

Bijlage C Verslag marktconsultatie

Ritten

1. Wat is uw ervaring met het combineren van enerzijds het jeugdvervoer/ leerlingenvervoer en anderzijds het AOV? Wat is uw advies hierover aan de gemeente Borne?

Antwoord Vervoerder A:

Het combineren met de ingezette voertuigen is goed mogelijk. Randvoorwaardelijk is wel dat de tijden van het Jeugdvervoer/leerlingenvervoer en AOV niet samenvallen. Wij adviseren gemeente Borne dan ook om duidelijke tijdblokken aan te geven.

U kunt de flexibiliteit van de inschrijvers toetsen door te vragen naar de inzet van overige voertuigen indien het gewenst AOV op enig moment samenvalt van het tijdblok van jeugdvervoer/leerlingenvervoer.

Antwoord Vervoerder B:

Zeervaren in het vervoeren van leerlingen.

Zeervaren in het Regiotaxi vervoer.

Zeervaren in het vervoeren van jeugd en OMD-vervoer.

Combineren van enerzijds het jeugdvervoer/leerlingenvervoer en anderzijds het AOV blijft lastig, het lukt op bescheiden schaal wel.

Gezamenlijk aanbesteden van beide typen vervoer biedt voordelen in verband met de schaarste op de arbeidsmarkt. Hierdoor kunnen de chauffeurs meer uren per week geboden worden.

Antwoord Vervoerder C:

Wij zijn voorstander van het combineren van de verschillende soorten van vervoer. Met name de doelgroep Jeugdwet kan goed met AOV gecombineerd worden (uiteraard zijn hier uitzonderingen op). Dit zorgt voor een efficiëntere inzet van zowel chauffeurs als voertuigen.

2. Wat zijn voor u de voor- en nadelen van het gebruik maken van een opstapplaats?

Antwoord Vervoerder A:

Het voordeel van een opstapplaats is het spreiden van het aantal in- en uitstappers. Dit bevordert het comfort van in- en uitstappen en het vinden van een zitplaats. Met opstapplaatsen heeft de reiziger meer keuze om de rit af te stemmen op de behoefte.

Het nadeel van een opstapplaats is de mogelijke hinder voor omwonenden en/of doorgaand verkeer. Veel opstapplaatsen bieden te weinig veiligheidsvoorzieningen voor de reizigers; het risico van een ongeval/aanrijding is dan ook zeer reëel.

Antwoord Vervoerder B:

Verlagen van kilometerkosten door het verminderen van het aantal stops.

Mogelijkheid een kleine of grote touringcar in te zetten waardoor kosten voor voertuigen en chauffeurs verlaagd kunnen worden.

Grote groepen reizigers kunnen in één keer naar de plaats van bestemming worden gebracht.

Antwoord Vervoerder C:

Voordelen:

- *Efficiëntie: Opstapplaatsen kunnen helpen bij het optimaliseren van de route van het vervoerssysteem, waardoor het efficiënter wordt en minder tijd in beslag neemt.*
- *Kortere directe reistijd voor de leerlingen.*

- *Het is ook goed voor de ontwikkeling van de leerling; deze komt (als dat kan, dat wisselt per leerling) zelfstandig en tijdig naar de opstapplaats en na school weer naar huis. Dat is leerzaam en bevordert de zelfstandigheid (de praktijk bevestigt dit).*

Nadeel:

- *Leerlingen moeten een bepaalde afstand naar de opstapplaats lopen, wat ongemakkelijk kan zijn, vooral bij slecht weer.*
- *Veiligheid: opstapplaats ligt vaak langs drukke wegen; wandeling naar opstapplaats wellicht een of meerdere oversteken.*

3. Voor alle vervoersstromen geldt de kwaliteitseis, dat de extra reistijd van de reiziger niet te lang mag zijn, een belangrijke beperkende factor voor de combineerbaarheid is. In het belang van de reizigers zal gemeente Borne dit wel weer inbouwen in de eisen in het bestek. Hoe zien de vervoerders dit?

Antwoord Vervoerder A:

Hier ligt een beleidskeuze: kosten versus reiziger tevredenheid.

Antwoord Vervoerder B:

Op zich geen probleem. In een aantal gevallen kan dit betekenen dat meerdere voertuigen ingezet moeten worden hetgeen kostenverhogend gaat werken. Daarnaast komen er kortere routes waarvoor het lastig is om chauffeurs te vinden en te behouden.

Antwoord Vervoerder C:

Begrijpelijk dat u dit gaat inbouwen. De kwaliteit van reizen moet gewaarborgd blijven. En voor met name deelnemers in het leerlingenvervoer is reizen toch al zwaar en moet de reisduur binnen de perken blijven.

Een beperking van de maximale reistijd werkt vaak kostenverhogend, maar dit hangt helemaal af van de herkomst- en bestemmingsadressen en de omvang van het vervoer. Als er voldoende passagiers zijn om te combineren in één voertuig (maximaal acht) en de te overbruggen afstand kort is, dan kan de reistijd wellicht korter zijn dan de maximaal toegelaten extra reistijd.

Voertuigen

4. Gemeente Borne is voornemens om een 'lage instap' bij voertuigen voor te schrijven. Wat is uw advies om dit specifiek en meetbaar te omschrijven?

Antwoord Vervoerder A:

De toegankelijkheid voor reizigers met een rolstoel rollator of beperking moet gefaciliteerd worden. Wij achten de 'streekbus' het meest geëigende voertuig. Het voertuig is voorzien van het 'kniel-systeem en beschikt over oprijplatform. Met een beperkte hellingshoek (afmeting oprijplaat: 23 cm hoog vanaf de grond buiten, 91cm lang en 89,5 cm breed) is het voertuig goed toegankelijk voor deze doelgroep.

Antwoord Vervoerder B:

We adviseren u om bij alle indicaties het Woordenboek Reizigerskenmerken te hanteren. Deze voegen we bij.

Antwoord Vervoerder C:

Wij nemen aan dat dit geldt voor AOV-vervoer. Er worden in diverse aanbestedingen hieraan eisen gesteld. Ons advies is om deze te gebruiken/over te nemen. Voor Jeugdvervoer zouden we adviseren hieraan geen eisen te stellen.

5. Gemeente Borne is voornemens om voldoende beenruimte voor te schrijven, zodat reizigers makkelijk in en uit kunnen stappen. Wat is uw advies om dit specifiek en meetbaar te omschrijven?

Antwoord Vervoerder A:

Wij adviseren u om de RDW-voorschriften te volgen. Dit komt eenduidigheid en vergelijkbaarheid ten goede. Het voorschrift meet de afstand van rugleuning naar rugleuning. Voor de door ons geadviseerde streekbus is de afstand 65 cm.

Ten behoeve van AOV kunt u overwegen om een aantal zitplaatsen meer beenruimte te geven; bijvoorbeeld 70 cm of 75 cm. Deze keuze gaat wel ten koste van het aantal zitplaatsen en vraagt om een klantspecifieke investering.

U kunt de uitvraag eenduidig maken door de standaard afstand van 65 cm voor te schrijven en het gewenste aantal zitplaatsen met een door u gedefinieerde afstand te benoemen.

- *Hoeveel zitplaatsen heeft het voertuig?*
- *Wat zijn de eenmalige investeringskosten?*

Antwoord Vervoerder B:

We adviseren u om bij alle indicaties het Woordenboek Reizigerskenmerken te hanteren. Deze voegen we bij.

Antwoord Vervoerder C:

Wij vermoeden dat u Personenvoertuigen bedoelt. Deze Personenvoertuigen worden in categorieën ingedeeld. U zou hierin een keuze kunnen maken voor in te zetten categorieën voertuigen. Het aantal cm aangeven adviseren wij niet.

6. Gemeente Borne is voornemens om voertuigen te vragen, die voorzien zijn van een zithoogte geschikt voor ouderen en cliënten met een beperking. Wat is uw advies om dit specifiek en meetbaar te omschrijven?

Antwoord Vervoerder A:

Wij adviseren twee rolstoelplaatsen nabij de uitgang. De afmeting voor de rolstoelplaats inclusief vergrendeling is minimaal 81cm x 70cm.

Tevens achten wij een aantal verhoogde zitplaatsen met extra beenruimte nabij de ingang wenselijk. Wij denken hierbij aan een zithoogte van 44 centimeter en rugleuning-afstand van 75 cm.

Antwoord Vervoerder B:

We adviseren u om bij alle indicaties het Woordenboek Reizigerskenmerken te hanteren. Deze voegen we bij.

Antwoord Vervoerder C:

U zou in uw PvE kunnen aangeven dat het voertuig geschikt moet zijn voor deze doelgroep.

Eventueel aangevuld met antwoord vraag 4. Het meest wenselijke is om de reizigers te vervoeren met een rolstoelbus of een bus met verhoogd dak en een zogenaamde OV-opstelling (gangpad en aan beide zijden stoeltjes).

Digitale innovaties

7. Gemeente Borne is voornemens digitale innovaties, waarbij het mogelijk is real time de bus te volgen, op te nemen in het bestek. In hoeverre is dit proportioneel gelet op de stand van zaken in de huidige markt?

Antwoord Vervoerder A:

Realtime monitoring vinden wij proportioneel en gewenst.

De monitoring geeft ons vele mogelijkheden om de voortgang van de routes te volgen en bij te sturen. Desgewenst kunnen de reizigers middels een App de actuele aankomsttijd en de locatie van het voertuig opvragen. De ervaring leert dat een groot deel van de reizigers deze informatie erg waardeert.

Antwoord Vervoerder B:

Dit is proportioneel. Nagenoeg alle vervoerders beschikken over zo'n soort App.

Antwoord Vervoerder C:

Wij werken al jaren met een app, waarbij het voertuig real time te volgen is. Het is een standaard werkwijze bij het vervoeren van leerlingen. Een dergelijke eis is dus proportioneel.

Duurzaamheid

8. Gemeente Borne wil de uitvoering van het vervoer graag verduurzamen. Met andere woorden, we willen de uitstoot van schadelijke stoffen (sterk) beperken. Wij zijn voornemens hierover eisen op te nemen in ons bestek. Wat zijn volgens u proportionele eisen gelet op de huidige ontwikkelingen in de markt?

Antwoord Vervoerder A:

De omvang van uw vraag is zeer geschikt voor lokale/regionale vervoersbedrijven. De verduurzaming van het voertuigenpark vraagt echter grote investeringen, waarbij ook de levertijd van nieuwe voertuigen momenteel gemiddeld 2 jaren bedraagt.

Wij achten het direct vervangen van onze goed onderhouden voertuigen niet duurzaam. Wij stellen u dat u een verduurzamingsplan voor de looptijd van het contract uitvraagt.

Antwoord Vervoerder B:

Elektrisch rijden is in opkomst en de mogelijkheden zijn aanwezig.

Wel een belangrijke restrictie inzake de laadinfra.

Het netwerk zit vol, laadcapaciteit aanleggen is voor velen een onmogelijk.

Het inzetten van rolstoelvervoer en de ontwikkeling van deze taxibussen laat nog even op zich wachten. Voor het personenvervoer zijn er mogelijkheden.

Een beperkende factor is de actieradius.

Antwoord Vervoerder C:

In aanbestedingen gaat het aspect duurzaamheid niet altijd goed. Elektrische voertuigen zijn ongeveer tweemaal zo duur in aanschaf. Scherp onderhandelen is er niet bij in verband met aanbod schaarste van elektrische voertuigen. Bij conventionele voertuigen kan dit wel. De exploitatie is weliswaar enigszins kostengunstiger, maar integraal is elektrisch rijden kostenóngunstiger. Weet ook dat de visie van (advies)bureaus niet altijd strookt met de praktijk. Aannames zijn soms snel gemaakt (we horen vaak 'kort door de bocht conclusies' zoals: "die voertuigen zijn er toch?", "elektrisch is toch goedkoper want ja, minder onderhoud", et cetera). Dit zijn aannames op basis van 'particuliere' inzichten en kostenafwegingen, input van de media en leveranciers (die alles beloven), en dus niet vanuit de professionele gebruiker in de branche en aan de hand van echte ervaringen uit de praktijk.

Daarbij is het opladen een 'vak apart'. Bij groepsvervoer laadt de chauffeur vaak aan huis, maar is niet altijd mogelijk. Laden via publieke palen en via laadpleinen is dan een optie, maar ook dit werkt kostenverhogend. Daarbij komt dat het steeds langer duurt om laadinfra realiseren (soms wel een jaar), ook hier speelt de tijd om laadcapaciteit te realiseren (i.v.m. onder meer de 'drukte' op het elektriciteitsnet) parten. Kortom het kan, maar geef de vervoerder wat tijd om het laten 'ingroeien'.

Een ander aspect is dit: als u elektrisch vraagt, dan moeten zowel uw budget als de wijze van gunnen dit mogelijk maken. Ofwel: u kunt voor een budget dat op goedkope Euro-6, is gebaseerd, niet elektrisch eisen of wensen. Het is ook onverstandig om het aan de inschrijver te laten om het geheel in de gunningscriteria te verwerken. Dan zou een inschrijver met Euro-6 en een laag tarief net zo veel kans maken als een inschrijver die elektrisch inschrijft met een hoger tarief. Dan is het voor zowel u als voor ons als vervoerder een soort tombola en bovenal spreekt u als gemeente dan eigenlijk geen keuze uit. Uw beleid moet dus voorop staan, vandaar uit volgt budget en dan het PvE in combinatie met de gunningscriteria

Tarieven

9. Er zijn diverse vormen bekostiging mogelijk:

- a) Per zone
- b) Per kilometer
- c) Per uur
- d) Per leerling
- e) Per bus
- f) Anders

Wat zijn volgens u de voor- en nadelen per methodiek per categorie vervoer?

Categorie 1: Leerlingenvervoer en jeugdvervoer

Categorie 2: AOV

Categorie 1 Leerlingenvervoer en Jeugdvervoer	Voordelen	Nadelen
a) Per zone	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudige verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Eenvoudig</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Weinig differentiatie</i> Antwoord Vervoerder B: Zones worden steeds minder gebruikt. Het OV is jaren geleden hier al vanaf gestapt. Antwoord Vervoerder C: Zones zijn relatief groot
b) Per kilometer	Antwoord Vervoerder A: <i>Met zuivere kostmethode</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Afgebakende kosten</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen verrekening van vertraging</i> Antwoord Vervoerder B: Als een rit van 2 kilometer hetzelfde kilometertarief krijgt als een rit van 30 kilometer, dan brengt dit grote risico's met zich mee. Een staffel of startkilometers zou dit op kunnen lossen.

	Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder C: <i>Geen invloed op combinaties, geen relatie opbrengst / kosten vervoerder</i>
c) Per uur	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudige verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Afgebakende kosten</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Afhankelijk van welke uren administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen verrekening van gereden afstand</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Als een rit van 20 minuten hetzelfde uurtarief krijgt als een rit van 120 minuten, dan brengt dit grote risico's met zich mee. Een staffel of starttarief zou dit op kunnen lossen.</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Afhankelijk van welke uren administratief complex</i>
d) Per leerling	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Afgebakende kosten</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Zeer intensieve verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Als de bezettingsgraad in het voertuig wijzigt, wordt er of te veel betaald (bezettingsgraad neemt toe) of te weinig (bij solo vervoer of 2 in een bus).</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Geen invloed op combinaties, geen relatie opbrengst / kosten vervoerder</i>
e) Per bus	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudig verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Eenvoudig</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk, bij gelijkblijvende omvang ook voor vervoerder risico's acceptabel</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen verrekening van directe variabelen zoals tijd en afstand</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Standaard opbrengsten voor vervoerder ongeacht het aantal kinderen. Ook weer risico's als het af gaat wijken. Krijgt een bus naar Zwolle net zo veel als een bus naar Hengelo?</i> Antwoord Vervoerder C: -
f) Anders		

Categorie 2 Aanvullend Openbaar Vervoer	Voordelen	Nadelen
a) Per zone	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudige verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Eenvoudig</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Weinig differentiatie</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Zones worden steeds minder gebruikt. Het OV is jaren geleden hier al vanaf gestapt.</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Rit net over regiogrens is relatief veel duurder</i>
b) Per kilometer	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Afgebakende kosten</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Te intensief om per reiziger te verrekenen</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Als een rit van 2 kilometer hetzelfde kilometertarief krijgt als een rit van 30 kilometer, dan brengt dit grote risico's met zich mee. Een staffel of startkilometers zou dit op kunnen lossen.</i> Antwoord Vervoerder C: <i>-</i>
c) Per uur	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudige verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Prima, een tarief voor beschikbaarheid.</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Afhankelijk van welke uren administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen verrekening van gereden afstand</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Geen.</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Afhankelijk van welke uren administratief complex</i>
d) Per leerling	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Afgebakende kosten</i> Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Zeer intensieve Verrekening</i> Antwoord Vervoerder B: <i>Bij AOV wordt bedoeld per reiziger denk ik. Ontvang je dan voor ongeachte welke reiziger hetzelfde tarief? Dat is bijzonder risicovol, voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer</i> Antwoord Vervoerder C: <i>-</i>

e) Per bus	Antwoord Vervoerder A: <i>Eenvoudig verrekening</i>	Antwoord Vervoerder A: <i>Geen verrekening van directe variabelen zoals tijd en afstand</i>
	Antwoord Vervoerder B: <i>Geen</i>	Antwoord Vervoerder B: <i>Geen idee wat hier in dit kader mee bedoeld wordt.</i>
	Antwoord Vervoerder C: <i>Administratief makkelijk</i>	Antwoord Vervoerder C: <i>Voor AOV eigenlijk onmogelijk</i>
f) Anders		

10. Welke van deze methodieken adviseert u per categorie?

Antwoord Vervoerder A:

Voor het leerlingen- en jeugdvervoer gaat onze voorkeur uit naar verrekening per uur. Voor het AOV gaat onze voorkeur uit naar verrekening per uur.

Antwoord Vervoerder B:

Het afrekenen per kilometer is duidelijk en geeft een eerlijke weergave voor kosten en opbrengsten.

Een vergoeding per kilometer per reiziger is fair, met daarbij instapkilometers en een bepaalde factor bij indicaties die voor die reiziger van toepassing zijn.

De tariefsystematiek moet fair zijn voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. Wat geleverd wordt moet betaald worden, en andersom. Als er teveel risico's in de tariefsystematiek zitten, dan is de kans groot dat één van de partijen in de loop van de tijd minder tevreden wordt.

Antwoord Vervoerder C:

Leerlingenvervoer:

De voorkeur gaat uit naar de methode "starttarief + inzetijd" of "starttarief + beladen tijd". Dat starttarief kunt u vastzetten, u beoordeelt dan het uurtarief gerelateerd aan de inzetijd of de beladen tijd. In feite is dit de enige (voor beide partijen) redelijke prijsmethode, andere methoden (vaste prijs per leerling bijvoorbeeld) leggen erg veel risico's neer bij de vervoerder. De genoemde methoden zijn tevens 'fair', een daling of stijging in aantallen leerlingen worden in redelijkheid vergoed aan de opdrachtnemer. Het maakt ook dat u in de aanbesteding tarieven krijgt aangeboden die goed en eenvoudig te vergelijken zijn.

Aandachtspunt tarief jeugdigen: We zien in de praktijk dat opdrachtgevers eisen dat we dit voor hetzelfde tarief uitvoeren als het leerlingenvervoer. De aard van dit vervoer is echter anders: veel mutaties, afwijkende tijden en dagen, en vaak maar 1 of 2 jeugdigen op een route. Eén tarief vragen kan, maar dit totaaltarief ligt dan wel hoger dan wat u nu gewend bent. Wellicht is het beter een ander separaat tarief uit te vragen. Alle inschrijvers dienen dan wel actuele ritgegevens te ontvangen, zodat iedereen calculeert op basis van de werkelijke situatie.

AOV:

Voor AOV-vervoer is een tarief per inzetuur voor ons het minste risico, het liefst met een minimumafname. Een tarief per clientkilometer, evt. Met toeslagen is voor ons ook prima werkbaar.

11. Wat is binnen de door u geadviseerde methodiek(en) een redelijke tariefstelling?

Antwoord Vervoerder A:

De beschikbare formatie zoals aantal reizigers, afstanden, opstapplaatsen, aantal/soort zitplaatsen per voertuig benodigde investeringen ontbreekt. Hierdoor is een indicatieve tariefstelling nog niet mogelijk.

Antwoord Vervoerder B:

Dat is op voorhand niet te zeggen. Zonder leerlingenlijst en rittenbak is dit niet in te schatten. Wij adviseren u om geen minimum- of maximumtarieven op te nemen. De marktpartijen kunnen zelf wel het tarief bepalen.

Antwoord Vervoerder C:

Dat is afhankelijk van het ritgegevens. Zonder deze gegevens is daar op dit moment geen goede uitspraak over te doen.

12. Welk element(en) mag de gemeente Borne beslist niet vergeten bij de tariefopbouw van AOV en Jeugdvervoer?

Antwoord Vervoerder A:

*Brandstof toeslag
Inwendige en uitwendige schoonmaak
Investeringen en/of aanpassingen
Onderhoud
CAO-loonafspraken*

Antwoord Vervoerder B:

De aanschaffkosten van de voertuigen zijn in de afgelopen jaren exorbitant hoog geworden.

Antwoord Vervoerder C:

Zie beantwoording vraag 9.

13. Welke looptijd voor de nieuwe contracten adviseert u?

Antwoord Vervoerder A:

Met een minimale looptijd van 6 jaren biedt u ook de lokale/regionale vervoersbedrijven de financiële ruimte om de verduurzaming van het vervoer te realiseren.

Antwoord Vervoerder B:

Een looptijd van 5 jaar met hierbij een verlenging van 5 optie jaren.

Antwoord Vervoerder C:

Dat is minimaal 7 jaar, maar idealiter 8, 9 of 10 jaar. Die termijn maakt ook dat we een echt goed werkend partnerschap kunnen opzetten. Maar vooral ook chauffeurs en medewerkers vastigheid kunnen bieden (de huidige contractduren staan soms haaks op de wens – vanuit beide zijden - om een goed werkgever te zijn). Hun kennis en ervaring blijven zo verbonden aan de opdracht en dit komt de continuïteit en kwaliteit van de uitvoering alleen maar ten goede.

Onderaannemerschap

14. Wat is een reëel percentage voor het wegzetten van beide categorieën vervoer (Jeugdvervoer/leerlingenvervoer en AOV) in onderaannemerschap?

Antwoord Vervoerder A:

De inschrijvende vervoersbedrijven moeten in staat zijn om de dienstverlening zelfstandig te verrichten. Slechts bij uitzonderlijke pieken en/of overmacht zou de inzet van onderaannemer(s) toegestaan mogen worden. Met welke dienstverlener verbindt u zich als de opdracht grotendeels in onderaanneming wordt doorgegeven?

Een percentage van 5%. Max 10 onderaannemerschap achten wij reëel en wenselijk.

Antwoord Vervoerder B:

Daar hoeft geen beperking op te zitten wat ons betreft.

Antwoord Vervoerder C:

Ons uitgangspunt is dat wij het vervoer zelfstandig uitvoeren. Dit is geen gewoon taxivervoer, dit is zorgvervoer en dan willen we graag zelf het vervoer aansturen en geheel in control zijn. Gebruiken we 'toch' onderaannemers dan stellen we dezelfde eisen als de eisen aan onze eigen mensen. De leerling, de ouders, de scholen en u als opdrachtgever mogen er dan niets van merken. Een reëel percentage is ons onze visie dus zo laag mogelijk. We adviseren maximaal 50% weg te zetten bij onderaannemers. Dit voor beide categorieën. We kiezen er namelijk bewust voor om een aanzienlijk deel van de opdracht uit te voeren en niet de gehele opdracht weg te zetten bij lokale partijen. De regie blijft bij ons en bovendien levert dit een win-win situatie op.

15. Wat is een reële vergoeding (percentage van het tarief) voor de inzet van onderaannemers?

Antwoord Vervoerder A:

Onderaannemerschap mag geen nadelig effect hebben op kwaliteit en continuïteit. Wij zien in de dagelijkse praktijk dat een vergoeding van 70-80% van het geoffreerde tarief afgedwongen wordt door de hoofdaannemer. Dit is naar onze mening zeer onwenselijk en staat haaks op goed werkgeverschap. Een vergoeding van 90% achten wij reëel gezien de lagere indirecte kosten van onderaannemers.

Antwoord Vervoerder B:

Dat is afhankelijk van wat de hoofdaannemer zelf doet (telefonie, planning, klachten, administratie, facturering, app etc.). Los daarvan zou minimaal 90% een goed percentage zijn.

Antwoord Vervoerder C:

Dat is afhankelijk van of de onderaannemer ook de planning gaat doen.