliteit van het vervoer gewaarborgd?

Namens de fractie van STERK Woerden,
Rianne Vrolijk



Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 6 februari 2018
Portefeuillehouder(s) : wethouder Haring
Portefeuille(s) : Onderwijs en onderwijshuisvesting, jeugdzaken
Contactpersoon : C. de Heer
Tel.nr. : 0348 428 274
E-mailadres : heer.c@woerden.nl

Onderwerp:

Aanbesteding doelgroepenvervoer 2018 e.v.

Kennisnemen van:

Het besluit van het college om samen met de gemeenten De Ronde Venen, Oudewater en Stichtse Vecht, het schooltaxivervoer en zoveel als mogelijk is het Jeugdvervoer, Europees aan te besteden voor de periode 1 augustus 2018 tot 1 augustus 2020.

Inleiding:

Het college wil het schooltaxivervoer niet meer apart te benaderen, maar ziet het als onderdeel van een integrale aanpak van al het gemeentelijk doelgroepenvervoer. Dit alles in relatie tot het openbaar vervoer en alternatieve vormen van vervoer. De behoefte van de gebruiker moet in het (doelgroepen)vervoer centraal staan. Het organiseren van het combineren van doelgroepen is echter complex en stond en staat nog in de kinderschoenen. Dat geldt niet alleen voor onze gemeente en regio, maar ook landelijk. In regionaal U-16-verband zijn al veel stappen in de gewenste richting gemaakt. Onze regio Utrecht-West is de eerste regio die start met het gezamenlijk aanbesteden van vormen van doelgroepenvervoer.

Bij de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer voor 2018 e.v. wordt het schooltaxivervoer en het Jeugdvervoer (deel dat vanuit de gemeente wordt georganiseerd) ingekocht. Deze vormen van doelgroepenvervoer zijn allen route gebonden en passen daarmee goed bij elkaar.

Kernboodschap:

Voor deze aanbesteding is gekozen voor een minimale contractperiode van twee jaar. Hierdoor is er sprake van een redelijke contracttermijn én is er voldoende tijd om door te ontwikkelen. Gedurende deze twee jaar wordt de strategie bepaald voor de toekomst voor het volledige doelgroepenvervoer in de regio. Na twee jaar komt er een moment waarop alle vormen van doelgroepenvervoer, voor zover nu bekend, gelijktijdig een aflopend contract hebben. Hiermee kan een bredere inkoopronde voor het doelgroepenvervoer gemakkelijker worden ingezet. De tussenliggende periode zal worden besteed aan een goede borging en sturing binnen het contract via een uitgewerkt beheerplan. Daarnaast kunnen de gemeenten middels pilots met andere doelgroepen, vervoers- en financieringsvormen, ervaringen opdoen binnen het te sluiten contract. De gezamenlijke regionale inkoop brengt met zich mee dat gemeentegrenzen geen hindernis meer zijn in het logisch combineren van vervoer ten bate van de verschillende inwoners en hun vervoersvraag.

In de gunningscriteria van de komende aanbesteding wordt de mogelijkheid meegenomen om tijdens de contractperiode binnen de opdracht pilots te draaien waarbij op kleine schaal het Wmo-dagbestedingsvervoer en daar waar mogelijk regiotaxi-vervoer worden gebundeld (vooral volgtijdelijk) met leerlingen- en jeugdvervoer. Hierdoor kunnen de eerste ervaringen met het bundelen van dit vervoer worden opgedaan en meegenomen in de verdere ontwikkeling van het bundelen van het doelgroepenvervoer. Ervaring die in onze regio ontbreekt.

Uitgangspunten

Als richtsnoer voor aanstaande en toekomstige inkoop van het doelgroepenvervoer en het combineren van andere vervoerstypen hebben de vijf deelnemende gemeenten een Uitgangspuntennotitie opgesteld.

In de Uitgangspuntennotitie is de toekomstvisie voor het doelgroepenvervoer als volgt opgeschreven:

"Vervoer is erop gericht dat elke inwoner op gelijke voet met anderen kan deelnemen aan het sociaal maatschappelijke verkeer. Elke inwoner kan gebruiken maken van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen van openbaar vervoer. Er is zo min mogelijk specifiek vervoer dat alleen toegankelijk is voor een beperkte groep van inwoners. Inwoners die vanwege een beperking niet geheel en/of op elk traject zelfstandig met openbaar vervoer of eigen vervoer kunnen reizen, wordt de mogelijkheid geboden om op tijd op de gewenste plek van bestemming te komen. Hierbij is inclusie het uitgangspunt; zij kunnen zoveel mogelijk deelnemen aan algemene vervoersvoorzieningen, net als alle inwoners. Wanneer dat niet mogelijk is, kunnen zij gebruik maken van taxivervoer via een beschikking van de gemeente."

De participatieraden van de vier gemeenten zijn betrokken bij deze aanbesteding: er is in september 2017 een gezamenlijke informatiebijeenkomst geweest en de raden is om advies gevraagd. Zoveel als mogelijk was is hun advies verwerkt in de Uitgangspuntennotitie en de aanbestedingsdocumenten. De uitgangspuntennotitie is ook om advies voorgelegd aan UW Ouderplatform. Dit is de belangenorganisatie van ouders van kinderen met een beperking die gebruik (kunnen) maken van doelgroepen vervoer. UW Ouderplatform is gevraagd mee te doen bij de beoordeling van de aanbesteding als het gaat om de kwaliteit.

Financiën:

De kern van de aanbesteding wordt gevormd door het schooltaxivervoer. Schooltaxivervoer is een opneinde-regeling, die sterk kunnen fluctueren. In 2015 waren de kosten € 712.940, in 2016 € 751.625 en in 2017 € 677.300. De kosten per leerling zijn over die jaren gemiddeld € 5.000. In 2018 is voor al het leerlingenvervoer € 781.200 begroot.

143 leerlingen maken gebruik van het schooltaxivervoer. Het aantal gebruikers dat gebruik maakt van het doelgroepenvervoer Jeugd en Wmo is op dit moment gering. Dit komt omdat de gemeenten bij de inkoop Jeugd en Wmo voor 2017 en 2018 hebben bedongen dat de zorgaanbieder hun klanten ook vervoer moeten aanbieden. Bij de overweging de bestaande contracten voor 2019 en/of 2020 wel of niet te verlengen moet worden bepaald of de afspraken over het ingekochte zorgvervoer nog moeten worden gehandhaafd.

Vervolg:

Afgesproken is op 7 februari 2018 te starten met de aanbestedingsprocedure. De definitieve gunning wordt rond 1 mei verwacht. Direct daarna kan worden gestart met de implementatie. Onderdeel hiervan is een ouderavond snel na de start van het schooljaar 2018-2019.

Bijlagen:

- Uitgangspuntennotitie inkoop en toekomst doelgroepenvervoer Utrecht West (18.001381)

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer

Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 29 mei 2018
Portefeuillehouder(s) : wethouder Haring
Portefeuille(s) : Onderwijs en onderwijshuisvesting, jeugdzaken
Contactpersoon : C. de Heer
Tel.nr. : 8274
E-mailadres : heer.c@woerden.nl

18R.00340



Onderwerp:

Uitkomst aanbesteding doelgroepenvervoer 2018-2020

Kennisnemen van:

Uitkomst van de aanbesteding van het doelgroepenvervoer 2018-2019: schooltaxivervoer en vervoer op grond van de Wet jeugd.

Inleiding:

Op 6 februari 2018 hebben wij uw raad geïnformeerd (18R.00064) over ons besluit om samen met de gemeenten De Ronde Venen, Oudewater en Stichtse Vecht, het schooltaxivervoer en zoveel als mogelijk is ook het Jeugdvervoer, Europees aan te besteden voor de periode 1 augustus 2018 tot 1 augustus 2020. Op 9 mei is de aanbestedingsprocedure afgerond en hebben wij aan twee taxibedrijven de opdracht definitief gegund:

- 1) **Vervoersservice Van Driel** uit Oss gaat alle kinderen uit Woerden vervoeren naar bestemmingen gaan die liggen binnen de deelnemende gemeenten en naar bestemmingen die liggen binnen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Gouda, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Uithoorn en Utrecht;
- 2) **Willemsen – de Koning Groep** uit Arnhem vervoert alle kinderen uit Woerden die naar andere bestemmingen gaan.

Kernboodschap:

In het programma van eisen voor de aanbesteding zijn hoge (kwaliteits-) eisen opgenomen. Door bij de uitvoering van het vervoer hierop toe te zien (onder andere door het eenvoudig kunnen opleggen van boetes), wordt de kwaliteit die wij voor de kinderen en hun ouders aan het vervoer stellen, geborgd.

In het proces van gunning hebben wij de aanbieders verder uitgedaagd en gestimuleerd om op de volgende punten extra kwaliteit en innovatie te bieden:

- duurzaamheid;
- plannen voor samenwerking bij het bevorderen van zelfstandig reizen;
- plannen voor pilots bundelen doelgroepenvervoer (Wmo-dagbesteding en waar mogelijk regiotaxivervoer).

Op 26 maart 2018, de datum waarop de mogelijkheid tot inschrijving sloot, hadden zeven bedrijven een aanbieding ingediend. De ingediende offertes zijn door een beoordelingsteam bestaande uit beleidsadviseurs leerlingenvervoer uit alle gemeenten en een afgevaardigde van het UW Ouderplatform zorgvuldig beoordeeld. Er zijn interessante extra plannen ingediend die het komend jaar in nauwe samenwerking met de gemeenten door de taxibedrijven worden uitgevoerd.

Opvallend zijn de gunstige uitkomsten bij de winnende bedrijven bij duurzaamheid. De nieuwe voertuigen zijn een stuk minder milieubelastend. In het huidige contract rijden er zogenoemde Euro 5 - voertuigen. Bij

de bestemmingen dichtbij wordt 66 procent van het wagenpark Euro 6 en rijdt 34 procent op CNG groengas. Bij perceel verder weg is 69 procent van de voertuigen elektrisch, rijdt 27 procent op CNG groengas en is 5 procent Euro 6.

De overeenkomst wordt aangegaan voor een periode van twee jaar, van 1 augustus 2018 tot en met 31 juli 2020. Hierbij wordt aangetekend dat de gemeente van de optie gebruik kan maken de overeenkomst maximaal vier keer met een jaar te verlengen. De eerste verlengingsoptie loopt tot en met 31 juli 2021 en de laatste verlengingsoptie loopt tot en met 31 juli 2024.

Financiën:

In het boekjaar 2017 heeft de gemeente Woerden voor het schooltaxivervoer € 728.000 uitgegeven. Op basis van de winnende prijzen en op basis van een gemaakte planning is een schatting gemaakt van de kosten op jaarbasis. Dit is € 691.000. Hieruit kan voorzichtig worden verondersteld dat de kosten voor het schooltaxivervoer niet zullen toenemen.

Het aantal gebruikers dat gebruik maakt van het doelgroepenvervoer Jeugd en Wmo (dagbesteding) is op dit moment gering. Dit komt omdat de gemeenten bij de inkoop Jeugd en Wmo voor 2017 en 2018 hebben bedongen dat de zorgaanbieder hun klanten ook vervoer moeten aanbieden. Bij de overweging de bestaande contracten voor 2019 en/of 2020 wel of niet te verlengen moet worden bepaald of de afspraken over het ingekochte zorgvervoer nog moet worden gehandhaafd.

Vervolg:

Na de voorlopige gunning en na de definitieve gunning zijn de ouders via de e-mail verder geïnformeerd. Voor het begin van het schooljaar worden ouders en leerlingen op de hoogte gebracht van de eventuele wijzigingen door de contracten met de nieuwe vervoerders. Er wordt in samenwerking met de vervoerders ook een informatieavond voor de ouders georganiseerd.

Tijdens de contractperiode zal jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek worden uitgevoerd.

Bijlagen:

Geen.

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer

PROGRAMMA VAN EISEN

EU-AANBESTEDING DOELGROEPENVERVOER

De Ronde Venen, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden

7 februari 2018

In opdracht van: Gemeenten De Ronde Venen, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden
Projectnummer: 1522-PvE-E

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER



FORSETI

1. OPDRACHT	6
1.1. Beschrijving dienst	6
1.2. Omvang opdracht	6
1.3. Percelen	6
1.4. Wijziging van wet- en regelgeving en van beleid	7
2. UITVOERING	8
2.1. Ritplanning	8
2.1.1. Algemeen	8
2.1.2. Fifo-systeem	8
2.1.3. Bestemmingen Utrecht	8
2.1.4. Nieuwe aanmeldingen	9
2.2. Combinatiebeperkingen	9
2.3. Pilots volgtijdig vervoer	9
2.4. Nieuwe bestemmingen	10
2.5. Ophaal- en afzetmarges	10
2.6. Individuele verblijfstijd in een voertuig	10
2.7. Opstapplaatsen	11
2.8. Overstapplaatsen	11
2.9. Chauffeursinzet	11
2.10. Vaste zitplaats	11
2.11. Begeleiding	12
2.11.1. Begeleiding vanuit de opdrachtgever	12
2.11.2. Begeleiding vanuit de opdrachtnemer	12
2.12. Verbod in het voertuig	12
2.13. Hulpmiddelen	13
3. PERSONEEL	14
3.1. Onderaannemers	14



3.2. Chauffeurs	14
3.2.1. Algemeen	14
3.2.2. Dienstverlening	15
3.2.3. Rolstoelvervoer	15
3.3. Begeleiding	16
3.4. Vast aanspreekpunt en overig personeel	16
3.5. Verklaring omtrent het gedrag	17
3.6. Social Return	17
4. MATERIEEL	18
4.1. Voertuigtypen	18
4.1.1. Percelen 1 en 2	18
4.1.2. Perceel 3	18
4.2. Algemene eisen	18
4.3. Aanvullende eisen rolstoelvervoer	19
4.4. Milieueisen	19
5. COMMUNICATIE	20
5.1. Bereikbaarheid centrale	20
5.2. Communicatie leerlingenvervoer	20
5.2.1. Voorafgaand aan het schooljaar	20
5.2.2. Gedurende het schooljaar	20
5.3. Communicatietool	21
5.4. Klanttevredenheid	21
6. KLACHTEN EN MELDINGEN	23
6.1. Klachten	23
6.1.1. Aannee en registratie	23
6.1.2. Afhandeling	23
6.2. Meldingen	23
6.3. Loosmeldingen	24



7.	REGISTRATIE EN EVALUATIE	25
7.1.	Ritadministratie	25
7.2.	Evaluatie	25
8.	FINANCIEEL	26
8.1.	Vergoeding percelen 1 en 2	26
8.1.1.	Starttarief	26
8.1.2.	Tarief per beladen voertuiguur	26
8.1.3.	Individueel vervoer	27
8.1.4.	Voorbeeld	28
8.2.	Vergoeding perceel 3	29
8.3.	Kostenverdeling	29
8.4.	Mutaties	29
8.5.	Efficiënte planning ritten	30
8.6.	Combinatievoordeel	30
8.7.	Facturatie	31
8.7.1.	Percelen 1 en 2	31
8.7.2.	Perceel 3	31
8.8.	Indexering	32
8.9.	TX-keurmerk	32
8.10.	Sanctiebeleid	32
8.10.1.	Algemeen	32
8.10.2.	Direct opeisbare boetebepaling	33
9.	OVERIG	34
9.1.	Implementatieplan	34
9.2.	Controle en toezicht	34
9.3.	Continuïteit	34
9.4.	Persoonsgegevens	34



BIJLAGEN

1. Digitale bijlagen
2. Social Return

Colofon

Copyright 2018 Forseti, 's-Hertogenbosch

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. OPDRACHT

1.1. Beschrijving dienst

De dienst betreft de totale uitvoering (planning, regie en uitvoering) voor het vervoer van de volgende doelgroepen die woonachtig zijn in de gemeenten De Ronde Venen, Oudewater, Stichtse Vecht en Woerden (hierna genoemd opdrachtgever):

- leerlingenvervoer;
- jeugdvervoer;

De gemeente Oudewater verzorgt voor een school binnen de gemeente het vervoer van school naar de gymlocatie (en v.v.). Dit vervoer vormt ook een onderdeel van deze aanbesteding.

De opdrachtnemer verzorgt de planning, registratie, klachtafhandeling, het verschaffen van informatie aan ouders/verzorgers/overige betrokkenen en opdrachtgever alsmede de uitvoering van het vervoer. Verder in dit Programma van Eisen volgt een meer gedetailleerde beschrijving van de opdracht voor de opdrachtnemer.

1.2. Omvang opdracht

Momenteel (januari 2018) betreft het totale vervoer circa 480 leerlingen met een beschikking voor aangepast vervoer. Waar in dit document wordt gesproken over leerlingenvervoer, wordt bedoeld het vervoer van leerlingen met een beschikking voor aangepast vervoer. Het aantal leerlingen, de herkomsten (woonadressen en ophaaladressen) en bestemmingen (scholen, stageplaatsen, buitenschoolse opvanglocaties en opvoedkundige centra) kunnen voor aanvang en ook gedurende de contractperiode wijzigen. Voor een beschrijving van de herkomsten, bestemmingen, type scholen, schooltijden en frequentie van het vervoer wordt verwezen naar de digitale bijlage (A). Deze data geldt slechts als een indicatie van het vervoersvolume. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

Informatie met betrekking tot het jeugdvervoer is momenteel beperkt beschikbaar. De opdrachtnemer dient er rekening mee te houden dat deze aantallen kunnen fluctueren en dat er sprake kan zijn van afwijkende reistijden en reisdagen (zoals weekend en/of vakanties).

1.3. Percelen

De opdracht bestaat uit drie percelen, te weten:

- Perceel 1: Vervoer naar alle bestemmingen binnen de deelnemende gemeenten + bestemmingen binnen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Gouda, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Uithoorn en Utrecht. (Ca. 330 leerlingen)
- Perceel 2: Vervoer naar de overige bestemmingen. (Ca. 150 leerlingen)
- Perceel 3: Gymvervoer gemeente Oudewater.



De opdrachtgever behoudt zich het recht voor om nieuwe bestemmingen toe te kennen aan een perceel, waarbij de geografische ligging het uitgangpunt is.

Er kan voor één of meerdere percelen een aanbidding worden gedaan. Indien op meerdere percelen wordt ingeschreven, dient te allen tijde voor ieder perceel apart een prijsopgave te worden gedaan. Het is niet toegestaan naast de aanbidding een korting te geven.

1.4. Wijziging van wet- en regelgeving en van beleid

De opdrachtgever behoudt zich het recht voor om gedurende de contractperiode alternatieven te onderzoeken voor het vervoer. Hierdoor kan het aantal reizigers in het vervoer fluctueren. Toekomstige aanpassingen omtrent wet- en regelgeving en (financierings)beleid in het vervoer, zoals bijvoorbeeld het bevorderen van de zelfredzaamheid van de reizigers, kan ertoe leiden dat wijzigingen moeten worden doorgevoerd in de exploitatie van de onderhavige opdracht. Wijzigingen of aanpassingen die van grote invloed zijn op deze opdracht worden uitsluitend doorgevoerd nadat de opdrachtgever de opdrachtnemer hierover (tijdig) heeft geïnformeerd. De opdrachtnemer is verplicht hieraan alle medewerking te verlenen.



2. UITVOERING

2.1. Ritplanning

2.1.1. Algemeen

Het doelgroepenvervoer van de gemeente is exclusief. Dit betekent dat het niet is toegestaan dit vervoer te combineren met andere vormen van vervoer (anders dan de doelgroepen die opgenomen zijn in deze opdracht), zonder voorafgaande uitdrukkelijk schriftelijke toestemming van de opdrachtgever.

Met nadruk wordt gesteld dat de in dit Programma van Eisen verstrekte gegevens op een momentopname gebaseerd zijn en dat de opdrachtnemer door de opdrachtgever in een later stadium kan worden gewezen op een alternatieve planning. De opdrachtgever heeft gedurende de opdracht te allen tijde het recht een planning te wijzigen, bijvoorbeeld doordat reizigers niet (meer) gecombineerd mogen worden of omdat kostenbesparingen kunnen worden gerealiseerd. Deze wijzigingen dienen door de opdrachtnemer zonder nadere voorwaarden en tegen de op dat moment geldende tarieven, binnen vijf werkdagen, te worden uitgevoerd.

De benodigde informatie voor de definitieve ritplanning wordt gedurende de looptijd van de overeenkomst door de opdrachtgever aangereikt. Het betreft onder andere van toepassing zijnde adressen, vervoerkenmerken per reiziger en type bestemming. De begin- en eindtijdstippen op de bestemmingslocaties moeten door de opdrachtnemer zelf up to date gehouden worden. Tijdens de uitvoering zal de opdrachtnemer de opdrachtgever informeren over de data van schoolvakanties en andere vaste vrije dagen per school/locatie. De opdrachtnemer onderhoudt hierover contact met de betrokkenen.

2.1.2. Fifo-systeem

De opdrachtnemer dient uit te gaan van een ritplanning waarbij voor iedere reiziger gedurende de gehele week, dezelfde rit geldt (vaste tijdstippen, voertuig, chauffeur, medereizigers en dergelijke), tenzij hierover met de opdrachtgever andere afspraken zijn gemaakt. Hierbij is het uitgangspunt dat de chauffeur binnen het leerlingenvervoer bij de middagrit uitgaat van het fifo-systeem binnen iedere woonkern. Voor een overzicht van de betreffende woonkernen wordt verwezen naar bijlage A, tab 6. Dit betekent dat binnen een woonkern (of aangegeven combinatie van woonkernen) de ophaalvolgorde ten opzichte van de ochtendrit wordt omgedraaid. Het mag echter niet leiden tot onevenredig lange reistijden voor andere leerlingen of aanzienlijke meerkosten. De opdrachtgever kan per route bepalen of er wordt afgeweken van deze systematiek. Het uitgangspunt voor de planning zijn de laagst mogelijke kosten voor de opdrachtgever.

2.1.3. Bestemmingen Utrecht

In de planning mogen in de routes met bestemmingen in Utrecht maximaal twee bestemmingen worden gecombineerd. De opdrachtgever behoudt zich het recht voor deze beperking ook in te stellen voor andere bestemmingsplaatsen en/of van deze beperking af te zien.



2.1.4. Nieuwe aanmeldingen

De opdrachtnemer is verplicht de door de opdrachtgever nieuw aangemelde reizigers zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk de vijfde werk-/school-/reisdag vanaf aanmelding, te vervoeren.

Actiepunten m.b.t. beheer:

De opdrachtgever ontvangt van de opdrachtnemer op eerste verzoek de actuele routeplanning binnen één werkdag in Excel.

2.2. Combinatiebeperkingen

Binnen de doelgroepen jeugd en leerlingenvervoer is er geen sprake van combinatiebeperkingen. Gedurende de uitvoering kan echter blijken dat bepaalde (type) reizigers niet gecombineerd kunnen worden, dan is de opdrachtgever gerechtigd een combinatiebeperking op te leggen. De opdrachtnemer is verplicht hieraan medewerking te verlenen.

Indien er mogelijkheden zijn om reizigers uit de andere doelgroepen (zoals Wsw of de pilot) te combineren, dient dit vooraf afgestemd te worden met de opdrachtgever. Uitsluitend op verzoek of na goedkeuring van de opdrachtgever wordt een dergelijke combinatie toegestaan.

Het combineren van reizigers uit andere gemeenten (andere dan de opdrachtgevers) is toegestaan mits dit niet in strijd is met de eisen zoals beschreven in dit Programma van Eisen en na uitdrukkelijk schriftelijke toestemming van de opdrachtgever. Indien gedurende de looptijd van de overeenkomst blijkt dat de opdrachtnemer dan wel de opdrachtgever mogelijkheden heeft om reizigers van eenzelfde bestemming maar vanuit een andere gemeente gecombineerd te vervoeren dan dient de opdrachtnemer deze combinatiemogelijkheid voor te leggen aan de opdrachtgever. Indien de opdrachtgever geen belemmeringen ziet, en een andere opdrachtgever hier tevens mee akkoord gaat, zal hiertoe schriftelijk toestemming worden verleend. Kostenvoordelen die hieruit voortkomen komen deels ten gunste van de opdrachtnemer (zie paragraaf 8.6). Andersom kan dit ook betekenen dat bepaalde reizigers van de opdrachtgever via de vervoerder van een andere gemeente gaan reizen.

2.3. Pilots volgtijdig vervoer

De opdrachtnemers van de percelen 1 en 2 en de opdrachtgever treden gedurende de looptijd van de overeenkomst in overleg om te kijken op welke wijze volgtijdig vervoer gerealiseerd kan worden met nieuwe doelgroepen, zoals Wmo-dagbesteding. De opdrachtnemer moet medewerking verlenen aan een pilot, waarbij het doel is om routegebonden vervoersstromen efficiënt te laten aansluiten op routegebonden vervoersstromen binnen deze opdracht. Hieraan dient de opdrachtnemer volledig en zonder nadere voorwaarden medewerking te verlenen.



Binnen deze pilots is dezelfde vergoedingssystematiek van toepassing als beschreven in hoofdstuk 8, waarbij het uitgangspunt is dat er sprake is van een doorlopende tijd. Indien in de tussenliggende periode het voertuig minimaal 15 minuten leeg is geweest, is er sprake van een nieuwe rit en is het starttarief van toepassing.

Actiepunten m.b.t. beheer:

- Standaard agendapunt tijdens overlegmomenten.
- Opdrachtgever en opdrachtnemer melden actief combinatiemogelijkheden buiten onderhavige opdracht.

2.4. Nieuwe bestemmingen

Reizigers die naar nieuwe bestemmingen moeten worden vervoerd, vallen binnen de overeenkomst die tussen opdrachtgever en opdrachtnemer wordt afgesloten. De opdrachtnemer is verplicht deze reizigers zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk de vijfde werk-/schooldag na aanmelding te vervoeren. Voor het jeugdvervoer wordt een termijn gehanteerd van maximaal twee werkdagen.

2.5. Ophaal- en afzetmarges

De aflevertijd en ophaaltijd bij het bestemmingsadres moet gelegen zijn binnen een tijds marge van 15 minuten vóór het aanvangstijdstip van (les)activiteiten respectievelijk 15 minuten ná het eindtijdstip van (les)activiteiten van de desbetreffende reizigers.

Opdrachtnemers dienen van voorgaande ophaal- en afzetmarges uit te gaan. Tijdens de uitvoering van het vervoer kan de tijds marge in uitzonderingssituaties met een kleine afwijking worden verruimd (er ontstaat hierdoor wachttijd). De opdrachtnemer kan hiervoor schriftelijk een beargumenteerd voorstel indienen bij de opdrachtgever. Verruiming vindt nadrukkelijk én uitsluitend plaats na schriftelijke toestemming van de opdrachtgever.

2.6. Individuele verblijfstijd in een voertuig

De individuele reistijd (verblijfstijd in het voertuig per rit) per reiziger is gelimiteerd tot maximaal 90 minuten, waarbij een reiziger nooit meer dan 3 maal de directe reistijd in het voertuig mag verblijven. Dit betekent dat voor een reiziger met bijvoorbeeld een directe reistijd huis-bestemming van 20 minuten, de verblijfstijd binnen de rit niet meer dan 60 minuten mag bedragen.

Afwijking van de maximale individuele verblijfstijd is alleen toegestaan, indien het door afstand niet mogelijk is binnen deze maximale tijdsduur te blijven.

Bij de uitvoering dient de opdrachtnemer er rekening mee te houden dat de individuele verblijfstijd zo beperkt mogelijk is. Combinatie van reizigers mag niet leiden tot overschrijding van het gestelde reistijd criterium.



Daarnaast wordt de meest logische route bepaald op basis van de adressen van de in de route te vervoeren reizigers. Het startpunt van de chauffeur is hierbij niet van belang.

Voor de bepaling van de individuele verblijfstijd geldt de werkelijke, in de praktijk gerealiseerde, reistijd. Deze tijd wordt bepaald vanaf het moment van het instappen tot het moment van uitstappen van een reiziger.

2.7. Opstapplaatsen

Momenteel wordt er binnen het doelgroepenvervoer van de opdrachtgever géén gebruik gemaakt van opstapplaatsen. Een uitzondering is het gebruik van opstapplaatsen voor leerlingen uit Breukelen die naar een SBO-school gaan.

Mocht gedurende de uitvoering van de overeenkomst blijken dat het invoeren van opstapplaatsen wenselijk is, dan treden opdrachtgever en opdrachtnemer in overleg om de mogelijkheden voor invoering te bespreken. De opdrachtgever beslist na dit overleg omtrent invoering van opstapplaatsen én de vast te stellen locatie(s). De invoering hiervan heeft geen invloed op de afgegeven tarieven, wijze van vergoeding en overige voorwaarden.

2.8. Overstapplaatsen

Het gebruik van overstapplaatsen is niet toegestaan.

2.9. Chauffeursinzet

De opdrachtgever gaat uit van één vaste chauffeur per route, maar maximaal twee vaste chauffeur per route zijn toegestaan. De inzet van een andere chauffeur op een rit wordt uitsluitend toegestaan in geval van ziekte, vakantie of ontslag van de vaste chauffeur(s). Na het ontslag van een vaste chauffeur moet binnen vier weken een nieuwe vaste chauffeur aan de betreffende route zijn verbonden. In geval van ziekte van de vaste chauffeur mogen per ziekteperiode maximaal twee andere chauffeurs ingezet worden op de route. In voornoemde gevallen dienen alle betrokkenen, waaronder de ouders/verzorgers, in de betreffende rit zo spoedig mogelijk door de opdrachtnemer te worden geïnformeerd over genomen maatregelen. Een opdrachtnemer kan zich niet beroepen op de onmogelijkheid om tijdig voldoende chauffeurs te werven.

2.10. Vaste zitplaats

Om rust, structuur en duidelijkheid op de routes te realiseren hebben de reizigers bij voorkeur een vaste zitplaats in het voertuig welke door de chauffeur wordt gehandhaafd. Hier kan de opdrachtnemer van afwijken als de reiziger hier baat bij heeft.



2.11. Begeleiding

Indien, gedurende de looptijd van de overeenkomst naar inzicht van de opdrachtnemer, blijkt dat in een voertuig begeleiding noodzakelijk is, dan dient daarover onverwijld overleg plaats te vinden tussen opdrachtnemer en opdrachtgever.

Uitsluitend na goedkeuring én in opdracht van de opdrachtgever wordt begeleiding ingezet op een route. Indien hier door de opdrachtgever toe besloten wordt dient de opdrachtnemer een zitplaats voor de begeleider in het voertuig beschikbaar te stellen.

2.11.1. Begeleiding vanuit de opdrachtgever

In geval van begeleiding wordt georganiseerd vanuit de ouders/verzorgers behoeft geen separaat uurtarief te worden afgegeven. De vergoeding voor de rit zal worden bepaald door de begeleider in deze gevallen te zien als een extra reiziger. In geval de begeleiding eerder instapt of later uitstapt dan de eerste of laatste reiziger (uitsluitend in overleg én goedkeuring van de opdrachtgever), wordt deze extra tijd derhalve vergoed.

2.11.2. Begeleiding vanuit de opdrachtnemer

In geval van begeleiding in te zetten door de opdrachtnemer (op verzoek van de opdrachtgever) zal hiervoor een uurtarief van € 35,00 (exclusief btw) worden betaald met een minimum van één uur per rit. De vergoeding voor de begeleider per rit loopt voor wat betreft de berekening van de beladen reistijd gelijk met de berekening van de vergoeding voor de reizigers en start vanaf het eerste adres waar de begeleiding nodig is. Vanaf het moment dat er geen reiziger in het voertuig aanwezig is, wordt geen vergoeding gegeven.

2.12. Verbod in het voertuig

1. De opdrachtnemer zet enkel en alleen rookvrije voertuigen in. De chauffeur en/of begeleider roken niet binnen en buiten het voertuig tijdens de uitvoering van de rit. Dit geldt ook voor eventuele wachtmomenten voor, tijdens en na de rit.
2. De opdrachtnemer verplicht zich erop toe te zien dat er in de door hem gebruikte vervoermiddelen te allen tijde niet wordt gerookt en/of alcoholhoudende dranken worden gebruikt.
3. Het gebruik van verslavende middelen, waaronder (soft)drugs, medicijnen etc. die de rijvaardigheid negatief kunnen beïnvloeden is verboden.
4. De opdrachtnemer draagt zorg voor orde, rust en veiligheid in de voertuigen overeenkomstig artikel 72 Wet personenvervoer 2000 en artikel 52 van het Besluit personenvervoer.

De opdrachtgever kan, eventueel per route, aanvullende gedragsregels (per route) bepalen.



2.13. Hulpmiddelen

In sommige gevallen kan het gebruik van een zitverhoger, kinderstoel gordelverlenger en gordelkapje noodzakelijk of gewenst zijn. De opdrachtgever stelt de opdrachtnemer verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van dergelijke standaard hulpmiddelen.

Indien ouders/verzorgers afwijkende hulpmiddelen verlangen zorgen zij er zelf voor dat deze hulpmiddelen beschikbaar zijn bij aanvang rit. Het afwijkende hulpmiddel blijft niet in het voertuig achter maar verblijft gedurende de (les)activiteit op de bestemming, zodat er geen problemen ontstaan wanneer op een bepaald dagdeel een ander voertuig komt voorrijden.

Daarnaast kan het voorkomen dat een reizigers een hulphond, sociale hond (soho) of blindengeleidehond mee moet nemen tijdens het vervoer. De opdrachtnemer dient hieraan kosteloos alle medewerking te verlenen.



3. PERSONEEL

3.1. Onderaannemers

De inzet van onderaannemers is toegestaan. Het is echter niet toegestaan om onderaannemers weer onderaannemers te laten inzetten. Alle onderaannemers moeten op de hoogte zijn van de eisen binnen deze opdracht en moeten voldoen aan deze uitvoeringseisen. De gecontracteerde opdrachtnemer is en blijft het eerste aanspreekpunt én is verantwoordelijk voor het naleven van de eisen van de in te zetten onderaannemers. Er dient voor aanvang en bij wijzigingen aangegeven te worden welke onderaannemer voor welke route wordt ingezet. Opdrachtgever behoudt zich het recht voor bij onvoldoende presteren een onderaannemer te weigeren.

3.2. Chauffeurs

3.2.1. Algemeen

Aan de in te zetten chauffeurs worden de volgende eisen gesteld. De vaste en vervangende chauffeur:

1. Voldoet aan de wettelijke eisen voor taxichauffeur.
2. Mag nooit in contact zijn geweest met justitie voor relevante zaken betreffende doelgroepenvervoer en/of veroordeeld voor relevante zaken betreffende doelgroepenvervoer (zie ook 3.5).
3. Is herkenbaar als chauffeur door middel van uniforme bedrijfskleding en/of een duidelijk zichtbare badge.
4. Is representatief, vriendelijk en respectvol naar de reizigers en naar de andere direct betrokkenen bij het vervoer en gaat vertrouwelijk om met alles wat hem/haar ter kennis komt over de reiziger en/of zijn ouders/verzorgers.
5. Heeft – aantoonbaar door de opdrachtnemer – met goed gevolg een training gevolgd van Het Nieuwe Rijden en past dit toe in de dagelijkse praktijk.
6. Is verantwoordelijk voor veilig vervoer en past de rijstijl aan aan de weersomstandigheden.
7. Heeft een servicegerichte instelling.
8. Beschikt over goede sociale vaardigheden en past deze toe.
9. Beschikt aantoonbaar over kennis (door ervaring of door een door de opdrachtnemer te (laten) verzorgen instructie) van omgang met de doelgroep en doelgroepenvervoer en heeft minimaal de cursus Leergang Leerlingenvervoer (SFT) gevolgd. Deze cursus dient voorafgaand aan het moment dat een chauffeur voor het eerst wordt ingezet, met goed gevolg te zijn afgesloten.
10. Neemt deel aan specifieke trainingen en/of informatieavonden die georganiseerd worden door scholen (naar verwachting maximaal twee bijeenkomsten van maximaal twee uur per schooljaar). De (personeels)kosten komen voor rekening van de opdrachtnemer.
11. Heeft een goede kennis van wegen, straten en locaties van de bestemmingen binnen het betreffende perceel.
12. Heeft een goede mondelinge uitdrukingsvaardigheid in de Nederlandse taal.
13. Heeft voldoende kennis van het schriftelijk hanteren van de Nederlandse taal zodat begrijpelijke rapportage mogelijk is.
14. Is in het bezit van het certificaat levensreddend handelen. Op verzoek dienen certificaten te worden overhandigd aan de opdrachtgever.



15. Heeft kennisgenomen van de specifieke gedragskenmerken van de reizigers in de route (aangeleverd door de opdrachtgever of ouders/verzorgers aan de opdrachtnemer).
16. Is op de hoogte van het gebruik van de Taxipaspoort en de opdrachtnemer dient hieraan actief medewerking te verlenen (zoals het informeren van ouders/verzorgers over het bestaan ervan en het gebruiken/inzien van het Taxipaspoort in noodzakelijke situaties).

3.2.2. Dienstverlening

Aan de dienstverlening van de chauffeur worden de volgende eisen gesteld. De chauffeur:

1. Blijft bij het ophalen en wegbrengen van een reiziger toezicht houden op de overige reizigers in het voertuig.
2. Ziet erop toe dat de reiziger daadwerkelijk naar binnen gaat dan wel opgevangen wordt door een ouder/verzorger of een medewerker van de bestemming (leerlingen worden niet in de klas gebracht).
3. Zorgt voor een vaste zitplaatsverdeling in het voertuig. Deze verdeling dient voor alle betrokkenen zichtbaar aanwezig te zijn in het voertuig.
4. Ziet erop toe dat de gordels op de juiste wijze worden gebruikt.
5. Ziet erop toe dat rolstoelen altijd goed worden vastgezet alvorens te gaan rijden.
6. Zorgt ervoor dat er altijd via een vaste rit wordt gereden, tenzij er wegomleidingen zijn en/of wanneer er andere instructies zijn gegeven door het vervoersbedrijf.
7. Zorgt ervoor dat de bediening van de portieren en ramen alleen door de chauffeur geschiedt.
8. Stelt bij problemen met reizigers of incidenten/calamiteiten tijdens de rit de betrokkenen (ouders/verzorgers, de bestemming en het vervoerbedrijf) onverwijld op de hoogte. De opdrachtnemer brengt in geval van incidenten/calamiteiten de opdrachtgever zo spoedig mogelijk, doch dezelfde dag, op de hoogte.
9. Maakt voor/bij de start van een nieuw schooljaar, alsmede voor en bij de start van het vervoer bij tussentijdse instromende leerlingen, kennis met de ouders/verzorgers en de leerlingen. De opdrachtnemer neemt hiertoe het initiatief. Dit wordt door de opdrachtgever actief gecontroleerd.
10. Maakt, bij wisseling van (één van) de vaste chauffeur(s) gedurende het schooljaar, vooraf kennis te maken met de ouders/verzorgers en de leerlingen.

3.2.3. Rolstoelvervoer

Voor iedere chauffeur die ingezet wordt voor het vervoer van rolstoelafhankelijke reizigers gelden de volgende aanvullende eisen:

1. Praktische vaardigheden bezitten betreffende het vervoeren van rolstoelgebruikers.
2. Kennis hebben van de in de voertuigen gehanteerde rolstoelinzittenden beveiligingssystemen (RIBS).
3. Heeft aantoonbaar ervaring in de omgang met reizigers met een handicap.
4. Is op de hoogte van de meest actuele code VVR.



Actiepunten m.b.t. beheer:

- In de eerste maand van ieder schooljaar levert de opdrachtnemer een lijst aan met de namen van de (mentor)chauffeurs en afgeronde opleidingen.
- Voorafgaand aan ieder overlegmoment wordt een update van deze lijst verstrekt aan de opdrachtgever.
- Voor aanvang en bij wijzigingen wordt richting de opdrachtgever aangegeven welke vervoerder/ onderaannemer welke route rijdt.
- Bij aanvang van ieder nieuw schooljaar wordt aan de opdrachtgever een aftekenlijst overhandigd met betrekking tot de kennismakingsbezoeken.

3.3. Begeleiding

Indien de opdrachtnemer wordt gevraagd de inzet van een begeleider te organiseren, dient de opdrachtnemer rekening te houden met de volgende eisen die aan de begeleiding worden gesteld:

1. Heeft een servicegerichte instelling.
2. Heeft goede sociale vaardigheden.
3. Heeft een goede mondelinge uitdrukkingsvaardigheid in de Nederlandse taal.
4. Beschikt over kennis (door ervaring of door een door de opdrachtnemer te verzorgen instructie) van omgang met de doelgroep.
5. Mag nooit in contact zijn geweest met justitie voor relevante zaken betreffende doelgroepenvervoer en/of veroordeeld voor relevante zaken betreffende doelgroepenvervoer.

3.4. Vast aanspreekpunt en overig personeel

De opdrachtnemer benoemt een vast aanspreekpunt (coördinator doelgroepenvervoer) die zowel voor de opdrachtgever als voor overige betrokkenen direct aanspreekbaar is gedurende de bereikbaarheid van de centrale. Bij afwezigheid heeft deze coördinator een vaste vervanger.

Voor deze coördinatoren gelden de volgende eisen:

- Dienen vanaf de implementatie betrokken te worden bij onderhavige opdracht.
- Zijn volledig op de hoogte van de inhoud van onderhavige opdracht en van de inhoud van de ingediende inschrijving.
- Kennen de omgeving waarin het vervoer plaatsvindt.
- Denken proactief mee en verschaft input/advies voor ontwikkelingen en mogelijke pilots.
- Zijn gedurende de tijden dat het vervoer van de opdrachtgever plaatsvindt bereikbaar voor vragen met betrekking tot de uitvoering.
- Zijn beslissingsbevoegd om volledig en acuut te handelen.
- Hebben ervaring met het vervullen van een vergelijkbare functie in een vergelijkbare opdracht.
- Hebben een vaste vervanger met identieke beslissingsbevoegdheid om volledig en acuut te handelen.
- Hebben een beheersing van de Nederlandse taal in woord en geschrift.

De opdrachtnemer heeft zogenoemde mentorchauffeurs beschikbaar voor de chauffeurs.



Mentorchauffeurs zijn binnen de organisatie van de opdrachtnemer beschikbaar om chauffeurs te ondersteunen en zo nodig aanspreekpunt voor overige betrokkenen bij het vervoer, bijvoorbeeld bij problemen binnen een specifieke route.

De planners moeten de omgeving kennen waar het doelgroepenvervoer plaatsvindt.

De opdrachtgever hecht veel waarde aan snelle communicatie. Dit betekent onder meer dat op telefoon-, e-mailberichten of op andere communicatie-uitingen van de opdrachtgever en de coördinator doelgroepenvervoer, door de ander zo spoedig mogelijk (indien mogelijk nog dezelfde werkdag of uiterlijk de volgende werkdag) minimaal per e-mail inhoudelijk wordt gereageerd.

3.5. Verklaring omtrent het gedrag

De opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat alle direct bij het vervoer betrokken medewerkers in het bezit zijn van een verklaring omtrent gedrag zoals deze voor het verkrijgen van de chauffeurspas wordt geëist. De opdrachtgever heeft te allen tijde het recht om voorgaand aan de start van de overeenkomst of gedurende de looptijd van de overeenkomst (bijvoorbeeld naar aanleiding van incidenten) een recente VoG (Taxikaart) op te vragen van de betrokken chauffeurs en/of begeleiders. Na het eerste verzoek mag de verstrekte verklaring omtrent gedrag niet ouder zijn dan 6 maanden. De kosten komen voor rekening van de opdrachtnemer.

Actiepunten m.b.t. beheer:

Op eerste verzoek van de opdrachtgever dienen kopieën van Taxikaarten of VOG aangeleverd te worden.

3.6. Social Return

De opdrachtgever hecht veel waarde aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. In dat kader wordt bij elke aanbesteding door de gemeenten een social return verplichting aan de opdrachtnemer opgelegd. Voor deze opdracht, zoals omschreven in dit aanbestedingsdocument, dient 5% van de opdrachtwaarde exclusief btw ingezet te worden ten behoeve van social return.

Vanuit iedere gemeente wordt een contactpersoon aangewezen.

Voor verdere invulling van de eisen met betrekking tot Social Return binnen iedere gemeente wordt verwezen naar bijlage 2.

Actiepunten m.b.t. beheer:

Standaard agendapunt tijdens overlegmomenten.



4. MATERIEEL

4.1. Voertuigtypen

4.1.1. Percelen 1 en 2

Al het vervoer dient plaats te vinden met de volgende voertuigen:

1. taxi/personenauto (maximaal vier zitplaatsen voor passagiers);
2. taxibus (maximaal acht zitplaatsen voor passagiers);
3. rolstoelbus (maximaal acht zitplaatsen voor passagiers, waarvan ten minste twee geschikt voor het vervoer van rolstoelgebonden personen).

4.1.2. Perceel 3

Het gymvervoer vindt plaats met een touringcar, zodat alle leerlingen en de begeleiding vanuit school binnen één rit vervoerd kunnen worden.

4.2. Algemene eisen

Voor alle in te zetten voertuigen gelden de volgende eisen:

1. Alle voertuigen zijn door de Rijksdienst voor het Wegverkeer goedgekeurd voor taxivervoer. De voertuigen voldoen tevens aan de Regeling permanente eisen taxi's (Wet Personenvervoer 2000).
2. In het voertuig dienen een verbandtrommel, brandblusser, noodhamer en gordelsnijder aanwezig te zijn. De opdrachtnemer ziet erop toe dat de inventaris indien nodig wordt aangevuld.
3. De voertuigen hebben een fatsoenlijk uiterlijk (bijvoorbeeld: geen deuken en geen afwijkende kleuren) en zien er aan de binnenzijde representatief uit. Aan de voertuigen is aan de buitenzijde niet te zien dat ze worden ingezet voor doelgroepenvervoer. Het voeren van reclame is toegestaan, mits vooraf schriftelijk goedgekeurd door de opdrachtgever. De opdrachtgever kan dit ongemotiveerd afwijzen.
4. In de voertuigen is communicatieapparatuur voor directe communicatie tussen centrale en voertuig aanwezig.
5. Elke zitplaats van ieder type voertuig dat wordt ingezet is voorzien van een veiligheidsgordel die ook geschikt is voor kinderen.
6. Alle voertuigen zijn voorzien van airco of klimaatbeheersing.
7. De opdrachtnemer draagt te allen tijde zorg voor veilig vervoer. Dit betekent dat het verplicht is om gedurende de winterperiode (of wanneer weersomstandigheden dit verlangen) de voertuigen te voorzien van winterbanden of dat er all weather banden gebruikt worden.
8. Ieder voertuig is voorzien van een kinderslot.



4.3. Aanvullende eisen rolstoelvervoer

1. De opdrachtnemer dient zich te conformeren aan de richtlijnen voor chauffeurs van de actuele Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (VVR) van het Kwaliteits- en Bruikbaarheidsonderzoek van Hulpmiddelen voor gehandicapten en ouderen (stichting Vilans).
2. De rolstoelplaats wordt bereikt middels een lift of een oprijplaat waarvan de hellingshoek zodanig moet zijn dat het inrijden van de rolstoel ergonomisch verantwoord kan plaatsvinden.
3. De rolstoelplaats is voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging voor zowel rolstoel als reiziger. Deze bevestiging dient als zodanig gebruikt te worden. De chauffeur is verantwoordelijk voor het verantwoord en veilig vastzetten van de rolstoel.

4.4. Milieueisen

De opdrachtgever streeft ernaar om het gebruik van schone en duurzame transportbrandstoffen te stimuleren. Gedurende de looptijd van het contract kunnen opdrachtgever en opdrachtnemer met elkaar in overleg treden hoe verder bijgedragen kan worden aan duurzaamheidsdoelstellingen. Tijdens de overlegmomenten worden actuele ontwikkelingen besproken.

Met betrekking tot duurzaamheid wordt verwezen naar de meest recente milieucriteria transportdiensten van Pianoo. Ten aanzien van milieuvriendelijkheid worden de volgende minimale eisen gesteld:

1. Al het materieel moet minimaal voldoen aan de Euro 5-norm.
2. Indien tijdens de looptijd van het contract nieuwe voertuigen worden aangeschaft voor de uitvoering van het onderhavige vervoer, dienen deze te voldoen aan de hoogst geldende milieunorm op het moment van aanschaf.
3. Het onderhoudssysteem van de voertuigen moet erop gericht zijn de milieubelasting van de voertuigen tot een minimum te beperken.

Actiepunten m.b.t. beheer:

- In de eerste maand van ieder schooljaar levert de opdrachtnemer een lijst aan met alle voertuigen die worden ingezet inclusief de kentekens.
- Voorafgaand aan ieder overlegmoment wordt een update van deze lijst verstrekt aan de opdrachtnemer.



5. COMMUNICATIE

5.1. Bereikbaarheid centrale

De centrale van de opdrachtnemer is op alle dagen dat het doelgroepenvervoer operationeel is bemand en persoonlijk telefonisch bereikbaar (tegen lokaal tarief) tussen 06.30 uur en 19.00 uur. De opdrachtnemer moet buiten de voorgenoemde bereikbaarheidstijden minimaal telefonisch bereikbaar zijn door middel van een antwoordapparaat. Op vragen en opmerkingen van betrokkenen wordt binnen 24 uur inhoudelijk gereageerd. Op eerste verzoek van de opdrachtgever moet dit aantoonbaar worden gemaakt door de opdrachtnemer.

5.2. Communicatie leerlingenvervoer

Binnen de doelgroep leerlingenvervoer worden specifieke eisen gesteld aan de communicatie voorafgaand en gedurende het schooljaar.

5.2.1. Voorafgaand aan het schooljaar

1. De opdrachtgever zal, bij verlenging, ieder schooljaar zo snel mogelijk (en uiterlijk zes weken voor aanvang van het nieuwe schooljaar) de volgende informatie verstrekken aan de opdrachtnemer: leerlingenlijst (NAW, eventuele afwijkende (school)tijden, adressen en reisdagen).
2. De opdrachtnemer verstrekt de opdrachtgever uiterlijk vier weken voor aanvang van het nieuwe schooljaar de (voorlopige) planning.
3. De opdrachtnemer informeert de ouders/verzorgers van de leerling uiterlijk één week vóór de eerste schooldag van elk schooljaar per email over relevante kenmerken van de geplande ritten. De informatie bevat alle noodzakelijk geachte gegevens doch minimaal het ophaaltijdstip, het tijdstip waarop de leerling wordt thuisgebracht, informatie over de chauffeur, de locatie van ophalen, telefoonnummers waarop de opdrachtnemer bereikbaar is en informatie met betrekking tot het melden van klachten. Indien er sprake is van een wijziging gedurende het schooljaar, dan bevat de informatie uitsluitend de noodzakelijke gegevens, zoals een gewijzigde ophaaltijd of gewijzigde chauffeur.
4. Uiterlijk drie werkdagen voorafgaand aan de start van het schooljaar dient de chauffeur persoonlijk kennis te komen maken met de ouders/verzorgers en leerlingen.
5. Er wordt een Informatiefolder gemaakt door de opdrachtgever en opdrachtnemer. Hierin worden onder andere gedragsregels en contactgegevens opgenomen. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het drukken en verstrekken van de folder.

5.2.2. Gedurende het schooljaar

1. Gedurende het schooljaar informeert de opdrachtnemer de ouders/verzorgers van de reiziger zo spoedig mogelijk mondeling, telefonisch, schriftelijk of via WhatsApp, bij belangrijke wijzigingen in de ritplanningen en/of chauffeur.
2. Bij ziekte van de chauffeur informeert de opdrachtnemer de ouders/verzorgers van de reiziger zo spoedig mogelijk mondeling, telefonisch of via WhatsApp. De betrokkenen worden geïnformeerd over de wijze waarop de vervanging wordt opgelost en wanneer de reiziger wordt opgehaald.



3. Bij tussentijdse wijziging van de vaste chauffeur, of bij het instromen van een nieuwe leerling dient de chauffeur persoonlijk vooraf kennis te komen maken met de ouders/verzorgers en leerlingen.
4. In het voertuig is een lijst (op papier of digitaal te benaderen) aanwezig waarop zijn aangegeven: naam, huisadres, (waarschuwings)telefoonnummer, schooladres en specifieke omstandigheden van de vervoerde reizigers. In het kader van de privacywetgeving dient de opdrachtnemer ervoor te zorgen dat zorgvuldig wordt omgegaan met deze lijst.
5. Bij vertraging van minimaal 15 minuten en/of calamiteiten neemt de opdrachtnemer zo spoedig mogelijk contact op met de betrokkenen (ouders/verzorgers, school en opdrachtgever).
6. De opdrachtnemer zorgt ervoor dat ieder voertuig, dat wordt ingezet voor het leerlingenvervoer van de opdrachtgever, zichtbaar is voorzien van een pictogramkaart. Deze kaart geeft op een eenvoudige manier voor de leerlingen de regels in de taxi weer.
7. De opdrachtnemer bemiddelt bij knelpunten tussen de chauffeur en ouders/verzorgers.

5.3. Communicatietool

De opdrachtnemer is verplicht om de opdrachtgever realtime digitaal inzage te geven in de mutaties van het doelgroepenvervoer (waaronder ziek- en betermeldingen, klachten en routes). Alle ouders/verzorgers moeten hier ook gebruik van kunnen maken om bijvoorbeeld klachten in te dienen en ziek-/betermeldingen.

Indien de opdrachtgever gedurende de looptijd van de overeenkomst besluit om zelf gebruik te gaan maken van een webbased applicatie voor het doorgeven van (nieuwe) reizigers, mutaties, route (met koppeling aan de reiziger), klachten etc., is de opdrachtnemer verplicht hier kosteloos alle medewerking aan te verlenen. De webbased applicatie wordt dan gedurende de looptijd van de overeenkomst gratis ter beschikking gesteld aan de opdrachtnemer als communicatiemiddel tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer.

De opdrachtnemer moet, indien de opdrachtgever dit wenst, dagelijks de routeplanning (route, reiziger, gewenste ophaal- afzettijd, geplande ophaal- afzettijd) in .xls of .csv formaat aan te leveren via een door de opdrachtgever aan te geven emailadres, danwel rechtstreeks in de webbased applicatie.

5.4. Klanttevredenheid

Eénmaal per schooljaar wordt een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door opdrachtgever. De resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek worden met de opdrachtnemer besproken. Bij een onvoldoende score dient de opdrachtnemer binnen één week een plan van aanpak op te stellen om de noodzakelijke verbeterpunten te realiseren. De opdrachtnemer dient hier kosteloos medewerking aan te verlenen.

Eénmaal per schooljaar (na een maand) neemt de opdrachtnemer telefonisch contact op met de ouders/verzorgers om te informeren naar de ervaringen over het leerlingenvervoer. Het betreft een representatieve steekproef. De bevindingen worden gerapporteerd, inclusief eventuele verbetervoorstellen. Gedurende de implementatieperiode worden hier nadere afspraken over gemaakt.

Voor beide voorgenoemde onderzoeken geldt dat de opdrachtgever binnen een reële tijd de resultaten toetst. Bij niet nakoming van de afspraken kan de opdrachtnemer in gebreke worden gesteld (zie paragraaf 8.10).



Aan het begin van het 1^e contractjaar organiseren opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk een ouderavond voor de betrokkenen binnen het leerlingenvervoer. Zo nodig vindt jaarlijks een dergelijke bijeenkomst plaats. De opdrachtnemer is verplicht hier kosteloos medewerking aan te verlenen.

Actiepunten m.b.t. beheer:

- De opdrachtgever voert jaarlijks een KTO uit onder de ouders/verzorgers.
- De opdrachtnemer neemt eenmaal per schooljaar telefonisch contact op met ouders/verzorgers en verstrekt jaarlijks vóór 1 december een rapportage met bevindingen.
- Eventuele actiepunten worden opgepakt en uitgevoerd door de opdrachtnemer.



6. KLACHTEN EN MELDINGEN

6.1. Klachten

Een klacht is iedere uiting (zowel schriftelijk als mondeling) van ongenoegen over de uitvoering van het doelgroepenvervoer in de breedste zin des woords, van de reiziger, de ouders/verzorgers van de reiziger of van ieder ander die direct of indirect met het vervoer te maken heeft.

6.1.1. Aanname en registratie

De opdrachtnemer zorgt voor de ontvangst en registratie van alle klachten die schriftelijk, telefonisch, per e-mail en via de chauffeur zijn ingediend. De opdrachtnemer dient zorg te dragen dat klachten 24 uur per dag schriftelijk en/ of per email kunnen worden ingediend. Voor telefonische klachten dient de opdrachtnemer op werkdagen van 06.30 uur tot 19.00 uur bereikbaar te zijn.

6.1.2. Afhandeling

1. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de afhandeling van alle gemelde klachten.
2. Klachten dienen binnen vijf werkdagen na de datum van indiening schriftelijk te zijn afgehandeld.
3. Een kopie van de afhandeling wordt verzonden aan de opdrachtgever.
4. In het periodieke overleg worden gemelde klachten en de afhandeling ervan besproken. Wanneer er naar het oordeel van de opdrachtgever sprake is van structurele klachten, of klachten die naar het oordeel van de opdrachtgever dermate ernstig zijn wordt van de opdrachtnemer een plan van aanpak tot verbetering verlangd. De hieruit voortvloeiende kosten zijn voor rekening van de opdrachtnemer.
5. Indien een klacht naar het oordeel van de indiener van de klacht niet goed wordt afgehandeld, kan deze zich wenden tot de opdrachtgever.

Van iedere klacht dient minimaal door de opdrachtnemer te worden geregistreerd:

1. Naam en adres van de klager en reiziger.
2. Datum van indiening.
3. Afhandelingsdatum van de klacht.
4. De aard van de ingediende klacht.
5. Datum en tijdstip van de rit waarop de klacht betrekking heeft.
6. De wijze en met welk resultaat de ingediende klacht is afgehandeld.
7. Wel of niet gegrond verklaring.
8. Indien van toepassing: de reden waarom de klachten niet gegrond is.

6.2. Meldingen

Een melding is iedere uiting die directe actie behoeft. Te denken valt aan een ouder/verzorger of andere betrokkene, zoals een school, die meldt dat een reiziger die ochtend niet is opgehaald.

- De opdrachtnemer stuurt maandelijks een overzicht met de meldingen van die maand digitaal naar de opdrachtgever.



- Meldingen over de uitvoering van het vervoer dienen door de opdrachtnemer in ontvangst te worden genomen en dienen door de opdrachtnemer zo snel mogelijk te worden opgelost.
- De opdrachtnemer registreert van elke melding de volgende gegevens:
 - Naam indiener melding.
 - Aard en inhoud van melding.
 - Datum en aanvangstijdstip rit.
 - Nummer route en naam school.
 - Naam en geboortedatum reiziger.
 - Wijze van afhandeling en reden melding.

Actiepunten m.b.t. beheer:

- Standaard agendapunt tijdens overlegmomenten.
- Maandelijks verstrekt de opdrachtgever, gelijktijdig met de maandfactuur, een overzicht met alle ontvangen klachten en meldingen en de wijze van afhandeling. Indien deze informatie niet wordt overhandigd, wordt de factuur niet in behandeling genomen.
- Klachten, meldingen, status en wijze van afhandeling op te allen tijde inzichtelijk zijn voor de opdrachtgever.

6.3. Loosmeldingen

Het kan voorkomen dat een chauffeur een reiziger regelmatig niet thuis aantreft of regelmatig langer moet wachten bij een ophaaladres van een reiziger dan nodig is. In deze situaties dient de chauffeur dit te melden bij de eigen centrale. De opdrachtnemer dient hier vervolgens contact over op te nemen met de opdrachtgever, zodat gezamenlijk verdere actie kan worden ondernomen.



7. REGISTRATIE EN EVALUATIE

7.1. Ritadministratie

Voor analyse- en controlemogelijkheden van het vervoer (percelen 1 en 2) door de opdrachtgever verzamelt de opdrachtnemer de volgende gegevens en legt deze gegevens met digitaal vast in een door de opdrachtgever vastgesteld format:

1. Aantal uitgevoerde ritten per doelgroep per gemeente.
2. Ritplanning (reizigersnamen, volgorde en tijden ophalen en wegbrengen, voertuigtypen) conform format van de digitale bijlage C.
3. Aantal nog vrije zitplaatsen.
4. Naam ingezette chauffeur(s) per rit.
5. Overschrijding van de ophaal- en afzetmarges en de reden daarvan.
6. Incidenten tijdens het vervoer (zoals ongevallen met voertuigen of reizigers).
7. Alle mutaties die in routes hebben plaatsgevonden.

De opdrachtgever behoudt zich het recht voor om (steekproefsgewijs) de betrouwbaarheid van de ritadministratie te (laten) controleren.

Actiepunten m.b.t. beheer:

Maandelijks verstrekt de opdrachtgever, gelijktijdig met de maandfactuur, een overzicht met de gevraagde ritadministratie. Indien deze informatie niet wordt overhandigd, wordt de factuur niet in behandeling genomen.

7.2. Evaluatie

1. Minimaal tweemaal per schooljaar komen de opdrachtnemer en opdrachtgever bij elkaar voor een overlegmoment.
2. Naast de overlegmomenten tussen opdrachtgever en opdrachtnemer is de opdrachtnemer verplicht kosteloos medewerking te verlenen om, op aangeven van de opdrachtgever maximaal drie keer per jaar deel te nemen aan een overleg tussen de opdrachtgever, opdrachtnemer, (vertegenwoordigers van) ouders/verzorgers en scholen.
3. Indien een extra overleg vanuit ouders/verzorgers en/of scholen gewenst wordt dient de opdrachtnemer hier kosteloos medewerking aan te verlenen.



8. FINANCIEEL

8.1. Vergoeding percelen 1 en 2

De vergoeding aan de opdrachtnemer bestaat uit twee tariefonderdelen, te weten:

- Starttarief per rit (vast tarief).
- Tarief per beladen voertuiguur (variabel tarief).

Het tarief per beladen voertuiguur, het variabele tarief, dient in deze procedure geoffreerd te worden.

8.1.1. Starttarief

Voor het starttarief per rit gelden de volgende tarieven per voertuigtype die gedurende de gehele contractperiode (exclusief prijsindexering) worden gebruikt:

- Taxipersonenauto/taxibus: € 10,00 per rit (exclusief btw);
- Rolstoelbus: € 18,00 per rit (exclusief btw).

Het starttarief voor een rolstoelbus geldt alleen indien daadwerkelijk een rolstoel met het voertuig wordt vervoerd.

Onder rit wordt de afstand tussen het opstappunt van de eerste reiziger tot en met het uitstappunt van de laatste reiziger verstaan, ongeacht het aantal scholen dat in de route wordt aangedaan (dus enkele reis).

8.1.2. Tarief per beladen voertuiguur

1. De vergoeding aan de opdrachtnemer wordt gebaseerd op de beladen reistijd van de ritten.
2. De beladen reistijd wordt bepaald aan de hand van de meest recente versie van routeplanner Easy Travel, uitgaande van de snelste route van het eerste huisadres/opstappunt van een reiziger, via eventuele tussenpunten (huisadres/opstappunt) van andere reizigers, naar de eindbestemming. Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van de 6 karakters postcode (4 cijfers + 2 letters) van huisadressen/opstappunten en eindbestemming. In geval van afwijkingen in de door de opdrachtnemer gebruikte versie van Easy Travel en de door de opdrachtgever gebruikte versie van Easy Travel gaat de meest recente versie voor.
3. De te hanteren versie is Easy Travel Europa 2016. Gedurende de contractperiode kan het zijn dat er updates volgen. Indien dit aan de orde is, zullen de opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk het moment van overstappen naar de update afspreken. Indien geen expliciete overeenstemming over een nieuw te gebruiken versie wordt tot stand komt blijft Easy Travel Europa 2016 de te gebruiken versie.
4. Wanneer door de opdrachtnemer een andere versie wordt gebruikt vindt achteraf dan ook geen verrekening plaats.
5. Er gelden geen blokkades voor de instellingen van Easy Travel, tenzij dit in overeenstemming tussen opdrachtnemer en opdrachtgever wordt besloten.



6. Voor Easy Travel gelden, ongeacht in te zetten voertuigen, de volgende instellingen:

Wegtype	Snelheden (in km/h)
Autosnelweg	100
Hoofdverbinding 1	80
Hoofdverbinding 2	70
Verbindingsweg	60
Doorgaande weg	40
Lokale weg	30
Wegverdeling	Percentages (in %)
Enkele rijbaan	88
Stedelijk	50
Speciale wegtypen	Snelheden (in km/h)
Onverhard	30
Woonerf	4
Veerdienst	6
30 km	20

7. Naast de beladen reistijd die resulteert uit Easy Travel mag 1 minuut instaptijd per reiziger worden opgeteld. In geval van een rolstoelgebonden reiziger mag 5 minuten instaptijd per reiziger worden opgeteld.
8. Wachttijden (binnen bepaalde grenzen én boven de vastgestelde marge van 15 minuten) bij de bestemming als gevolg van verschillende ophaaltijden van reizigers in één en dezelfde (terug)rit mogen, na overleg en vooraf toestemming met de opdrachtgever, opgeteld worden bij de beladen reistijd. Dit dient wel afzonderlijk te worden weergegeven op de factuur.
9. Er wordt geen rekening gehouden met (tijdelijke) wegonderbrekingen, omleidingen en files. Deze eventuele extra beladen reistijd kan niet in rekening worden gebracht.
10. De totale beladen reistijd wordt per maand rekenkundig afgerond op hele minuten.

8.1.3. Individueel vervoer

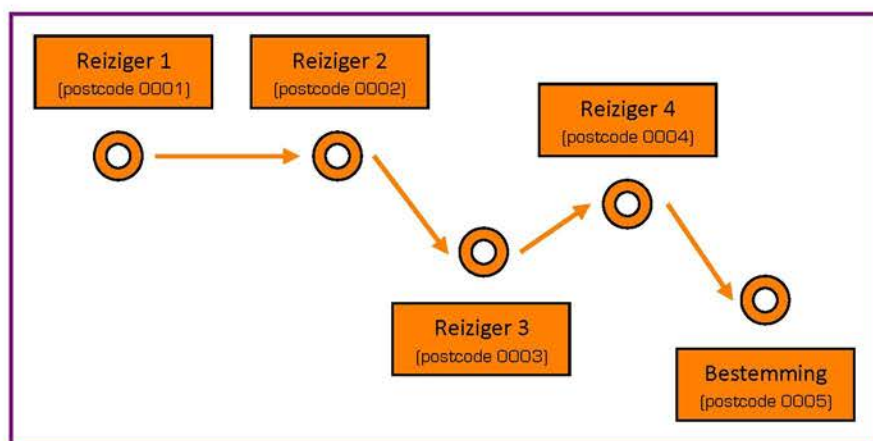
In het geval dat de opdrachtgever een reiziger zodanig indiceert dat deze individueel vervoerd moet worden, wordt voor de rit voor deze reiziger een opslagpercentage gerekend van 15% op het tarief per beladen voertuiguur. Dit opslagpercentage geldt enkel wanneer expliciet vooraf door de opdrachtgever opdracht wordt gegeven om een reiziger individueel te vervoeren.



Deze opslag is niet van toepassing bij individueel vervoer doordat combinatie met andere reizigers om vervoer technische redenen onmogelijk is (bijvoorbeeld in geval van afwijkende school- of stagetijden), waardoor een reiziger alleen in een rit zit, zoals bij afwijkende bestemmingen en/of afwijkende ophaaltijden. In deze situaties is er in ieder geval geen sprake van een door de opdrachtgever afgegeven indicatie voor individueel vervoer.

8.1.4. Voorbeeld

In onderstaande figuur is een voorbeelduitwerking opgenomen van de aangehouden vergoedingssystematiek voor het vervoer van de opdrachtgever.



De bij de figuur behorende berekening van de vergoeding voor de opdrachtnemer is uitgewerkt in onderstaande tabel. **Gehanteerde tarieven zijn fictief.**

Gegevens rit		Vergoeding voor de rit	
Voertuigtype	Taxi		
Aantal reizigers	4		
Tarief per beladen voertuiguur	€ 35,00		
Vaste vergoeding (starttarief)	€ 10,00	Som vaste vergoeding	€ 10,00
Variabele vergoeding			
Beladen reistijd (Easy Travel)	71 min		
Extra reistijd door instap (1 min/reiziger)	4 min		
Totaal beladen reistijd	75 min	Som variabele vergoeding	€ 43,75
		Vergoeding van de rit	€ 53,75

N.B. Bovenstaand is alleen de berekening van de heenrit (van huis/opstapadres naar school/bestemming) weergegeven. De berekening van de terugrit (van school/herkomst naar huis/afzetadres) verloopt via dezelfde systematiek.



8.2. Vergoeding perceel 3

Het tarief per beladen rit wordt in deze procedure geoffreerd.

8.3. Kostenverdeling

Indien er binnen de percelen 1 en 2 sprake is van gecombineerde ritten (combinatie tussen de deelnemende gemeenten en/of doelgroepen), dan worden de kosten van de gecombineerde ritten verdeeld op basis van een verdeelsleutel. De verdeelsystematiek wordt gebaseerd op de individuele directe reistijden (zonder combinatie) van een reiziger naar zijn bestemming. Deze reistijden worden conform de instellingen uit dit Programma van Eisen bepaald en leveren zodoende van iedere reiziger een directe reistijd op.

In het volgende voorbeeld is de berekening voor een gecombineerde rit uitgewerkt en toegelicht. Het betreft een fictief voorbeeld van in totaal 4 reizigers (A t/m D) uit de twee typen vervoer én vanuit twee gemeenten die naar bestemming XX en YY gaan.

Reiziger	Type vervoer	Directe reistijd naar XX, volgens Easy Travel	Subtotaal reistijden per doelgroep per gemeente
A	Leerlingenvervoer Oudewater	A -> XX = 25	45
B	Leerlingenvervoer Oudewater	B -> XX = 20	
C	Jeugdvervoer Woerden	C -> YY = 15	25
D	Jeugdvervoer Woerden	D -> YY = 10	
Totaal			70

Stel: totale kosten van deze rit, exclusief btw: € 45,00 Euro

Verdeling kosten tussen gemeenten:

Leerlingenvervoer Oudewater: $(45/70) \times € 45,00 = € 28,93$

Jeugdvervoer Woerden: $(25/70) \times € 45,00 = € 16,07$

Tijdens de uitvoering van het contract dient de opdrachtnemer verplicht op deze wijze te factureren. De gemeenten ontvangen maandelijks een eigen factuur waarop de verschillende doelgroepen zijn uitgesplitst inclusief de bijbehorende bijlagen.

8.4. Mutaties

1. Gedurende het schooljaar en de contractperiode treden mutaties op in het aantal te vervoeren reizigers en bestemmingen. Hierdoor zal de ritplanning en/of voertuiginzet mogelijk veranderen.



2. Daarbij geldt dat ziekte of afwezigheid van een reiziger van minder dan zes schooldagen niet als mutatie hoeft te worden ingediend. Is deze periode langer dan vijf aaneengesloten dagen (dus vanaf de zesde dag), dan is de opdrachtgever geen vergoeding verschuldigd voor het vervoer van die afwezige reiziger(s). Binnen perceel 3 is dit niet van toepassing. Het aantal uitgevoerde ritten is van belang voor de facturatie.
3. Mutaties dienen op de factuur duidelijk inzichtelijk te worden weergegeven (inclusief de mutatiedatum).
4. Als door ziekte en/of afwezigheid van één of meerdere reizigers een rit of route niet wordt gereden is de opdrachtgever geen vergoeding verschuldigd vanaf de eerste dag dat deze situatie zich voor doet. Dit is tevens van toepassing in geval van bijvoorbeeld studiedagen of andere vrije dagen.
5. Een gewijzigde ritplanning kan enerzijds leiden tot een wijziging (toe- of afname) van de beladen reistijd en anderzijds tot een gewijzigde inzet van voertuigtypes.
6. De gewijzigde ritplanning dient zodanig te zijn dat de kosten (ofwel de totale reistijd) voor de opdrachtgever altijd zo laag mogelijk zijn. Bovendien dient de opdrachtgever altijd toestemming te geven, bij een gewijzigde planning. De opdrachtgever gaat ervan uit dat de voertuigen altijd zo vol mogelijk zullen rijden en dat wagentypes worden gekozen die dit mogelijk kunnen maken. De opdrachtnemer dient ervoor te zorgen dat er genoeg voertuigtypen in reserve zijn om te zorgen dat de efficiëntie gewaarborgd blijft en dat flexibel kan worden omgegaan met gewijzigde omstandigheden.
7. Voor de vergoeding van mutaties binnen het vervoer geldt één tarief per beladen uur (de voertuigtypes: taxi/personenauto, taxibus en rolstoelbus), het zogenaamde geoffreerde tarief.
8. Voordat de opdrachtnemer tot een veranderde ritplanning en/of inzet van voertuigen komt, dient de opdrachtgever goedkeuring aan de wijziging te geven.

8.5. Efficiënte planning ritten

1. De opdrachtnemer maakt voor het vervoer van alle reizigers een zo (kosten) efficiënt mogelijke planning van ritten en voertuigen, uitgaande van de randvoorwaarden van het Programma van Eisen. Deze planning dient reëel te zijn en dient als referentiepunt voor de start van het nieuwe schooljaar. De opdrachtgever kan hierbij ook dwingend in voorkomende gevallen het in te zetten voertuigtype bepalen.
2. Uiterlijk twee weken voor het begin van het schooljaar wordt een eerste ritplanning gemaakt die goedgekeurd dient te worden door de opdrachtgever. De ritplanning zoals ingediend in de inschrijving geldt als referentiepunt.
3. Elke verplaatsing van A (1e ophaaladres), via eventuele tussenpunten, naar B (eindbestemming) wordt gezien als een afzonderlijke rit. Dit betekent dat een ochtendrit afzonderlijk wordt gezien van een middag(retour)rit.
4. Iedere unieke rit dient per periode (ochtend/middag) een uniek nummer te krijgen. In de ritplanning geeft de opdrachtnemer aan hoeveel keer per maand een bepaalde unieke rit gereden is.
5. Voor elke rit wordt de beladen reistijd bepaald conform de uitgangspunten van paragraaf 8.1.

8.6. Combinatievoordeel

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 zijn, onder voorwaarden, combinatiemogelijkheden met andere gemeenten (andere dan de opdrachtgevers) toegestaan.



De opdrachtnemer maakt het combinatievoordeel financieel inzichtelijk voor de opdrachtgever. Na toestemming van de opdrachtgever om de combinatie te maken, komt 50% van het financiële voordeel dat het de opdrachtgever oplevert ten gunste van de opdrachtnemer.

8.7. Facturatie

8.7.1. Percelen 1 en 2

Iedere maand vindt facturatie plaats door de **som van de beladen reistijd + berekende instaptijd x het betreffende tarief per beladen voertuiguur** zoals geoffreerd in de inschrijving + **het starttarief per rit per voertuigtype x het aantal uitgevoerde ritten**.

1. De opdrachtnemer geeft in een maandfactuur de onderbouwing weer van de gereden ritten plus de gegevens zoals vermeld in hoofdstuk 7. Hierin dienen wijzigingen in de ritplanning eveneens meegenomen te worden.
2. De opdrachtnemer dient de facturen binnen 14 kalenderdagen na het einde van de desbetreffende maand digitaal in te dienen.
3. Betaling door opdrachtgever geschiedt binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur indien door de opdrachtnemer aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan.
4. De opdrachtnemer dient zich tijdens de uitvoering te houden aan het facturatieformat dat als digitale bijlage (D) bij dit Programma van Eisen is opgenomen. Het volledig ingevulde format dient maandelijks digitaal (in xls-bestandsformaat) te worden verstrekt aan de opdrachtgever.
5. De opdrachtgever is gerechtigd om wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.
6. De opdrachtnemer dient er rekening mee te houden dat de in dit hoofdstuk vastgelegde vergoedingssystematiek kan afwijken van de werkelijke reistijd en volgorde binnen de route (optimalisatie).
7. Facturen dienen een duidelijke splitsing weer te geven van kosten voor de verschillende doelgroepen per gemeente conform paragraaf 8.3. Iedere gemeente ontvangt een eigen factuur.
8. Facturen dienen de kosten van ritten met de indicatie 'individueel vervoer' vanuit de opdrachtgever separaat weer te geven. Reizigers die individueel vervoerd worden zonder dat hier door de opdrachtgever een indicatie voor is afgegeven dienen niet separaat te worden weergegeven.

8.7.2. Perceel 3

Iedere maand vindt facturatie plaats door de **som van het aantal gereden ritten x het betreffende tarief per rit** zoals geoffreerd in de inschrijving.

1. De opdrachtnemer geeft in een maandfactuur de onderbouwing weer van de gereden ritten.
2. De opdrachtnemer dient de facturen binnen 14 kalenderdagen na het einde van de desbetreffende maand digitaal in te dienen.
3. Betaling door opdrachtgever geschiedt binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur indien door de opdrachtnemer aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan.
4. De opdrachtnemer dient zich tijdens de uitvoering te houden aan het facturatieformat dat als digitale bijlage (D) bij dit Programma van Eisen is opgenomen. Het volledig ingevulde format dient maandelijks digitaal (in xls-bestandsformaat) te worden verstrekt aan de opdrachtgever.
5. De opdrachtgever is gerechtigd om wijzigingen op het facturatieformat door te voeren.



8.8. Indexering

1. De opdrachtnemer heeft het recht om jaarlijks, per 1 januari, de tarieven te indexeren conform de kostenontwikkeling die jaarlijks wordt berekend door Panteia/NEA:
 - Percelen 1 en 2: NEA-index taxivervoer;
 - Perceel 3: NEA-index groepsvervoer per touringcar.
2. De opdrachtnemer informeert de opdrachtgever uiterlijk op 1 december schriftelijk over de te hanteren indexering voor het betreffende perceel, voorzien van een onderbouwing. Te late berichtgeving (na 1 december), betekent dat de indexering niet toegepast mag worden voor het volgende kalenderjaar.
3. De eerste mogelijkheid voor indexering vindt plaats per 1 januari 2019.

8.9. TX-keurmerk

De opdrachtgever vereist binnen de percelen 1 en 2 dat de opdrachtnemer inclusief eventuele onderaannemers in het bezit zijn van het TX-keurmerk (of aantoonbaar vergelijkbaar), dan wel het ISO 9001:2008 of 9001:2015 certificaat indien het een niet daadwerkelijk bij de uitvoering betrokken partij betreft. Deze dient uiterlijk op het moment van start van het vervoer overlegd te kunnen worden. Op het moment dat de opdrachtnemer (of één van de andere betrokken partijen) gedurende de uitvoering van de overeenkomst het keurmerk kwijtraakt, dan hanteert de opdrachtgever per de eerste dag van de eerstvolgende maand een korting (malus) van 3% op de geoffreerde variabele uurtarieven. De opdrachtnemer dient dit te melden bij de opdrachtgever. Deze malus wordt direct verwerkt op de factuur. Op het moment dat aantoonbaar is dat alle bij de uitvoering betrokken partijen weer in het bezit zijn van het keurmerk, komt per de eerste dag van de eerstvolgende maand de malus te vervallen. Wanneer door controle blijkt dat de opdrachtnemer het vervallen van het keurmerk niet heeft gemeld dan wordt de korting alsnog met terugwerkende kracht toegepast. Indien de opdrachtnemer binnen 6 maanden het keurmerk niet aantoonbaar bezit kan de opdrachtgever de overeenkomst ontbinden.

8.10. Sanctiebeleid

8.10.1. Algemeen

Indien bij herhaling sprake is van niet, niet tijdige, niet deugdelijke, niet gehele nakoming van de overeenkomst en na schriftelijke in gebreke stelling van de opdrachtnemer heeft de opdrachtgever het recht om de opdrachtnemer één of meerdere ritten/routes te ontnemen en hiervoor een andere partij in te schakelen. De opdrachtnemer zal in dat geval verantwoordelijk worden gehouden voor de door de opdrachtgever te maken extra kosten. Indien een onderaannemer herhaaldelijk niet aan de gestelde voorwaarden voldoet stelt de opdrachtgever de opdrachtnemer hiervoor in gebreke.

Het is vervolgens aan de opdrachtnemer om de kwaliteit te herstellen naar het in onderhavige opdracht geëiste niveau, of in een uiterst geval deze onderaannemer uit te sluiten voor de uitvoering van onderhavige opdracht.

Er wordt een boete in rekening gebracht van € 5.000,- per situatie wanneer de opdrachtnemer in gebreke wordt gesteld bij een schriftelijke aanmaning waarbij hem een redelijke termijn voor de nakoming wordt gesteld, en nakoming binnen deze redelijke termijn uitblijft.



Inhouding van de boete geschiedt middels de boete in mindering te brengen op de eerstvolgende factuur. Ook voor het niet (tijdig) aanleveren van de periodiek gevraagde (management)informatie kan deze sanctie opgelegd worden. Indien na het in rekening brengen van een boete de opdrachtgever alsnog niet voldoet aan de gestelde eisen kan worden besloten tot ontbinding van het contract.

De opdrachtgever heeft het recht een onafhankelijk adviesbureau in te schakelen om tekortkomingen in het vervoer te onderzoeken. De opdrachtnemer dient hieraan medewerking te verlenen.

8.10.2. Direct opeisbare boetebepaling

In dit Programma van Eisen zijn een groot aantal kwaliteitseisen geformuleerd die betrokkenen belangrijk vinden bij de uitvoering van het schooltaxivervoer. Voor een aantal kwaliteitseisen geldt dit in het bijzonder. Het niet nakomen van deze eisen heeft namelijk grote impact op de dag van de reiziger. Daarom kan de opdrachtgever aan de opdrachtnemer een direct opeisbare boete voor de volgende drie specifieke tekortkomingen opleggen:

- (1) als de reiziger niet wordt opgehaald of niet wordt thuisgebracht of als de reiziger te laat op de (school)locatie arriveert of wordt opgehaald.
- (2) als de reiziger niet door de vaste chauffeur wordt gereden en de uitzonderingsbepalingen van dit Programma van Eisen die gelden niet van toepassing zijn.
- (3) als de reiziger individueel vervoerd moet worden, en er andere personen dan de chauffeur, de reiziger of de begeleider in hetzelfde voertuig toch meerijden.

De drie specifieke vermeende tekortkomingen worden door de opdrachtnemer of andere betrokkenen gemeld bij de opdrachtgever. Bij de eerste tekortkoming met betrekking tot een reiziger binnen hetzelfde schooljaar, krijgt de opdrachtnemer van de opdrachtgever een eerste waarschuwing (een gele kaart). Bij een tweede, derde en iedere verdere tekortkoming binnen hetzelfde schooljaar met betrekking tot dezelfde reiziger, wordt een direct opeisbare boete opgelegd (rode kaart). Het boetebedrag bedraagt € 50,- exclusief btw per incident per reiziger. Het betreffende bedrag wordt ingehouden op de maandfactuur.

Voor de boete bij zogenoemde tekortkomingen geldt een omgekeerde bewijslast: als de opdrachtnemer stelt dat er geen sprake is van een tekortkoming, bijvoorbeeld door overmacht, dan moet dit door de opdrachtnemer schriftelijk worden aangetoond. Het indienen van bewijs van het tegendeel heeft geen opschortende werking voor de inhouding van de boete op de maandelijkse factuur.

Daarnaast kan de opdrachtgever bij aanhoudende meldingen van soortgelijke tekortkomingen de opdrachtnemer vragen met een verbeterplan te komen, waarmee de bepaling uit 8.10.1 van toepassing wordt verklaard.



9. OVERIG

9.1. Implementatieplan

De winnende opdrachtnemer(s) moeten binnen vijf werkdagen na definitieve gunning een implementatieplan aanleveren bij de opdrachtgever.

1. In het implementatieplan zijn de maatregelen en acties beschreven die nodig zijn voordat het vervoer van start kan gaan. Een onderdeel van het plan is een gedetailleerde tijdsplanning die de acties beschrijft die de opdrachtnemer zal ondernemen om een goede implementatie vorm te geven.
2. Het implementatieplan besteedt aandacht aan de inrichting van de centrale, het werven van nieuw personeel, opleiding en instructie van het personeel, communicatie met de ouders/verzorgers (bijvoorbeeld in de vorm van een ouderavond) en de eventuele aanschaf of aanpassing van voertuigen.
3. Tijdens de uitvoering van de implementatie dient de opdrachtgever periodiek in kennis gesteld te worden van de uitvoering van het implementatieplan. De opdrachtgever maakt hierover na definitieve gunning aanvullende afspraken met de opdrachtnemer.

9.2. Controle en toezicht

De opdrachtgever heeft het recht om steekproefsgewijs controle te (laten) houden. Dit kunnen zowel aangekondigde als onaangekondigde controles betreffen. Tijdens deze controles wordt getoetst of door de opdrachtnemer en/of haar onderaannemers aan de in de aanbestedingsdocumenten gestelde eisen wordt voldaan.

9.3. Continuïteit

De opdrachtnemer verplicht zich gedurende de vastgestelde contractperiode het vervoer te verzorgen, zonder zich te kunnen beroepen op eventuele belemmeringen als ziekte van chauffeurs en/of mankementen aan het materiaal en/of een tekort aan materiaal en/of een tekort aan chauffeurs. Dit geldt ook voor combinanten en hoofd- onderaannemers.

9.4. Persoonsgegevens

Vanwege privacygevoelige informatie gelden de volgende voorwaarden:

1. Bij beëindiging van de overeenkomst zal de opdrachtnemer, zonder gerechtelijke tussenkomst en/of ingebrekestelling en op haar kosten, alle actuele en historische gegevensbestanden noodzakelijk voor de uitvoering van het vervoersysteem binnen de door de opdrachtgever daarvoor gestelde termijn in het alldan door de opdrachtnemer gebruikte format teruggeven aan de opdrachtgever en kopieën of delen ervan die in eigen programma's bij de opdrachtnemer zijn opgenomen uitwissen dan wel vernietigen.
2. Beide partijen nemen strikte vertrouwelijkheid in acht ten aanzien van de informatie over elkaars organisatie en de reizigers- en ritdata.



Behoudens voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere partij, zal ieder der partijen informatie en gegevensdragers welke haar ter beschikking staan, niet buiten het kader van deze overeenkomst aan derden ter beschikking stellen en aan haar personeel slechts bekend maken voor zover dat nodig is voor het verrichten van de overeengekomen prestaties.

3. De door de opdrachtgever aan de opdrachtnemer aangeleverde klantgegevens zullen door de opdrachtnemer uitsluitend worden gebruikt voor de uitvoering van de ritten overeenkomstig de bepalingen van deze overeenkomst.
4. De door de opdrachtnemer verwerkte reizigers- en ritgegevens zullen door de opdrachtnemer uitsluitend worden verstrekt aan de opdrachtgever of aan een door de opdrachtgever daartoe schriftelijk aan te wijzen derde.
5. De opdrachtnemer verbindt zich ten opzichte van de opdrachtgever de aangeleverde persoonsgegevens overeenkomstig de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) te verwerken en de verplichtingen die op grond van deze wetgeving op de verantwoordelijke rusten na te komen.
6. Er wordt een bewerkersovereenkomst opgesteld om de privacy van persoonsgegevens te waarborgen. Voorwaarden en sancties die volgen bij niet nakoming van deze overeenkomst worden door opdrachtnemer en opdrachtgever middels deze verwerkersovereenkomst te overeenkomen.



1 Digitale bijlagen

- A Tabblad 1 LIJST De Ronde Venen
- Tabblad 2 LIJST Stichtse Vecht
- Tabblad 3 LIJST Oudewater
- Tabblad 4 LIJST Woerden
- Tabblad 5 LIJST gymvervoer
- B Invulformulier indicatoren ritplanning
- C Format ritplanning
- D Format maandfactuur



2 Social Return

Regeling gemeenten Oudewater, Stichtse Vechten en Woerden

De opdrachtnemer aan wie de opdracht gegund wordt dient 5% van de te factureren opdrachtsom¹, exclusief BTW, te besteden aan social return op basis van de mogelijkheden zoals opgenomen in onderstaand tabel.

Dit percentage dient besteed te worden aan het in dienst nemen² van werkzoekenden.

Overzicht toepassingsmogelijkheden social return

Om de waarde van de inspanningen met betrekking tot de social return taakstelling te kunnen meten, wordt de gerealiseerde waarde uitgedrukt in inspanningswaarde (zie tabel hieronder). Deze inspanningswaarde staat niet in relatie tot de werkelijke uitgave aan uitkeringen en loon. Uiteraard heeft dit te maken met de afstand van de werkzoekenden tot de arbeidsmarkt en de inspanning die de opdrachtnemer moet leveren om deze werkzoekenden in te zetten op betaalde arbeid.

	Soort en eventuele duur van de uitkering	Inspanningswaarde social return op basis van een jaarcontract fulltime (40 uur per week)
Werkzoekenden		
1	Participatiewet < 2 jaar	€ 30.000,-
2	Participatiewet > 2 jaar	€ 40.000,-
3	WW < 1 jaar	€ 15.000,-
4	WW > 1 jaar	€ 20.000,-
5	WIA / WAO	€ 30.000,-
6	Doelgroepen Banenafspraken (Wet Banenafspraken en quotum arbeidsbeperkten)	€ 35.000,-
7	WSW inzet (detachering, diensten), niet zijnde in dienst nemen van WSW'ers. Bij in dienst nemen van een WSW'er geldt "doelgroep banenafspraken"	Betaalde rekeningen aan SW-bedrijf
8	In dienst nemen van een niet uitkeringsgerechtigde	€ 10.000,-
9	Vast dienstverband	€ 10.000,- extra op bovenstaande bedragen
10	50+	€ 5.000,- extra op bovenstaande bedragen
11	BBL traject	€ 15.000,-
12	BOL traject	€ 10.000,-

P.s.: in geval van een arbeidsovereenkomst van minder dan 40 uur per week vindt de berekening na rato van het aantal uren plaats.

¹ De te factureren opdrachtsom is gelijk aan de totale omzet (inkomsten), exclusief BTW, die de opdrachtnemer middels deze opdracht genereert.

² Ingeval van een WSW'er wordt hier ook onder verstaan: het aanbieden van een detacheringsovereenkomst.



Toelichting op tabel

De Participatiewet is op 1 januari 2015 in werking getreden en is de opvolger van de Wet Sociale Werkvoorziening (WSW), Wet Werk en Bijstand (WWB) en een deel van de Wajong.

WW: Werkloosheidswet.

WIA: Wet Werk en Inkomen naar Arbeidsvermogen.

WAO: Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering.

WSW: Wet Sociale Werkvoorziening.

Doelgroepen banenafpraak: Het betreft hier de doelgroepen die meetellen in het kader van de banenafpraak (de gemaakte afspraak om 125.000 banen te creëren voor arbeidsbeperkten), de zogenaamde garantiebannen. Het gaat hier dan onder andere om personen met een Wajong indicatie, WSW-indicatie, WIW / ID baan en personen die behoren tot de doelgroep van de Participatiewet en niet in staat zijn om middels voltijdse arbeid zelfstandig het Wettelijk Minimumloon te verdienen.

BBL: Beroepsbegeleidende leerweg (werken en leren).

BOL: Beroepsbegeleidende leerweg (voltijdopleiding).

Niet uitkeringsgerechtigde: niet-werkende personen die geen uitkering ontvangen.

Let op

De taakstelling met betrekking tot social return betreft een bijzondere uitvoeringsvoorwaarde. Dat betekent dat indien u niet akkoord gaat met deze voorwaarde u niet voor gunning van de opdracht in aanmerking komt. Indien u besluit een offerte in te dienen dan heeft dit automatisch tot gevolg dat u met deze voorwaarde instemt.

De berekening van de mate waarin voldaan wordt aan de social return taakstelling is gebaseerd op het in dienst nemen van werkzoekenden of inhuren van een WSW'er in de periode vanaf ingangsdatum van de overeenkomst tot en met de einddatum van de overeenkomst die ten grondslag ligt aan de te gunnen opdracht in het kader van deze aanbesteding. De werkzoekenden die u in dienst neemt mogen voor maximaal 12 maanden (1 jaar) worden opgevoerd in het kader van social return. Als u besluit de werkzoekenden langer in dienst te houden, hetgeen wij uiteraard hopen, dan kunt u deze niet meer opvoeren voor uw social return taakstelling. We willen dat meerdere werkzoekenden een kans krijgen op werk.

U kunt voor het uitvoeren van uw social return taakstelling geen (extra) kosten in rekening brengen bij de gemeente. De gemeente gaat ervan uit dat eventuele kosten hiervan verdisconteerd zijn in het door u te offrenen bedrag voor de uitvoering van de opdracht.

Deze bijzondere uitvoeringsvoorwaarde mag niet leiden tot verdringing op de arbeidsmarkt.

Het is met andere woorden niet toegestaan om, met als reden het vrijspelen van een vacature waarmee u deze taakstelling kunt invullen, een andere werknemer te ontslaan.

De gemeente zal er alles aan doen om geschikte werkzoekenden voor te stellen voor de vacatures die u ter beschikking stelt. Het is echter niet toegestaan om vooraf in uw offerte eisen te stellen aan de competenties/ervaring/opleiding van de werkzoekenden. Uiteraard mag u na gunning, op basis van een functieprofiel/vacature, uw wensen kenbaar maken. De gemeente zal er, op basis daarvan, alles aan doen om de juiste match te maken tussen de werkzoekenden en uw vacatures. Het eventueel door de gemeente niet kunnen aanbieden van werkzoekenden die aan uw wensen voldoen ontslaat u niet van deze taakstelling. Aan deze taakstelling dient voldaan te worden.

Aan de social return taakstelling dient jaarlijks te worden voldaan. Het is met andere woorden niet toegestaan om te wachten tot het laatste jaar van uitvoering van de overeenkomst alvorens in te zetten op social return.



U kunt eventuele meerkosten die u maakt, ten opzichte van uw social return taakstelling, niet in rekening brengen bij de gemeente.

U rapporteert minimaal eenmaal per halfjaar aan de gemeente over de resultaten op het terrein van social return (gefactureerd bedrag versus inzet social return).

Indien u besluit deze taakstelling in te vullen middels werkzoekenden van een andere gemeente of het UWV dan dient u aan te kunnen tonen dat u hiermee voldoet aan deze specifieke bijzondere uitvoeringsvoorwaarde. Dubbeltelling van een social return resultaat is uiteraard niet toegestaan. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien u, naast deze voorwaarde, ook een social return taakstelling heeft bij een andere gemeente en dezelfde werkzoekenden opvoert bij twee gemeenten.

Regeling gemeente De Ronde Venen

Voor verdere informatie wordt verwezen naar de volgende link:

http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/De%20Ronde%20Venen/401810/401810_1.html





FORSETI

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER

Europalaan 28d • 5232 BC 's-Hertogenbosch • (073) 523 10 60 • info@forseti.nl • www.forseti.nl