

Aanbesteding RGV en CVV

Analyse en scenario's

1. Inleiding.

Medio 2021 loopt het contract Routegebonden Vervoer af. Het huidige contract kan niet meer worden verlengd. Het contract voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) loopt ook tot medio 2021 en kan daarna nog met één jaar worden verlengd, maar voorgesteld wordt om beide contracten tegelijkertijd aan te besteden. Dat kan combinatievoordeel opleveren.

Hierna volgt allereerst een schets van het huidige routegebonden en collectief vraagafhankelijk vervoer. Contractvorm, uitvoering, volume en kosten komen aan bod. Daarna volgt een beschrijving van de ambities voor de nieuwe aanbesteding.

2. RGV en CVV in Midden-Holland

2.1. Stand van zaken

Anno 2020

Zowel het Routegebonden Vervoer (RGV) als het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) zijn regionale contracten, afgesloten met de vijf deelnemende gemeenten Gouda, Zuidplas, Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk en Krimpenerwaard.

Het RGV is onderverdeeld in vier percelen namelijk:

- Perceel 1: *Vervoer naar bestemmingen binnen de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas*
- Perceel 2: *Vervoer naar bestemmingen binnen de gemeenten Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Dordrecht, Rotterdam en Vlaardingen*
- Perceel 3: *Vervoer naar bestemmingen binnen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Cruquius, Den Haag, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Zoetermeer*
- Perceel 4: *Vervoer naar de bestemmingen binnen de gemeenten De Bilt, Houten, Nieuwegein, Utrechtse Heuvelrug, Soest, Utrecht, Woerden en Zeist.*

Wegman Personenvervoer is de vervoerder voor perceel 1, 2 en 4. Willemsen de Koning is de vervoerder voor perceel 3. Op 1 juni 2017 gingen de nieuwe contracten in met een looptijd van twee jaar en twee verlengopties van een jaar. Inmiddels is het contract voor de tweede (en laatste) maal verlengd tot 1 augustus 2021.

Het contract voor het CVV is niet onderverdeeld in percelen. Connexxion is de hoofdaannemer en Wegman Personenvervoer de onderaannemer. Connexxion neemt het callcenter en de ritplanning voor haar rekening terwijl Wegman Personenvervoer de ritten rijdt.

De ingangsdatum van het contract was 1 augustus 2018 met een looptijd van twee jaar en twee verlengopties van een jaar. Het huidige contract is verlengd tot 1 augustus 2021 en kan daarna nog met 1 jaar worden verlengd.

Organisatie

Het contractmanagement wordt uitgevoerd door RDS, ondergebracht bij de gemeente Gouda. Voor zowel het RGV als het CVV is er een contractmanagementteam (CMT) waarin de contractmanager, twee beleidsmedewerkers van verschillende gemeenten en de vervoerder vertegenwoordigd zijn. Tenminste vier maal per jaar komt het CMT bijeen en indien nodig vaker. Vanuit het CMT worden alle beleidsmedewerkers die verantwoordelijk zijn voor het RGV en CVV geïnformeerd en betrokken bij besluitvorming over strategische onderwerpen. Indien nodig worden lokale wethouders en colleges van de vijf deelnemende gemeenten betrokken bij voorstellen en besluitvorming over strategische onderwerpen. In het Bestuurlijk Overleg Sociaal Domein (BOSD) vindt hierover afstemming plaats.

Lokaal beleid

Iedere gemeente heeft haar beleid vastgelegd in verordeningen en beleidsregels. Deze verordeningen en beleidsregels zijn niet uniform en er zijn lokale verschillen die van invloed zijn op de indicatiestelling en in enkele gevallen ook op de uitvoering van het vervoer. Zo wordt er voor het leerlingenvervoer in de meeste gemeenten gewerkt met opstapplaatsen, maar niet in gemeente Zuidplas. Gemeente Krimpenerwaard hanteert een maximum aantal kilometers voor Wmo-pashouders terwijl andere gemeenten geen maximum hanteren.

2.2. Ontwikkelingen in cijfers: RGV

Het grootste deel van het routegebonden vervoer bestaat uit leerlingenvervoer. Het leerlingenvervoer kan bestaan uit een vergoeding van eigen vervoer (fiets of auto), openbaar vervoer of aangepast vervoer per (groeps)taxi.

Stimuleren van OV of de fiets

In Bodegraven-Reeuwijk en Krimpenerwaard worden leerlingen vanaf 9 jaar gestimuleerd om van de groepstaxi over te stappen naar het openbaar of eigen vervoer (per fiets). Bodegraven-Reeuwijk zet daar De Reiskoffer voor in en Krimpenerwaard MEE Op Weg. Op die manier leren leerlingen met begeleiding van een vrijwilliger om zelfstandig naar school te reizen. In Krimpenerwaard kunnen leerlingen ook gebruik maken van een GO-ov app.

In Krimpenerwaard komen VSO-leerlingen in aanmerking voor vergoeding van de OV-kosten gedurende één schooljaar als zij in plaats van met de (groeps)taxi met het OV gaan reizen. Daarnaast kunnen alle huishoudens met een laag inkomen vergoeding van OV-kosten aanvragen via de Bijzondere Bijstand als de afstand naar school meer dan 10 kilometer is.

In Zuidplas is er de wens om dergelijke initiatieven te ontwikkelen dan wel bij een bestaand initiatief aan te haken.

Stichtingen en Verenigingen

In twee gemeenten zijn vrijwilligersinitiatieven die leerlingenvervoer uitvoeren. In Krimpenerwaard wordt het leerlingenvervoer naar een Reformatorische school verzorgd door een Stichting en Vereniging. Zij ontvangen een kilometervergoeding per voertuig. Hetzelfde geldt voor het leerlingenvervoer vanuit een Gezinshuis. In Zuidplas worden de kosten vergoed van het vervoer per schoolbus naar een Islamitische school. Ook dat vervoer wordt uitgevoerd door vrijwilligers (ouders van leerlingen).

Kosten aangepast vervoer

In de afgelopen jaren zijn de kosten van het aangepast leerlingenvervoer toegenomen. Dat komt vooral door stijging van de gemiddelde kosten per leerling.

Leerlingenvervoer per groepstaxi

Schooljaar/jaar	Kosten in €			Aantal leerlingen			Gemiddelde kosten in € per leerling		
	17-18	18-19	19-20	17-18	18-19	19-20	17-18	18-19	19-20
Gouda (schooljaren)	535.592	566.526	677.800	142	139	142	3.771	4.075	4.773
Zuidplas (2017, 2018, 2019)	607.186	701.565	736.829	134	162	167	4.531	4.330	4.412
Waddinxveen (schooljaren)	449.331	513.173	597.740	125	133	138	3.595	3.858	4.331
B-R (2017, 2018, 2019)	698.896	713.338	657.374	162	151	131	4.314	4.724	5.018
Krimpenerwaard (2017, 2018, 2019)	1.117.958	1.201.617	1.250.693	226	231	206	4.946	5.201	6.071
Totaal	3.408.963	3.696.219	3.920.436	789	816	784			

Toelichting bij het aantal leerlingen: het aantal leerlingen in de tabel kan het gemiddelde aantal leerlingen gedurende het schooljaar zijn, het aantal leerlingen aan het einde van het schooljaar of het totaal aantal leerlingen dat in het schooljaar gebruik heeft gemaakt van leerlingenvervoer.

De hierboven genoemde bedragen zijn niet definitief.

De stijging van de gemiddelde kosten per leerling is ingezet vanaf schooljaar 2017-2018. Per 1 augustus 2017 gingen nieuwe contracten voor leerlingenvervoer in. Voor 1 augustus hadden gemeenten aparte contracten; sommige gemeenten werkten samen. Het ging om langlopende contracten waarbij gebruik is gemaakt van verlengopties. Analyse van de uitgaven in Krimpenerwaard wijst uit dat de contractwisseling per schooljaar 2017-2018 de eerste (sterke) stijging van kosten per leerling verklaart in dat schooljaar. Naar verwachting geldt dat ook voor de andere gemeenten. Daarna zijn de kosten jaarlijks verder gestegen door indexatie, verhoging van de BTW en een tariefaanpassing per 1 mei 2019. Naar verwachting stijgen de kosten van het vervoer na een nieuwe aanbesteding opnieuw zoals dat in schooljaar 2017-2018 ook het geval was.

Uitvoering per groepstaxi

Het leerlingen- en Jeugdwetvervoer wordt in taxibussen voor maximaal acht personen uitgevoerd. Het gaat om groepsvervoer waarbij de taxi een vaste route rijdt langs een aantal huisadressen/opstapplaatsen naar één of meer scholen. Indien het medisch noodzakelijk is worden leerlingen individueel vervoerd of met een beperkt aantal leerlingen (maximaal drie per taxi). In schooljaar 2019-2020 werden 35 leerlingen vervoerd met een rolstoel en in ieder geval 10 leerlingen werden individueel vervoerd.

2019-2020	Rolstoel	Individueel
Gouda	8	onbekend
Zuidplas	12	2
Waddinxveen	4	onbekend
Bodegraven-Reeuwijk	3	-
Krimpenerwaard	8	8
Totaal	35	10 +onbekend

Vervoersstromen

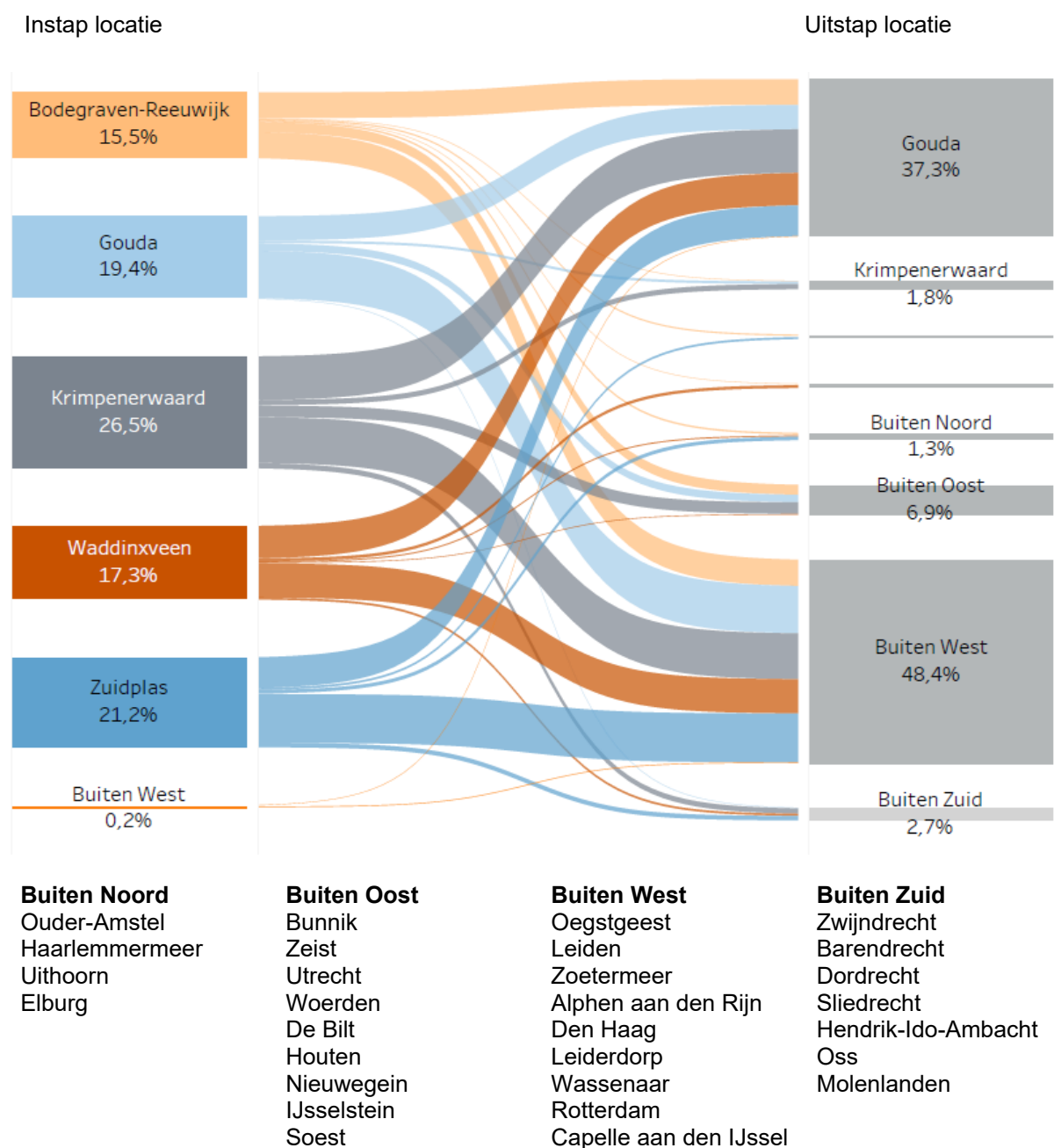
Onderstaand zijn de vervoersstromen weergegeven voor de maand november 2019. Er is gekozen om de aantallen over een gemiddelde maand weer te geven waar geen schoolvakanties in vallen en/of impact van corona op het leerlingenvervoer aanwezig was.

De meeste leerlingen worden vervoerd naar bestemmingen in perceel 1, 2 en 3. Naar bestemmingen in perceel 4 worden de minste leerlingen vervoerd, maar zij zitten (gemiddeld) wel het langste in de bus. Het lijkt erop dat het vervoer in perceel 1 en 2 het meest efficiënt kan worden uitgevoerd.

Perceel nummer	Gemiddelde ritduur per route (minuten)	Aantal unieke routes	Aantal unieke leerlingen	Combinatiegraad	
Perceel 1	16,2	2.853	370	4,9	40,74%
Perceel 2	22,7	2.341	205	3,1	33,43%
Perceel 3	41,8	1.621	126	2,4	23,15%
Perceel 4	45	455	33	2,5	6,50%

Uit onderstaande figuur blijkt dat de meeste ritten in de maand november werden gereden naar bestemmingen in Gouda (37,3%) of Buiten-West (48,4%). Binnen 'Buiten-West' werden de meeste ritten gereden naar Rotterdam (44% van het totaal aantal ritten naar 'Buiten-West') en Alphen aan den Rijn (26% van het totaal aantal ritten naar 'Buiten-West').

De meeste routes starten in gemeente Krimpenerwaard (26,5% van alle routes) waar ook de meeste leerlingen gebruik maken van de groepstaxi (in vergelijking met de andere vier gemeenten).



Lopik
Apeldoorn
Hilversum
Utrechtse Heuvelrug

2.3. Ontwikkelingen in cijfers: CVV

Het collectief vraagafhankelijk vervoer wordt uitgevoerd met de GroeneHartHopper. Het vervoer is zowel toegankelijk voor OV reizigers als Wmo-reizigers. Degenen met een Wmo-pas betalen een gereduceerde eigen bijdrage aan de vervoerder.

Het vervoer met de GroeneHartHopper is bedoeld voor recreatief vervoer. Reizigers met een Wmo-vervoerspaspas kunnen op dit moment maximaal 6 zones en een onbeperkt aantal kilometers per jaar reizen, behalve in gemeente Krimpenerwaard. Daar geldt een maximum aantal kilometers namelijk 2000. Wordt er meer dan 2000 kilometer gereisd dan geldt het hogere OV-tarief. Voor reizen naar werk, school of dagbesteding geldt het hogere OV-tarief. Reizigers kunnen (tot maximaal 6 zones) onbeperkt gebruik maken van de GroeneHartHopper tegen het OV-tarief.

Degenen met een Wmo-vervoerspaspas kunnen bij 20 ritten (of 10 keer een retour) per jaar een sociaal begeleider meenemen tegen hetzelfde lagere Wmo-tarief.

Aantal Wmo-pashouders

	Gouda	Zuidplas	Waddinxveen	Bodegraven-Reeuwijk	Krimpenerwaard
Aantal pashouders 2020	2224	2241	547	802	1740

Het aantal pashouders geeft geen representatief beeld van het volume van het vervoer. In de praktijk komt het voor dat een groot deel van de pashouders lange tijd (een jaar) geen gebruik maakt van de pas. Het kan gaan om 40 tot 50 % van de pashouders. Het rittenbestand van 2019 geeft een beter beeld van het volume.

Aantal ritten, kosten, eigen bijdragen in 2019.

gemeente		uitgevoerde ritten		eigen bijdrage inclusief BTW				totaal excl. BTW		factuurbedrag (ex BTW)			
			Wmo		Sociaal begeleid	kind	OV			+ / - bonus malus			
Bodegraven-Reeuwijk	13313	€	38.637,24	€	3.114,26	€	57,40	€	-	€	249.056,52	€	239.100,94
Gouda	51472	€	108.461,22	€	6.674,82	€	92,10	€	-	€	542.023,73	€	519.984,12
Krimpenerwaard	20791	€	68.308,59	€	6.158,67	€	62,65	€	-	€	471.492,49	€	452.370,12
Zuidplas	15939	€	48.374,96	€	4.221,29	€	40,04	€	-	€	320.898,06	€	307.459,85
Waddinxveen	13834	€	35.528,99	€	1.935,26	€	24,20	€	-	€	207.733,33	€	199.140,47
GHH OV	6814	€	-	€	-	€	-	€	68.521,20	€	65.261,95	€	62.525,22
totaal	122163	€	299.311,00	€	22.104,30	€	276,39	€	68.521,20	€	1.856.466,07	€	1.780.580,72

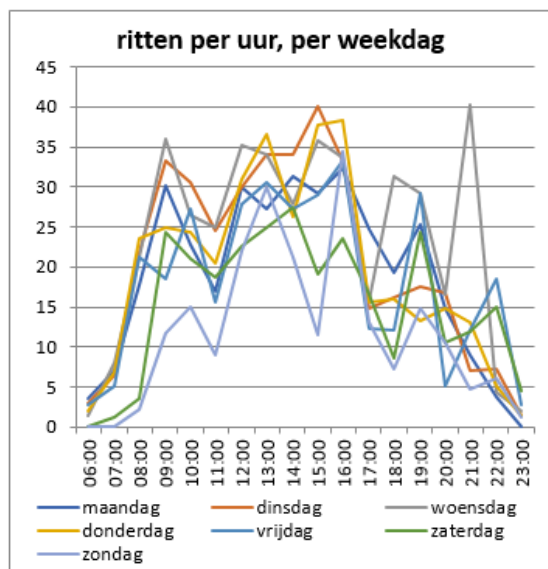
Een vergelijking van de cijfers in 2018 en 2019 is niet mogelijk omdat de administratie van 2018 niet aansluit bij hoe dat in 2019 is ingericht.

Vervoersstromen

Voor vier maanden zijn de in- en uitstapbestemmingen geanalyseerd (mei 2019, augustus 2019, november 2019 en februari 2020). Het valt op dat de vervoersstromen in deze maanden nauwelijks van elkaar verschillen (slechts een paar procent). Het ziet ernaar uit dat het aantal ritten en de bestemmingen vrij stabiel zijn gedurende het hele jaar. Daarmee kan de analyse van één van deze maanden als representatief beschouwd worden voor de andere maanden in het jaar. Hierna volgt de analyse van februari 2020; de meest actuele gegevens.

Map of the Gouda region showing the distribution of the Dutch population in 2001. The map highlights the Gouda urban area and its surrounding municipalities. Green arrows indicate the percentage of the Dutch population living in each area relative to the total Dutch population in 2001.

Municipality	Percentage of Dutch Population (2001)
Gouda	32.7%
Bodegraven-Reeuwijk	2.5%
Waddinxveen	3.2%
Zevenhuizen	1.2%
Zuidplas	2.7%
Nieuwerkerk a/d IJssel	1.7%
Krimpen a/d Lek	4.6%
Krimpenerwaard	8.7%
Ouderkerk	0.7%
Vlist	3.6%



De meeste ritten worden gereden na 8.00 uur 's ochtends. Tussen 10.00 en 12.00 is het rustiger en na 16.00 uur neemt het aantal ritten af (met een enkele uitzondering).

Voor het huidige contract geldt een reserveringstijd van vier uur. De gedachte was dat hierdoor meer reizigers gecombineerd vervoerd konden worden. In de praktijk is dit toch vaak niet het geval en blijft de combinatiegraad laag.

Een aantal gemeenten experimenteert met vrijwilligersvervoer of een speciale OV pas voor ouderen om het gebruik van andere vormen van vervoer te stimuleren.

6

aanvragen bij de gemeente. Daarmee kunnen zij gratis gebruik maken van de bus tijdens de daluren in Zuid-Holland Noord en de Syntus lijnen die door de Krimpenerwaard rijden. Medio augustus 2020 hebben 57 ouderen een pas aangevraagd; 25 van hen heeft ook een Wmo-pas voor de GroeneHartHopper. Een eerste evaluatie leert dat zowel het aantal aanvragen als de mate waarin ermee gereisd is, achter blijft bij de verwachtingen. Het sluit wel aan bij het algemene beeld dat er in de afgelopen maanden (door corona) minder met het OV wordt gereisd.

In Gouda kunnen ouderen gebruik maken van de Voor Elkaar Pas. Ook hiervoor geldt dat het gebruik van de pas fors afnam na de uitbraak van het Corona virus in maart 2020. Een eerste evaluatie over de periode september 2019 tot en met februari 2020 laat zien dat minder dan de helft (44%) van de pashouders er ook daadwerkelijk mee heeft gereisd. Iets minder dan de helft van hen reist zelfstandig met de pas terwijl een begeleider mee mag. Slechts 27% van de begeleiders heeft met de pas gereisd in deze periode. De pas wordt niet frequent gebruikt. Ongeveer een derde van de pashouders reist elke maand en een derde reist 1 keer per twee maanden. De pas wordt vooral voor bestemmingen in Gouda gebruikt (95% van alle ritten), buiten de spits op werkdagen (met een piek tussen 13.00 en 14.00 uur) en op zaterdag.

In Zuidplas is er Senioren Actief Zuidplas (SAZ) dat ook vervoer regelt middels vrijwilligers. Mensen die hiervan gebruik willen maken moeten wel lid zijn van SAZ. Daarnaast is er ook belangstelling om gebruik te gaan maken van de Voor Elkaar Pas voor mensen die een CVV pas hebben.

Deze initiatieven worden niet gezien als 'voorliggende' voorziening voor het Wmo-vervoer met de GroeneHartHopper. Wel worden Wmo-reizigers gewezen op deze voorzieningen.

Aanbesteding OV en knopen en ketens

Provincie Zuid Holland is het openbaar vervoer in Midden Holland opnieuw aan het aanbesteden (de OV-concessie Zuid-Holland Noord). Volgens planning (vóór Corona) gaat het nieuwe contract eind 2022 in, door Corona kan dit enkele maanden tot jaren later ingaan.

Binnen de OV-aanbesteding wordt de vervoerder uitgedaagd te komen met een inclusief openbaar vervoeraanbod. Indien een toekomstige vervoerder hier een adequate invulling aan geeft kan dit mogelijk leiden tot een afname van het gebruik van het CVV. De trend binnen het openbaar vervoer is echter dat lijnen 'gestrekter' worden en de gemiddelde loopafstand naar haltes langer wordt (waardoor die voor mensen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden lastiger te bereiken is). Om deze trend te ondervangen heeft Regio Midden-Holland het project Ketens en knopen uitgevoerd. Het ketens en knopen principe moet er voor zorgen dat in de gehele regio het basisaanbod aan openbaar vervoer op peil blijft. Ruim 20 knooppunten zijn benoemd die de gemeenten in Midden Holland gaan versterken zodat de verblijfskwaliteit en overstapmogelijkheden verbeteren. De lijst wordt toegevoegd aan de aanbesteding, zodat de vervoerder hier in lijnnetontwikkeling rekening mee kan houden.

Met deze knooppunten kunnen ook reizigers die van het RGV of CVV gebruik maken (en die zelfstandig kunnen reizen en een overstap kunnen maken) na start van de nieuwe concessie voor hun reis gebruik maken van een lokaal vervoermiddel en daarna overstappen op het lijngebonden openbaar vervoer.

3. Ambities

3.1. Inleiding

In de periode na de zomervakantie is vanuit verschillende invalshoeken informatie verzameld over aandachtspunten voor de nieuwe aanbesteding van het vervoer. Per gemeente zijn 10 ouders van leerlingen die in het schooljaar 2019-2020 gebruik maakten van het leerlingenvervoer gevraagd om mee te denken en 10 reizigers die recent met de GroeneHartHopper hebben gereisd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de onderwerpen die het meest werden genoemd.

Daarnaast zijn Jeugd- en Wmo consultants gevraagd om mee te denken en alle verantwoordelijke wethouders. Ook is er gekeken naar aanbestedingen die door andere gemeenten zijn gedaan in 2019 en 2020 en is een beperkte, informele marktconsultatie gehouden. De marktconsultatie bestond uit zes gesprekken met vervoerders. Dit alles bij elkaar is verwerkt in een aantal uitgangspunten voor de nieuwe aanbesteding van het RGV en CVV.

3.2. Uitgangspunten voor aanbesteding

De kosten van het doelgroepenvervoer zijn de afgelopen jaren gestegen door jaarlijkse indexatie en BTW verhogingen. Daarnaast is er in 2019 een tariefsverhoging doorgevoerd om de tarieven tot een

marktconform niveau op te hogen. Met het oog op de verslechterde financiële positie van de deelnemende gemeenten zijn de oplopende kosten wel een punt van zorg. Kostenbeheersing is dan ook een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe aanbesteding.

Vastgesteld budget – gelijkblijvende kosten

Het vervoer wordt voor een vast bedrag 'in de markt gezet', waarbij het uitgangspunt is: gelijkblijvende kosten. Verwacht wordt dat de vervoerder gebruik maakt van de eigen expertise om het vervoer zo efficiënt mogelijk uit te voeren binnen de geldende wettelijke kaders en een aantal aanvullende kwaliteitscriteria.

	Uitgangspunten	
	Vast budget – gelijkblijvende kosten Vervoerders kunnen zich onderscheiden op basis van kwaliteit binnen de kaders van gelijkblijvende kosten.	
	Basispakket kwaliteitseisen Wettelijk verplichte kwaliteitseisen worden aangevuld met een beperkt aantal aanvullende kwaliteitseisen.	
	Expertise van vervoerders Vervoerders krijgen veel ruimte om het vervoer zo efficiënt mogelijk uit te voeren, rekening houdend met een aantal randvoorwaarden die vanuit gemeenten worden aangeleverd (aantal leerlingen, aantal solo indicaties, belangrijkste routes)	
	Zelfredzaamheid en ouderbetrokkenheid versterken Gemeenten zetten zich in voor meer zelfredzaamheid en (binnen het leerlingenvervoer) ouderbetrokkenheid in het vervoer.	
	Aanbesteding	
Aanbevolen	- Vervoerders dienen een businesscase in waarin ze hun aanpak uitwerken, gebruik makend van de data van (school)jaar 2018-2019 en/of 2019-2020. Daarin geeft de vervoerder aan onder welke (rand)voorwaarden en kwaliteitscriteria het vervoer kan worden uitgevoerd. Het kan bijvoorbeeld gaan om het maximum aantal leerlingen (met een marge van bijvoorbeeld + of - 5%), uitsluitend rijden gedurende twee tijdvakken die aansluiten op reguliere schooltijden (geen uitzonderingen), gebruik van (grotere en minder) opstapplaatsen, een maximum aantal individueel vervoer. - Monitoring van kwaliteit (extern) - Ontwikkeling van samenwerking/partnership met gemeenten. Gemeente en vervoerder spannen zich beiden in om problemen binnen de kaders van het contract op te lossen - Aandacht voor onvoorziene omstandigheden (overmacht) zoals Corona (scholen die sluiten) - Minimum eisen op het terrein van duurzaamheid of een groeimodel hanteren - Mogelijkheid om contracten open te stellen voor vervoer voor andere doeleinden (bv. CVV voor vervoer naar dagbesteding) - Langere contractduur (bijvoorbeeld minimaal 4 of 5 jaar) met verlengopties tot 8 jaar	
	RGV	CVV
Optioneel	Versterking van efficiency: - Beperking van maximale reisduur (indien mogelijk ook naar leeftijd en gemeente) - Overstap toestaan voor de lange ritten Versterking zelfredzaamheid: - Gemeenten spannen zich in om meer leerlingen met het openbaar vervoer¹, per fiets of eigen vervoer (met evt. aanpassing in de auto voor rolstoel) te laten reizen in plaats van met de taxi. Bijvoorbeeld door een langere reisafstand naar een OV-halte	- Voorlichting geven over alternatieve (en goedkopere) vormen van vervoer zoals het vrijwilligersvervoer of OV. Een vorm van MAAS invoeren bij ritaanname (vrijwilligersvervoer, OV of GroeneHartHopper). - Verschillende tarieven voor eigen bijdrage, bv.: - Spitstarief

¹ Bijvoorbeeld door maximum aantal kilometers naar een bushalte te verhogen zodat meer leerlingen van het OV gebruik kunnen maken. Scholen stimuleren om vanaf een bepaald punt (bv. station) leerlingen op te vangen.

	toe te staan (maximaal 6 km), samenwerking te zoeken met scholen om de 'last mile' te overbruggen (bijvoorbeeld in Gouda), vrijwilligersinitiatieven van ouders (zoals naar de Reformatorische en Islamitische school) te onderzoeken en stimuleren. • Vervoerder levert een bijdrage aan het versterken van zelfredzaamheid en ouderbetrokkenheid door te investeren in initiatieven op dit terrein (prestatiebeloning). • Vervoerder geeft aan onder welke randvoorwaarden (waarvoor zij afhankelijk is van gemeenten) het vervoer voor de geboden prijs kan uitvoeren. Het kan bijvoorbeeld gaan om het maximum aantal leerlingen (met een marge van bijvoorbeeld + of - 5%), uitsluitend rijden gedurende twee tijdvakken die aansluiten op reguliere schooltijden en geen uitzonderingen, gebruik van (grotere en minder) opstapplaatsen, een maximum aantal individueel vervoer	- Indien reizen met OV passend en mogelijk is, maar reiziger wil toch de met de GHH reizen: hogere eigen bijdrage • Indien noodzakelijk: beperkingen in de beschikbaarheid van de GroeneHartHopper: bijvoorbeeld alleen na 8.00 uur of een maximum aantal kilometers of ritten invoeren per reiziger • Indien mogelijk: afschaffen vier uur reserveringstijd • Initiatieven voor vrijwilligersvervoer stimuleren
	Risico's	
Vervoerders	• Vervoerders schrijven niet in omdat zij het budget niet toereikend vinden en de aanbesteding mislukt • Vervoerders schrijven te laag in en gedurende het contract volgt een faillissement of wordt alsnog om prijsverhoging gevraagd • Indien gemeenten niet aan de afgesproken randvoorwaarden (bv. maximum aantal leerlingen, of maximum aantal leerlingen solo vervoer) kunnen voldoen zullen de meerkosten aanzienlijk zijn omdat ze buiten het contract vallen	
Gemeenten	• Instroom van aantal leerlingen neemt toe (bv. door toename aantal inwoners en woningen) en/of aantal solo-indicaties • Sluiting van scholen kan een toename in het leerlingenvervoer naar verder weg gelegen scholen betekenen. • Door afschaffing van de vier uur reserveringstijd kan het gebruik van het CVV toenemen	

Bijlage 1.

Aandachtspunten aanbesteding RGV/CVV Inbreng van ouders, reizigers en consulenten

GroeneHartHopper (CVV):

- Taxi moet op tijd zijn;
- Vriendelijkheid/behulpzaamheid (bv. meelopen) chauffeur;
- Betere afhandeling van klachten;
- Kortere reserveringstijd is gewenst;
- Alert zijn op rijden met het juiste vervoersmiddel (bijv. met een lage instap, wanneer dit is doorgegeven);
- Duidelijkheid over Corona-maatregelen en deze hanteren (mondkapje dragen);
- Het reserveringsnummer (0900 nummer) is nu niet gratis. Bij voorkeur een gratis nummer.

Leerlingenvervoer

- Verloop van de start van het schooljaar kan beter, is altijd rommelig;
- Dat de chauffeur op tijd is → haalbaarheid planning serieus overwegen;
- Kortere reistijd (in elk geval voor jonge kinderen);
- Communicatie met vervoerder moet beter (klantvriendelijkheid richting ouders en kind + communiceren als reis anders verloopt dan gepland en vervoerder bijv. niet op tijd is + chauffeur spreekt niet altijd goed Nederlands + terugkoppeling na klacht kan beter);
- Directe telefonische verbinding met chauffeur werkt vaak goed;
- Vaste chauffeur voor kinderen is gewenst (incl. kennismaking vooraf met chauffeur);
- Indien mogelijk chauffeurs een cursus geven in omgang met deze doelgroep en/of begeleider laten meerijden indien noodzakelijk → Kinderen zijn geen pakketjes of objecten, maar mensen. Hier lijkt niet altijd oog voor.
Voorbeeld Zuidplas: Een ouder gaf aan dat zij bij de kennismaking een formulier heeft moeten invullen over haar kind. Ze heeft dat als zeer positief ervaren, omdat zij op die manier gemakkelijk kon vertellen over haar kind en de chauffeur handreikingen kon geven hoe het beste met haar kind om te gaan.
- Veiligheid: meer hulp bij het in- en uitstappen, veiligheid onderweg (netjes rijden van de chauffeur, gordels vast, autostoeltjes in orde etc.)