



**Leidschendam-  
Voorburg**

## **Beantwoording feitelijke/technische vragen van de fractie van CDA en Groen Links: (iBabs ID 1754)**

---

In reactie op de collegebrief 2919 ('Raadsbrief 2919 Gevolgen aanbesteding en implementatie leerlingen- en jeugdvervoer') betreffende de aanbesteding leerlingen/jeugdvervoer stellen de fracties van het CDA en Groen Links de volgende vragen:

### **Vraag 1 + 2**

Het college vermeldt in haar brief dat er een wijziging is geweest in tariefstructuren.

Kan het college aangeven:

1. Wat het verschil is tussen een leerlingen/jeugdige kilometertarief en een vergoeding per beladen kilometer?
2. Wat het voordeel is van een leerlingen/jeugdige kilometertarief ten opzichte van een vergoeding per beladen kilometer?

### **Antwoord**

1. Bij een kilometertarief wordt per gereden kilometer betaald. Bij een beladen kilometer wordt betaald vanaf het moment dat een passagier in het voertuig zit.
2. Een leerlingen/jeugdige kilometertarief is een eerlijker en beter te monitoren systeem en zorgt voor efficiëntere vervoersbewegingen. Bij een vergoeding per beladen kilometer kan de vervoerder de onbeladen kilometers doorrekenen in het tarief.

### **Vraag 3 + 4**

Het college geeft aan dat er bij het vaststellen van de eigen verantwoordelijkheid van ouders, maatwerk wordt geleverd om te bepalen wat "redelijkerwijs te vergen inzet" inhoud.

3. Wat zijn de algemene kaders waarnaar wordt gekeken bij het bepalen hiervan?
4. Wordt bij het bepalen hiervan het perspectief van de ouders meegenomen? En dat van de leerling of jeugdige?

### **Antwoord**

3. Naast Verordening en Beleid kan gekeken worden of het vervoer te combineren is met werk en/of andere kinderen in het gezin. Maar ook of het zelf zorg dragen voor wegbrengen en ophalen van het kind niet buitenproportioneel is qua reisduur of reisvorm.
4. Het bepalen van "redelijkerwijs te vergen inzet is maatwerk waarbij het streven is om het perspectief van alle ouders, leerlingen of jeugdigen daarbij te betrekken. Dit gebeurt nog niet bij alle kinderen maar het college werkt hier wel naar toe.

### **Vraag 5 t/m 9**

Het college geeft aan dat de vernietiging van het contract in Den Haag van NOOT gevolgen heeft voor onze gemeente doordat ze daar moesten blijven doorrijden.

5. Zijn de chauffeurs en auto's die de gemeente Leidschendam-Voorburg nodig heeft nu in gebruik in Den Haag?
6. Het college noemt een doelstelling voor de week 5 t/m 9 september. Is deze doelstelling gehaald? Zo nee, welke contractuele sanctiemogelijkheden worden overwogen?

### **Antwoord**

5. Dit kunnen wij als gemeente niet uitsluiten. In principe is dit ook toegestaan omdat een vervoerder zelf verantwoordelijk is voor de inzet van personeel en het wagenpark. Het mag echter niet knellen met de uitvoering van een andere opdracht en dat lijkt hier wel het geval.
- 6 a. Een stiptheidspercentage (vaste route met vaste vervoerder) van 97% is niet gehaald. De druk op NOOT is verder opgevoerd door een bestuurlijk overleg.
- 6 b. Het opleggen van sanctiemogelijkheden is procedureel vastgelegd en kent strikte voorwaarden. Het is middel waar een Opdrachtgever -uit oogpunt van wettelijke vereisten- niet lichtvaardig gebruik van zal maken.

### **Vraag 7 t/m 10**

In de bijlage van de collegebrief staan de hoofdlijnen van de aanbesteding beschreven. Daarin staan onder andere de verschillende uitgangspunten voor het leerlingen en jeugdvervoer vermeldt.

7. Zijn deze uitgangspunten, zoals verwoord, ook afgesproken met NOOT?
8. Zo niet, op welke punten is een ander uitgangspunt afgesproken?
9. Aan welke van de uitgangspunten worden op dit moment niet voldaan?
10. Kan het college door het niet nakomen overgaan tot de wachtkamer overeenkomst?

### **Antwoord**

7. De hoofdlijnen van een aanbesteding staan beschreven in een gepubliceerde aanbestedingsleidraad en kennen een verdere uitwerking en detaillering in een Programma van Eisen (PvE). Vervoerders die zich inschrijven op de Opdracht zijn hiermee dus bekend.

8. N.v.t. (zie beantwoording vraag 7.)

9. Het stiptheidspercentage dient op 97% te liggen, de verblijfsduur in het vervoer moet vallen binnen 60- of 90 minuten, op vaste routes moeten (zo veel als mogelijk) vaste chauffeurs zitten (dan wel drie vaste gezichten op één route).

10. Er moet (aanbestedings)wettelijk gezien aan diverse voorwaarden voldaan worden om een wachtkamerovereenkomst om te kunnen zetten naar een vervoersopdracht. Op grond van de huidige vervoersbewegingen zijn wettelijke voorwaarden tot ontbinding van de opdracht niet aan de orde.

### **Vraag 11**

In het begin van het jaar hebben Ouders en Onderwijs een rapport naar buiten gebracht over het leerlingen-vervoer. Hierin wordt onder andere vermeld dat er af en toe lange reistijden zijn bij het leerlingen/jeugdvervoer, soms wel anderhalf uur.

11. Spelen zulke reistijden ook in de gemeente Leidschendam-Voorburg? Wat is de maximale reistijd binnen het leerlingen/jongeren vervoer in of naar Leidschendam-Voorburg?

### **Antwoord**

11 a. Helaas hebben dergelijke onregelmatigheden zich -bij de start van het leerlingen-vervoer op 22 augustus- op een aantal routes voorgedaan waarbij de verblijfstijden in de bus opliepen tot anderhalf uur.

11 b. In het Programma van Eisen (PvE) is opgenomen dat: de maximale reistijd binnen Haaglanden 60 minuten en buiten Haaglanden 90 minuten bedraagt.

### **Vraag 12 t/m 15**

De VNG heeft in 2017 in samenwerking met het KNV (Koninklijk Vervoer Nederland) een modelbestek gemaakt waarin verschillende eisen staan, waaronder een maximum vervoertijd van 60 minuten binnen, en 90 minuten buiten de gemeente (binnen bepaalde grenzen zoals in bestek verwoord).

12. Is dit modelbestek gebruikt bij de aanbesteding en het contracteren van NOOT?

13. Wanneer dit wel het geval is, waarom is er in de uitgangspunten van de aanbesteding blijikbaar niets opgenomen over een maximale reistijd?

14. Als dit niet het geval is, is er alsnog een maximale reistijd afgesproken?

15. Zo niet, welke middelen heeft de gemeente om een te hoge reistijd te verminderen?

### **Antwoord**

12. Het Programma van Eisen (PvE) leerlingen- en jeugdvervoer LV kent een vergaande uitwerking en detaillering over alle zaken waar een Opdrachtnemer zich aan dient te houden. Onder andere de reistijden. Leidschendam-Voorburg heeft bij de aanbesteding gebruik gemaakt van externe expertise op het gebied van leerlingen- en jeugdvervoer. Deze expert heeft op verzoek van de VNG de nieuwe modelverordening leerlingen-vervoer opgesteld.

13. N.v.t. zie antwoord 11 b. op vraag 11.
14. Zie hiervoor antwoord 11 b. op vraag 11.
15. N.v.t. zie antwoord 11 b. op vraag 11. Op grond van de bepalingen in het PvE kan de gemeente de kortste route (op basis van Google Maps) van een leerling/jeugdige bepalen en als opdracht neerleggen bij vervoerder. Middels het routeboek en data uit boordcomputer kan naleving hiervan gecheckt worden.

### **Vraag 16 + 17**

De kinderombudsvrouw heeft in 2019 een rapport uitgebracht waarin zij een aantal aanbevelingen doet om rekening mee te houden bij gemeentelijke besluitvorming.

16. Is dit rapport bekend bij de gemeente? Zo ja, is er ook gebruik van gemaakt tijdens de aanbestedingsprocedure?
17. Als hoofdlijn in het rapport komt naar voren dat er ruimte moet zijn voor maatwerk bij individuele gevallen, het belang van het kind voorop moet staan en er in samenspraak met ouders en kinderen gehandeld moet worden. Kan het college aangeven of dit ook gebeurt?

### **Antwoord**

16. De gemeente is bekend met het rapport 'Als de weg naar passend onderwijs niet passend is'. Voor veel aanbevelingen geldt dat deze al werden toegepast voor de nieuwe aanbesteding. De kinderombudsvrouw heeft gemeente Den Haag gewezen op de werkwijze LLV van Leidschendam-Voorburg als voorbeeld ter verbetering van hun werkwijze.

17. Zowel het leerlingen- als het jeugdvervoer kent een grote mate van maatwerk. Sowieso kent de gemeente -in tegenstelling tot veel andere gemeenten binnen Haaglanden- een ruime mate van bovenwettelijke coulance. Zo is inzet van individueel vervoer mogelijk indien de situatie daarom vraagt. Zeker het Jeugdvervoer kent relatief veel individueel vervoer. Ook biedt de gemeente binnen het leerlingen-vervoer concreet begeleiding aan op de bus terwijl zij enkel hoeft zorg te dragen voor een zitplaats voor begeleiding. Veel andere gemeente doen dit niet. Vanuit sociaal oogpunt biedt de gemeente in sommige uitzonderlijke situaties ook (leerlingen)vervoer binnen de vastgestelde afstand van 6 kilometer. Ook dit is maatwerk. De gemeente biedt ook leerlingen-vervoer wanneer kinderen op afwijkende tijden naar school gaan omdat zij niet anders kunnen. Ook dit is maatwerk en sociaal.

### **Vraag 18**

Recentelijk werd in een stuk in Trouw benoemd dat ouders particuliere taxi's inzetten en betalen.

18. Zijn er ook in deze gemeente signalen dat dit gebeurt bij leerlingen/jongeren vervoer?

### **Antwoord**

18. Er zijn ouders die hebben aangegeven dat zij -als gevolg van de vervoersproblemen vanaf 22 augustus- particulier vervoer zouden inzetten en

de kosten hiervan zouden declareren bij de gemeente. Die aankondiging betrof enkele gevallen. Concreet is er momenteel een declaratie ontvangen.