

**NOTA VAN UITGANGSPUNTEN  
EUROPESE AANBESTEDING  
LEERLINGEN- EN JEUGDVERVOER  
GEMEENTE LEIDSCHENDAM-  
VOORBURG**

15 november 2021  
Vastgesteld in college dd 23-11-2021

## Inhoudsopgave

|           |                                                                        |          |
|-----------|------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding aanbesteding leerlingen-vervoer en jeugdvervoer .....</b> | <b>2</b> |
| 1.1.      | Huidige contracten leerlingenvervoer .....                             | 2        |
| 1.2.      | Jeugdvervoer .....                                                     | 2        |
| 1.3.      | Huidige beleid en werkwijze.....                                       | 2        |
| 1.4.      | Reden nu aan te besteden .....                                         | 2        |
| 1.5.      | Te maken keuzes op basis van evaluatie bestaand beleid .....           | 2        |
| <b>2.</b> | <b>Marktconsultatie leerlingen- en jeugdvervoer .....</b>              | <b>3</b> |
| <b>3.</b> | <b>De uitgangspunten voor de aanbesteding .....</b>                    | <b>4</b> |
| 3.1.      | Omvang .....                                                           | 4        |
| 3.2.      | Looptijd contract.....                                                 | 4        |
| 3.4.      | Perceelindeling.....                                                   | 4        |
| 3.5.      | Marges in wachttijden .....                                            | 5        |
| 3.6.      | Vaste chauffeurs .....                                                 | 5        |
| 3.7.      | Combinatiebeperking .....                                              | 5        |
| 3.8.      | Opstapplaatsen en overstapplaatsen .....                               | 5        |
| 3.9.      | Groepsgrootte .....                                                    | 5        |
| 3.10.     | Begeleiding bij leerlingenvervoer .....                                | 5        |
| 3.11.     | Begeleiding bij jeugdvervoer .....                                     | 5        |
| 3.12.     | Aanvang- en eindtijden.....                                            | 6        |
| 3.13.     | Extra ritten.....                                                      | 6        |
| 3.14.     | Individueel vervoer .....                                              | 6        |
| 3.15.     | Tariefstructuur.....                                                   | 6        |
| 3.16.     | Duurzaamheid .....                                                     | 6        |
| 3.17.     | Social Return On Investment .....                                      | 7        |
| <b>4.</b> | <b>Aanbestedingsvorm en overeenkomst .....</b>                         | <b>8</b> |
| 4.1.      | Aanbestedingsvorm.....                                                 | 8        |
| 4.2.      | Beoordelingssystematiek .....                                          | 8        |
| 4.3.      | Overeenkomst .....                                                     | 8        |
| <b>5.</b> | <b>Mijlpalenplanning .....</b>                                         | <b>8</b> |
| 5.1.      | Aanbestedingstraject .....                                             | 8        |
| 5.2.      | Implementatie.....                                                     | 9        |

## **1. Inleiding aanbesteding leerlingen- en jeugdvervoer**

De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft de intentie om het leerlingen- en jeugdvervoer aan te besteden en met ingang van het schooljaar 2022 -2023 de nieuwe overeenkomsten in te laten gaan. Met deze nota stelt het college de beleidsmatige uitgangspunten vast. Deze worden daarna vertaald in een programma van eisen en de overige aanbestedingsstukken, die uiterlijk 1 februari 2022 worden gepubliceerd. Naar verwachting zal de voorgenomen gunningsbeslissing op 8 april gepubliceerd worden.

### **1.1. Huidige contracten leerlingenvervoer**

De huidige contracten van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn onderverdeeld in drie percelen. Perceel één is vervoer binnen Haaglanden. Perceel twee is vervoer buiten Haaglanden en perceel drie is planning, coördinatie en control leerlingenvervoer. De vervoerscontracten inzake perceel 1 en 2 lopen tot en met 14 augustus 2022. De bekostiging is op basis van vaste prijs per beladen kilometer.

Het contract planning, coördinatie en control leerlingenvervoer (perceel 3) loopt tot en met 31 juli 2022.

### **1.2. Jeugdvervoer**

Het jeugdvervoer is sinds 1 januari 2021 ondergebracht bij de overeenkomsten van het leerlingenvoer. Het vervoer van beide domeinen is op dit moment gescheiden. De planning, coördinatie en control (PCC) alsook de begeleiding van het jeugdvervoer is, net als bij het leerlingenvervoer, ondergebracht bij stichting WOIJ.

### **1.3. Huidig beleid en werkwijze**

Het aangepast vervoer wordt voornamelijk met busjes (8 personen) gereden. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft zowel individueel als groepsvervoer. De gemeente kent het vervoer toe. Zij past daarbij de wetten, verordeningen en beleidsregels toe en heeft op deze wijze invloed op de instroom in het vervoer. Indien noodzakelijk is er begeleiding in de busjes aanwezig. Het individueel vervoer wordt zoveel mogelijk beperkt en alleen ingezet als het niet anders kan.

### **1.4. Reden nu aan te besteden**

Vanwege het aflopen van de vervoerscontracten per 14 augustus 2022 en het aflopen van het contract planning, coördinatie en control per 31 juli 2022 moet voor zowel het leerlingen-vervoer als het jeugdvervoer opnieuw aanbesteed worden. Uitgangspunt daarbij is om voor beide domeinen een gezamenlijke uitvoering van het vervoer en planning, coördinatie en control te realiseren.

### **1.5. Te maken keuzes op basis van evaluatie bestaand beleid**

De praktijkervaringen van de afgelopen jaren zijn een belangrijke input voor de uitgangspunten van de nieuwe aanbesteding. Deze zijn van invloed op de volgende onderdelen:

- De splitsing van de taken Planning en Coördinatie enerzijds en contractbeheer (inclusief factuurcontrole) anderzijds.
- De perceelindeling
- De begeleiding
- Duurzaamheid

Naast de ervaringen uit het verleden heeft er in september 2021 een marktconsultatie onder geïnteresseerde aanbieders plaatsgevonden om de uitgangspunten te toetsen aan haalbaarheid. De resultaten hiervan worden in het volgende hoofdstuk samengevat.

## 2. Marktconsultatie leerlingen- en jeugdvervoer

Ter voorbereiding van de Europese aanbesteding leerlingen- en jeugdvervoer heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg een marktconsultatie georganiseerd. Met het organiseren van de marktconsultatie werd het volgende beoogd:

- Inzicht te verkrijgen in welke partijen er actief zijn in de markt en interesse hebben in de aanbesteding;
- De haalbaarheid van de duurzaamheidsdoelstellingen en ideeën te toetsen;
- Te verkennen welke minimumeisen, kwaliteitscriteria en verrekenmethodieken de marktpartijen geschikt achten;
- Ideeën en inspiratie op te doen.

Conform de aanbestedingsregelgeving is de oproep tot het consulteren van de markt gepubliceerd op TenderNed, het aanbestedingssysteem van de Nederlandse overheid. Daarna zijn marktpartijen proactief vanuit de gemeente geattendeerd op de marktconsultatie.

De marktconsultatie bestond uit een schriftelijk en mondelinge consultatie. Aan marktpartijen is gevraagd om een vragenlijst in te vullen. Naar aanleiding van de beantwoording van de vragenlijst, zijn de marktpartijen vervolgens uitgenodigd voor een verdiepend gesprek.

De gemeente heeft vanuit de markt vijf ingevulde vragenlijsten ontvangen en heeft vervolgens met deze vijf (gerenommeerde en gevestigde) partijen verdiepende gesprekken gevoerd. Uit deze gesprekken is het onderstaande beeld naar voren gekomen:

### 1. *Samenvoegen perceel leerlingenvervoer en perceel jeugdvervoer*

Vanuit de marktpartijen is geadviseerd om deze percelen samen te voegen met het oog op efficiencyvoordeel;

### 2. *Samenvoegen planning- en coördinatietaken bij het perceel leerlingen- en jeugdvervoer*

Om de maximale efficiency en snelheid te behalen in zowel het vervoer als planning adviseren de marktpartijen de gemeente om de planning, coördinatie en vervoer door de vervoerder te laten uitvoeren. Extra partijen toevoegen zorgt ervoor dat de contactlijnen langer worden waardoor het project aan effectiviteit verliest. Daarnaast werkt het toevoegen van een extra partij volgens de marktpartijen over het algemeen kostenverhogend;

### 3. *Kwaliteit zwaarder te laten wegen dan prijs*

Voor de marktpartijen is het van belang dat de gemeente in haar gunningsmodel de kwaliteit zwaarder laat wegen dan prijs. Een aanbesteding waar prijs belangrijker is dan kwaliteit is voor sommige marktpartijen een reden om geen inschrijving uit te brengen;

### 4. *Ingroeimodel duurzaam vervoer*

Aan de marktpartijen is aangegeven dat de gemeente overweegt om het elektrisch rijden en/of rijden via waterstof/CO<sub>2</sub> neutraal op te nemen in de aanbesteding. Hier staan de marktpartijen positief tegenover, wel wordt een ingroeimodel aanbevolen.

Tenslotte zijn diverse suggesties gedaan inzake het verrekenen van de tarieven, welke nog nader bestudeerd zullen worden. Ook dient bekeken te worden wat een optimale constructie is voor de begeleiding van de jeugdigen/leerlingen tijdens het vervoer. Sommige marktpartijen hebben namelijk in de consultatie aangegeven niet positief te staan tegenover deze taak, aangezien dit niet hun expertise is.

### 3. De uitgangspunten voor de aanbesteding

#### 3.1. Omvang

Onderstaande tabellen geven de aantallen leerlingenvervoer en jeugdvervoer weer

|                                                  | 2017-2018 | 2018-2019 | 2019-2020 | 2020-2021 |
|--------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Aantal leerlingen in aangepast leerlingenvervoer | 158       | 163       | 140       | 150       |

|                                  | 2019 | 2020 | 2021<br>(peildatum: 10 november) |
|----------------------------------|------|------|----------------------------------|
| Aantal jeugdigen in Jeugdvervoer | 54   | 33   | 55                               |

NB met name de aantallen in het jeugdvervoer kunnen erg variëren in de loop van een jaar. Hier is ook vaker sprake van korter durende perioden. Bovenstaande cijfers geven derhalve slechts een indicatie.

#### *Bestemmingen:*

De cliënten van het Jeugdvervoer en de leerlingen worden naar verschillende scholen en zorginstellingen gebracht in de regio Den Haag en Rotterdam. Routes leerlingen-vervoer buiten Haaglanden gaan o.a. naar: Oegstgeest, Leiden, Leiderdorp, Gouda en incidenteel naar Breda.

#### 3.2. Looptijd contract

Om de vervoerders meer zekerheid te geven om investeringen, m.n. in duurzaamheid (elektrisch rijden), te doen wordt gekozen voor een basislooptijd van 5 jaar met de mogelijkheid tot verlenging van driemaal (3x) één (1) jaar. Deze looptijd geeft tevens de mogelijkheid om na afloop aan te sluiten bij de regionale aanbesteding van het leerling- en jeugdvervoer, die in 2029 afloopt.

#### 3.3. Splitsing Planning, Coördinatie en Control

De planning, coördinatie en control wordt nu uitgevoerd door een welzijnsorganisatie. In de nieuwe aanbesteding wordt de planning en coördinatie opgenomen in de vervoersopdracht. Hiervoor gelden de volgende overwegingen: Het gehele vervoer wordt nu vanaf de aanvang in één opdracht aanbesteed. Er is dus geen afstemming tussen leerling- en jeugdvervoerders nodig. Uit de marktconsultatie is gebleken dat vervoerders zelf de planning goed aankunnen, en met name waarschuwen voor vertraging en misverstanden bij mutaties. Dit is een plausibel argument. Daarom wordt de control anders georganiseerd: De factuur controle wordt door de gemeente zelf uitgevoerd of uitbesteed. Ook wordt een audit vanuit de gemeente georganiseerd om steekproefsgewijs te controleren. Daarnaast voert de gemeente ook de volgende taken uit: contractbeheer, aansturing en controle vervoerder(s). Het klachtenbeheer en de klachtenafhandeling zal, naast regelmatige rapportage over de klachtafhandeling, voorzien in een tweedelijns klachtenprocedure, ingericht buiten de vervoerder, voor zwaardere klachten (b.v. wangedrag).

#### 3.4. Perceelindeling

Het heeft met het oog op efficiency de voorkeur om de activiteiten rondom leerlingenvervoer, jeugdvervoer, planning en coördinatie in één perceel/contract op de markt te zetten en door middel van een Europese openbare aanbesteding te verstrekken

aan één opdrachtnemer. De opdracht inzake de controle zal door middel van enkelvoudige of meervoudige onderhandse aanbesteding gegund worden aan één opdrachtnemer.

### **3.5. Marges in wachttijden**

De leerlingen/jeugdigen kunnen maximaal 15 minuten voor aanvang op school aankomen en maximaal 15 minuten na afloop opgehaald worden. Iedere leerling/jeugdige moet vijf minuten voor het aangegeven structurele ophaaltijdstip klaar staan. De vervoerders beschikken over een belservice, die de ouders informeert bij een onverwachte te laat ophaaltijd.

### **3.6. Vaste chauffeurs**

Het uitgangspunt is een vaste chauffeur voor elke route. Dit is de zwaarstwegende wens van ouders/leerlingen, zo blijkt uit de evaluaties. Achter die wens staat de gemeente ook. Echter soms is het voor vervoerders een uitdaging om vakbekwaam personeel te vinden. Daarom mogen er maximaal drie vaste chauffeurs op één route zijn, een vaste poule dus.

### **3.7. Combinatiebeperking**

Een deel van de leerlingen in het vervoer vertoont soms problematisch gedrag. Dit kan een belemmering zijn bij het maken van vervoerscombinaties. De vervoerder moet daarom bij het maken van vervoerscombinaties rekening houden met de beperkingen van de jeugdigen. Over combinaties wordt altijd overleg gevoerd met bijvoorbeeld de betreffende onderwijs- en/of zorginstellingen. Zonodig worden ook de ouders en de gemeente bij dit overleg betrokken.

### **3.8. Opstapplaatsen en overstapplaatsen**

Overstapplaatsen worden uitgesloten bij deze aanbesteding. Opstapplaatsen kunnen mogelijk overwogen worden. Er wordt zeer beperkt hiervan gebruikt gemaakt. Bij opstapplaatsen moet goed gekeken worden naar de veiligheid, bereikbaarheid en sociale situatie.

### **3.9. Groepsgrootte**

De groepsgrootte is afhankelijk van de doelgroep te vervoeren leerlingen/jeugdigen. Het uitgangspunt is maximaal 8 personen per taxibusje. Bij cluster 4 leerlingen en jeugdvervoer zitten maximaal 5 leerlingen in een taxibusje en in een gewone taxi maximaal 3 leerlingen.

### **3.10. Begeleiding bij leerlingenvervoer**

Bij leerlingenvervoer moet de gemeente in principe enkel zorgen voor een plek voor een begeleider, tenzij de gemeente zelf van mening is dat begeleiding noodzakelijk is. De vervoerder kan in overleg met de gemeente treden, als een begeleider gewenst is. De gemeente bepaalt of deze inzet noodzakelijk is. De vervoerder draagt zorg voor een begeleider. Voor deze begeleiding wordt een tarief vastgesteld. Bij medische noodzaak van een begeleiding ligt de plicht bij de ouders om hiervoor zorg te dragen.

### **3.11. Begeleiding bij jeugdvervoer**

De gemeente heeft binnen jeugd altijd de verplichting om daadwerkelijk begeleiders te leveren als daar een noodzaak toe is. De vervoerder kan in overleg met de gemeente treden, als een begeleider gewenst is. De gemeente bepaalt of deze inzet noodzakelijk is. Voor deze begeleiding wordt een tarief vastgesteld. De vervoerder draagt zorg voor een begeleider. Bij medische noodzaak van een begeleiding is primair de plicht bij de ouders om hiervoor zorg te dragen. Alleen in die gevallen dat het niet mogelijk is voor de ouders springt de gemeente bij.

### **3.12. Aanvang- en eindtijden**

Uitgangspunt bij de aanvang- en eindtijden zijn de tijden die genoemd staan in de schoolgids of afgesproken behandeltime bij jeugdhulp. Bij het VSO wordt tijdens het centraal examen afwijkend gereden, maar beperkt tot één gewijzigde rit 's morgens en één gewijzigde rit 's middags. Alleen leerlingen, die in een opbouwfase qua schooluren zitten, kunnen afwijken van de aanvang- of eindtime. Stageritten zijn onderdeel van het lesrooster en worden volgens de schoolgids uitgevoerd.

### **3.13. Extra ritten**

Bij ziekte wordt een leerling/jeugdige altijd door de ouders opgehaald. De gemeente moet altijd toestemming geven voor een afwijkende rit. De leerling/jeugdige mag niet instappen als er niemand thuis is. Voor deze ritten geldt het tarief van individueel vervoer. Als het een extra rit is op schoolniveau, wordt het niet gezien als extra rit,

### **3.14. Individueel vervoer**

De basis is en blijft om individueel vervoer zoveel mogelijk te beperken. De gemeente beschikt dit vervoer op basis van medisch of sociaal advies.

### **3.15. Tariefstructuur**

Om de inschrijvers op prijs te kunnen vergelijken moet de methode van vergoeding worden voorgeschreven. De keuze van deze methodiek kan van grote invloed zijn op het prijsniveau. Hier moet een evenwicht gevonden worden tussen een zo laag mogelijk prijsniveau, transparantie van de tariefvorming, en de juiste prikkels voor een efficiënte organisatie van het vervoer en risicoverdeling (bijv. vertragingen, no-show, omleidingen e.d.).

Op basis van deskundigenadvies, de marktconsultatie, raadpleging van andere aanbestedingen en ervaringen van andere gemeenten wordt gekozen voor de volgende tariefstructuur:

#### **Leerlingenvervoer**

De opdracht is gebaseerd op een kilometer tarief per leerling, op basis van de kortste route tussen herkomst en bestemmingsadres. Het tarief per leerling wordt bij de start van het vervoer vastgelegd op leerling-niveau. Daarbuiten wordt een toeslag voor individueel vervoer opgenomen. De rechtmatigheid en doelmatigheid is met deze tariefstructuur gemakkelijk te controleren.

De tarieven zoals vastgelegd bij inschrijving door opdrachtnemer gelden voor de duur van het contract. Wel worden de tarieven jaarlijks per 1 januari met de NEA-index geïndexeerd., In het programma van eisen wordt nader uitgewerkt, welke gegevens door de vervoerder moeten worden opgenomen in de facturering.

#### **Jeugdvervoer.**

Ook bij het jeugdvervoer is de opdracht gebaseerd op een kilometertarief per leerling. Hiernaast komt een starttarief per rit (afhankelijk van autotype) vanwege de kortere reistijden en het meer incidenteel karakter van de ritten.

### **3.16. Duurzaamheid**

De gemeente Leidschendam-Voorburg vindt het belangrijk dat inschrijvende partijen in hun bedrijfsvoering rekening houden met duurzaamheid, innovatie en milieu. Ze zal bij het gunnen van deze opdracht rekening houden met een zekere reductie van CO2-emissie bij aanvang en toewerken naar een verdere reductie van CO2-emissie gedurende de looptijd van het contract. De gemeente streeft naar een zo hoog mogelijke duurzaamheid tegen een reëel tarief. Daarom zal duurzaamheid als gunningscriterium worden opgenomen.

### **3.17. Social Return On Investment**

Bij de aanbesteding hanteert de gemeente Leidschendam-Voorburg een SROI zoals deze is vastgelegd in de verordeningen en beleidsregels. Zo geldt nu een SROI eis van 5% van de daadwerkelijke loonsom.

## 4. Aanbestedingsvorm en overeenkomst

### 4.1. Aanbestedingsvorm

De inkoop van het leerlingen-vervoer en jeugdvervoer leent zich het best voor de reguliere openbare Europese aanbesteding. Het gaat om een dienst met een geschatte jaarcontractwaarde van 1,1 miljoen euro exclusief jeugdvervoer. Dit is ruim boven de Europese drempelwaarde. Naar verwachting zullen zo'n 5 a 6 partijen zich inschrijven, wat past bij de openbare variant.

De communicatie met de inschrijvers gedurende het aanbestedingstraject zal volledig via Merccell verlopen. Er worden 2 schriftelijke vragenrondes georganiseerd.

Het contractbeheer wordt meervoudig onderhands aanbesteed. Dit blijft ruimschoots onder de Europese aanbestedingsgrens.

### 4.2. Beoordelingssystematiek

De beoordeling zal op beste prijs/kwaliteitverhouding plaatsvinden, waarbij er vooral nadruk wordt gelegd op het aspect kwaliteit. De verhouding prijs/kwaliteit in de gunningscriteria wordt daarom vastgesteld op 30 % om 70 %.

### 4.3. Overeenkomst

Er wordt één raamovereenkomst met één partij gesloten met de duur van 5 jaar en de mogelijkheid deze drie keer voor 1 jaar te verlengen

Met de op één na beste inschrijver zal een wachtkamerovereenkomst worden gesloten voor 5 jaar.

## 5. Mijlpalenplanning

### 5.1. Aanbestedingstraject

| Deadline                                     | Mijlpaal                                                |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1 februari 2022                              | Publicatie aanbesteding                                 |
| 17 februari 2022                             | Indienen vragen 1ste Nota van Inlichtingen (NvI)        |
| 18 februari 2022                             | Overleg overeenstemming beantwoorden vragen             |
| 25 februari 2022                             | Publiceren NvI                                          |
| 4 maart 2022                                 | Indienen vragen n.a.v. 1ste NvI                         |
| 4 maart 2022                                 | Overleg beantwoorden vragen 2 <sup>de</sup> NvI         |
| 11 maart 2022                                | Publicatie 2 <sup>de</sup> NvI                          |
| 25 maart 2022                                | Ontvangst inschrijvingen, rapportage in PO 4 april 2022 |
| 25 maart – 31 maart 2022                     | Beoordelen inschrijvingen                               |
| 4 april 2022                                 | Consensusbeoordeling                                    |
| Vorbereiden brieven / interne besluitvorming | 5 april 2022 – 7 april 2022                             |
| 8 april 2022                                 | Voorlopige gunning, rapportage in PO 11 april           |
| 9 april t/m 28 april 2022                    | Standstill termijn                                      |

**5.2. Implementatie**

| <b>Deadline</b>               | <b>Mijlpaal</b>                                    |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Mei 2022</b>               | Ondertekening overeenkomsten                       |
| <b>Mei / Juni 2022</b>        | Uitwerken DAP / Uitvoeringsprotocol                |
| <b>2 juli t/m 13 aug 2022</b> | Vaststellen DAP / Uitvoeringsprotocol              |
| <b>1 augustus 2022</b>        | Ingang overeenkomst controle                       |
| <b>14 augustus 2022</b>       | Aanleveren gegevens bij vervoerder (95%)           |
| <b>15 augustus 2022</b>       | Aanleveren definitieve gegevens (100%)             |
| <b>15 augustus 2022</b>       | Ingang overeenkomst leerlingen- en<br>jeugdvervoer |