

SAMEN BETER AF!

Nick Heister

Afstudeerscriptie Verkeerskunde NHTV internationale hogeschool Breda

Opdrachtgever: Forseti

Huidige werkgever: Mobycon

n.heister@mobycon.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding	4
1.1 Aandacht voor bundeling doelgroepenvervoer	4
1.2 Bundeling van het leerlingen- en Wsw-vervoer	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Kennismaking met het leerlingen- en Wsw-vervoer	5
2.1 Leerlingenvervoer	5
2.2 Wsw-vervoer	6
2.3 Hoge kosten	6
3. Bundeling van de vervoersstromen	6
3.1 Juridische mogelijkheden	6
3.2 Vervoerkundige mogelijkheden	7
3.2.1 Volgtijdelijk bundelen	7
3.2.2 Gelijktijdig bundelen	11
3.3 Draagvlak	12
4. Slotbeschouwing	12
Referenties	14

Samenvatting

Samen beter af!

De Tweede Kamermotie Dijkema heeft in 2004 de belangstelling voor bundeling van doelgroepenvervoer opgewekt. Daarnaast kennen gemeenten en SW-bedrijven, als verantwoordelijke partijen voor het leerlingen- respectievelijk Wsw-vervoer, een recente en sterke bezuinigingsdrang. Forseti, een adviesbureau dat de publieke sector begeleidt en adviseert bij vervoerkundige aanbestedingstrajecten, speelt in op beide ontwikkelingen door een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om het leerlingen- en Wsw-vervoer gezamenlijk aan te besteden. De verwachting van Forseti is dat een gezamenlijke aanbesteding leidt tot kostenbesparingen op de bestaande collectieve vervoersvoorzieningen.

De mogelijkheden van een gezamenlijke aanbesteding zijn vanuit de theoretische en praktische invalshoek benaderd. Op basis van literatuurstudie en interviews zijn de theoretische kaders van de vervoersstromen geschetst. Gemeenten zijn wettelijk verplicht om passend vervoer te organiseren voor kinderen uit de eigen gemeente die om bepaalde redenen niet in staat zijn zelfstandig naar school te komen. Het betreft kinderen met uiteenlopende handicaps, leerproblemen, opvoedkundige problemen en kinderen met een bepaalde geloofsovertuiging. SW-bedrijven kunnen met betrekking tot het vervoer van werknemers in het kader van de Wet sociale werkvoorziening (Wsw) een collectieve vervoersvoorziening opzetten. Lichamelijk, verstandelijk en psychisch gehandicapten die niet in staat zijn om zelfstandig naar het werk te reizen komen in aanmerking voor deze voorziening.

Een vervoerkundige analyse maakt duidelijk dat een gezamenlijke aanbesteding uitstekende mogelijkheden biedt tot volgtijdelijke bundeling van het vervoer. Het beoogde effect van volgtijdelijke bundeling is een scherpere offerteprijs, omdat de vervoerder zijn wagenpark beter kan benutten. Het gelijktijdig vervoeren van de doelgroepen is vervoerkundig aantrekkelijk, - het vergroot de bezettingsgraad van voertuigen - maar ligt politiek gevoelig. Tot slot kan met een gezamenlijke aanbesteding bespaard worden op procedurele kosten.

Door middel van enquêtes zijn gemeenten en SW-bedrijven gevraagd uitspraken te doen over de kansen en bedreigingen die zij zien in vervoersstromenbundeling en een gezamenlijk aanbestedingstraject. De resultaten maken duidelijk dat SW-bedrijven significant meer kansen zien in een gezamenlijke aanbesteding dan gemeenten. Ook voorzien de SW-bedrijven minder negatieve effecten ten gevolge van gelijktijdige en volgtijdelijke bundeling en vinden significant meer gemeenten gelijktijdige bundeling niet wenselijk of acceptabel.

Geconcludeerd mag worden dat ondanks een sterke bezuinigingsdrang, goede vervoerkundige kansen en de juridische vrijheid het concept van een gezamenlijke aanbesteding een nadere investering nodig heeft om de beeldvorming bij met name gemeenten te verbeteren. Een succesvolle pilot zou hieraan kunnen bijdragen.

1. Inleiding

Vervoerders die bepaalde vervoersstromen in een regio al exploiteren kunnen door een betere benutting van het bestaande wagenpark – voertuigen meer uren per dag inzetten – de opdrachtgever een goedkopere offerte aanbieden en mogelijke concurrenten buitenspel zetten.

1.1 Aandacht voor bundeling doelgroepenvervoer

De aandacht voor bundeling van doelgroepenvervoer groeit. Het doelgroepenvervoer voorziet op basis van een aantal wettelijke regelingen (bijv. Wvg¹, AWBZ², ZZV³) in het vervoer van mensen met een mobiliteitsbeperking. De onduidelijke marktsituatie voor de klant – een grote diversiteit aan vervoersvoorzieningen, regelingen en verantwoordelijke actoren – vormt in 2004 de aanleiding voor de Tweede Kamermotie Dijkema. Naast de ingewikkelde en ondoorzichtige marktsituatie is ook de recente bezuinigingsdrang binnen de publieke sector een belangrijke factor in de actuele aandacht voor bundeling van doelgroepenvervoer.

Medio 2006 worden in diverse Nederlandse regio's projecten opgestart waarin de verantwoordelijke actoren van de uiteenlopende vervoersstromen deelnemen om te komen tot een gezamenlijke aanbesteding. De doelstelling is tweeledig: meer helderheid voor de klant en kostenbesparingen voor de verantwoordelijke opdrachtgevers.

1.2 Bundeling van het leerlingen- en Wsw-vervoer

Inspeland op de drang tot bezuinigen binnen de publieke sector heeft Forseti – een adviesbureau dat de publieke sector begeleidt, adviseert en ondersteunt bij inkoop en (Europese) aanbestedingstrajecten - onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het leerlingen- en Wsw-vervoer gezamenlijk aan te besteden.

De centrale hypothese luidde:

“één gezamenlijke aanbesteding, waarin het leerlingen- en Wsw-vervoer wordt gebundeld, kan financiële voordelen opleveren voor de betrokken partijen (gemeenten en SW-bedrijven)”.

¹ Wet voorzieningen gehandicapten

² Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten

³ Regeling zittend ziekenvervoer

Het onderzoek richt zich volledig op kostenbesparingen voor de opdrachtgevers en niet op de diversiteitproblematiek voor de klant. De stelling dat een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer kan leiden tot kostenbesparingen is gebaseerd op een drietal argumenten:

1. een gezamenlijke aanbesteding beperkt de procedurele kosten;
2. bij mogelijke volgtijdelijke bundeling van de vervoersstromen kan een vervoerder goedkoper offeren;
3. bij mogelijke gelijktijdige bundeling van de vervoersstromen kan een vervoerder goedkoper offeren.

Het onderzoek, uitgevoerd door de inmiddels afgestudeerde Verkeerskundige van de NHTV internationale hogeschool Breda, Nick Heister, heeft geresulteerd in een overzicht van kansen en bedreigingen van een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer. Deze paper is een beknopte, maar representatieve weergave van het betreffende onderzoek.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk twee voorziet in een introductie van beide vervoersstromen. Vervolgens behandelt hoofdstuk drie de haalbaarheid van een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer. Hierin worden enkele juridische en vervoerkundige componenten belicht. Ook wordt ingegaan op het aanwezige draagvlak onder gemeenten en SW-bedrijven. Hoofdstuk vier bestaat uit een slotbeschouwing waarin een oordeel wordt gegeven over de kansen en bedreigingen van het concept ‘gezamenlijke aanbesteding leerlingen- en Wsw-vervoer’.

2. Kennismaking met het leerlingen- en Wsw-vervoer

2.1 Leerlingenvervoer

Gemeenten zijn wettelijk verantwoordelijk om passend vervoer aan te bieden voor kinderen uit de eigen gemeente die om uiteenlopende redenen niet in staat zijn zelfstandig naar school te komen. In het leerlingenvervoer zitten kinderen met uiteenlopende handicaps, leerproblemen, opvoedkundige problemen en kinderen met een bepaalde geloofsovertuiging.

2.2 Wsw-vervoer

De Wet sociale werkvoorziening (Wsw) is een voorziening voor personen die vanwege hun lichamelijke, psychische en/of verstandelijke arbeidshandicap uitsluitend onder aangepaste omstandigheden tot regelmatige arbeid in staat zijn. Gemeenten zijn eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de Wsw, maar in de praktijk is deze verantwoordelijkheid overgedragen aan SW-bedrijven. In Nederland voorzien 89 SW-bedrijven in de uitvoering van de Wet sociale werkvoorziening.

SW-bedrijven kunnen – het gaat niet om een wettelijke verplichting – een collectieve vervoersvoorziening opzetten. Werknemers die niet in staat zijn om zelfstandig naar het werk te reizen komen in aanmerking voor deze vervoersvoorziening.

2.3 Hoge kosten

Het collectief vervoer van leerlingen en werknemers vormt een hoge kostenpost voor gemeenten en SW-bedrijven en de wil om te bezuinigen is groot. Dit onderzoek richt zich op een gezamenlijke aanbesteding van de twee vervoersstromen. Het uitgangspunt is dat een betere benutting van het wagenpark en/of het verhogen van de voertuigbezetting leidt tot significante kostenbesparingen zodra gemeenten en SW-bedrijven gezamenlijk aanbesteden. Echter, dit roept een aantal belangrijke vragen op:

- is een gezamenlijke aanbesteding juridisch mogelijk?
- waar liggen de kansen met betrekking tot vervoersstromenbundeling en hoe komt dit financieel tot uiting?
- hoe staan gemeenten en SW-bedrijven tegenover een gezamenlijke aanbesteding?

3 Bundeling van de vervoersstromen

3.1 Juridische mogelijkheden

Op basis van literatuurstudie in het algemene aanbestedingsrecht mag worden geconcludeerd dat aanbesteders in beginsel vrij zijn om opdrachten samen te voegen. Ook de regelgeving die ten grondslag ligt aan het leerlingenvervoer en de Wet sociale werkvoorziening bevatten geen

voorschriften ten aanzien van samenvoeging van opdrachten. Dit betekent dat er in beginsel geen juridische obstakels zijn die een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer belemmeren.

3.2 Vervoerkundige mogelijkheden

Naast de procedurele besparingen die gemeenten en SW-bedrijven realiseren - door gezamenlijk in te kopen en gebruik te maken van de informatie, expertise en hulpmiddelen van de andere partij – zijn twee vervoerkundige principes van onmiskenbaar belang in het geheel van vervoersstromenbundeling.

3.2.1 Volgtijdelijk bundelen

Volgtijdelijk bundelen betekent verschillende vervoersstromen achter elkaar in de tijd plaatsen. Onderstaand kader (naar aanleiding van een interview met een vervoerder uit Drenthe) maakt zichtbaar wat de mogelijkheden zijn als het leerlingen- en Wsw-vervoer volgtijdelijk gebundeld kunnen worden:

Vervoerders willen hun voertuigen zoveel mogelijk uren per dag laten rijden. Vaak zijn voertuigen ten behoeve van het leerlingenvervoer prijzig, omdat deze voertuigen nauwelijks gebruikt kunnen worden voor andere vervoersstromen. De voertuigen in het leerlingenvervoer worden 's morgens ingezet, staan vervolgens urenlang stil en brengen dan 's middags leerlingen weer naar huis. Een vervoersbedrijf uit Drenthe geeft aan dat 50% van het wagenpark voor het leerlingenvervoer alleen voor deze doelgroep gebruikt wordt. Dit betekent dat deze voertuigen slechts 2 à 3 uur per dag rijden en de rest van de dag stilstaan. De andere 50% wordt slechts beperkt ingezet voor ander doelgroepenvervoer.

Vervoersbedrijven kunnen het vervoer goedkoper aanbieden zodra hun voertuigen en personeel meer uren per dag worden ingezet. Dit is een logische redenering, omdat in een groter vervoerspakket de vaste kosten (afschrijving, overhead, etc.) verhoudingsgewijs zullen dalen. Dit leidt tot de volgende stelling:

Als voertuigen van het leerlingenvervoer ook ingezet kunnen worden in het Wsw-vervoer kan een vervoerder - door een jaarlijks hoger aantal verbruiksuren – beduidend goedkoper rijden en kunnen aanbestedende partijen besparen op de kosten.

(Bron: Samen beter afl., N. J. Heister, 2006)

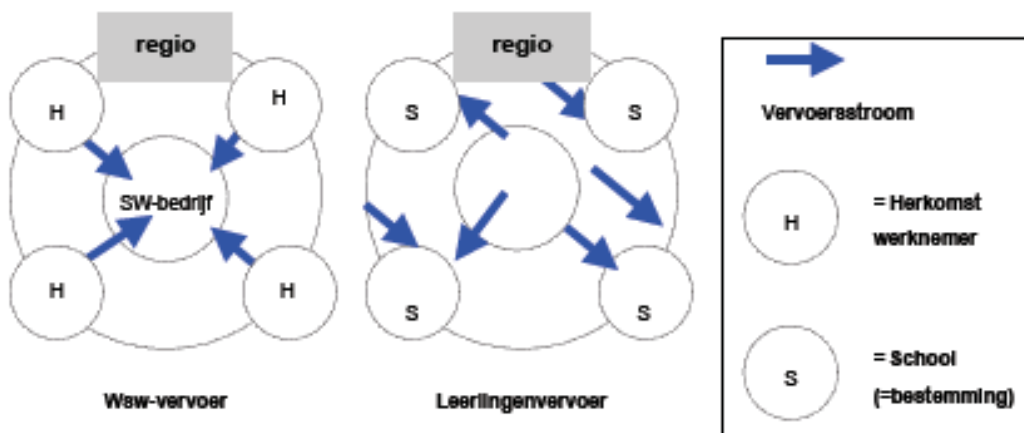
Uit literatuurstudie blijkt dat de vervoerscombinatie leerlingen-Wsw twee kenmerken bezit waardoor volgtijdelijke bundeling in de praktijk zeer succesvol kan verlopen:

- aansluitende venstertijden

Het Wsw-vervoer komt 's morgens eerder op gang dan het leerlingenvervoer. In de middagperiode worden de werknemers weer later naar huis gebracht dan de leerlingen.

- richtingen van de vervoersstromen

Het Wsw-vervoer kent in de ochtendperiode een groot aantal herkomsten uit de regio en één centrale bestemming (het SW-bedrijf). Vervolgens komt vanuit allerlei herkomsten in de regio het leerlingenvervoer op gang en worden de leerlingen naar diverse scholen in of buiten de regio gebracht. In de middagperiode verloopt het volgtijdelijk bundelen exact andersom. Eerst worden de leerlingen uit school thuisgebracht en vervolgens verzamelen de voertuigen zich bij het SW-bedrijf. Vanuit het SW-bedrijf worden de werknemers naar huis vervoerd. Dit principe kan voor de ochtendperiode schematisch als volgt worden weergegeven:



Figuur 1; Vervoersrichtingen van het leerlingen- en Wsw-vervoer in de ochtendperiode

Structuur volgtijdelijke bundeling

Met kennisgeving van de exacte tijdstippen van beide vervoersstromen kan de structuur van volgtijdelijke bundeling een definitieve gestalte krijgen. Hiermee ontstaat een soort 'dienstregeling' voor volgtijdelijke bundeling van het leerlingen- en Wsw-vervoer. Voor het

leerlingenvervoer gelden de schooltijden als bepalende factor. Het reguliere aanvangstijdstip ligt rond 08:45 uur en het eindtijdstip is 15:15 uur. De woensdag- en vrijdagmiddag vormen een uitzondering met een eindtijdstip van 12:15 uur. Voor het werknemersvervoer zijn de begin- en eindtijdstippen van de werkzaamheden binnen SW-bedrijven bepalend. De meeste SW-bedrijven beginnen tussen 08:00 en 08:30 uur en eindigen tussen 16:00 en 16:30 uur.

De volgende figuur is een concrete invulling van de structuur van volgtijdelijke bundeling en accentueert de belangrijkste kenmerken van het geheel:

ochtendperiode				middagperiode			
Wsw-vervoer	Leerlingenvervoer			Leerlingenvervoer	Wsw-vervoer		
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1	2	3	4	5	6	7	8
vanaf 06:30 ▶ 07:45 ▶ vanaf 07:45 ▶ 08:45				15:15 ▶ vanaf 15:15 ▶ 16:15 ▶ vanaf 16:15			

Figuur 2; Structuur volgtijdelijke bundeling leerlingen- en Wsw-vervoer

1	het Wsw-vervoer in de ochtendperiode = <i>werknemers thuis ophalen op weg naar het SW-bedrijf</i>
2	het aanvangstijdstip voor de werknemers van het SW-bedrijf
3	het leerlingenvervoer in de ochtendperiode = <i>leerlingen thuis ophalen op weg naar de school</i>
4	het aanvangstijdstip van de scholen
5	het eindtijdstip van de scholen
6	het leerlingenvervoer in de middagperiode = <i>leerlingen uit school naar huis brengen</i>
7	het eindtijdstip voor de werknemers van het SW-bedrijf
8	het Wsw-vervoer in de middagperiode = <i>werknemers vanuit het SW-bedrijf naar huis brengen</i>

Succes- en faalfactoren volgtijdelijke bundeling

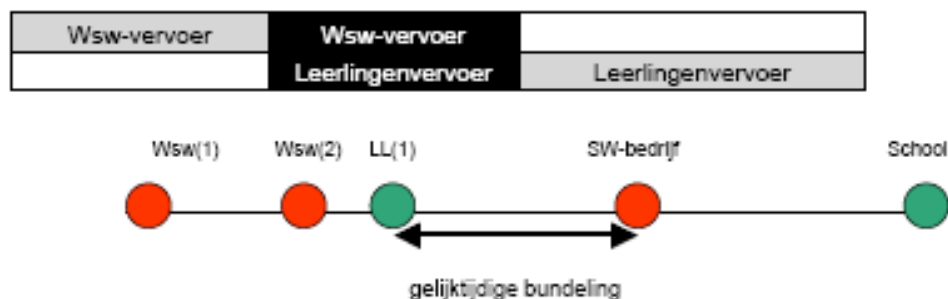
Nu het principe is bekeken vanuit de theoretische invalshoek, komt de volgende vraag aan de orde: “Welke factoren bepalen het daadwerkelijke succes van volgtijdelijke bundeling van het leerlingen- en Wsw-vervoer in een bepaalde regio”? Met andere woorden: “welke factoren hebben een negatieve invloed op een in theorie perfecte dienstregeling van de vervoerder”?

Allereerst de tijdruimte, de begin- en eindtijdstippen van beide vervoersstromen. De tijdruimte tussen SW-bedrijven en scholen bepalen de maximale afstand die een vervoerder kan maken in de betreffende tijdruimte. Daarnaast is de stedelijkheid van het gebied van belang. In een sterk verstedelijkte regio als Amsterdam zal de gemiddelde snelheid van een voertuig hooguit 20 km/h bedragen, terwijl voertuigen in Friesland al gauw meer dan 50 km/h halen. Als laatste zijn de ligging van de scholen en de herkomsten van leerlingen van bepalend belang voor het succes van volgtijdelijk bundelen. Als de afstand van het plaatselijke SW-bedrijf tot de eerste leerlingen te groot is rijdt het voertuig te lang zonder inzittenden en dit maakt het vervoer prijzig. Als de scholen te ver buiten de regio gelegen zijn komt de beschikbare tijdruimte in gevaar.

3.2.2 Gelijktijdig bundelen

Als er sprake is gelijktijdige bundeling, dan praten we over het gelijktijdig vervoeren van leerlingen en Wsw-werknemers in hetzelfde voertuig. Het doel van gelijktijdige bundeling is een betere voertuigbenutting. Door het aantal dure ritten met een lage bezettingsgraad te minimaliseren kunnen kostenbesparingen worden behaald.

Kijkend naar de venstertijden van het leerlingen- en Wsw-vervoer liggen er tal van mogelijkheden om het vervoer gelijktijdig te bundelen. Eén van de meest interessante kansen doet zich voor als één of enkele leerlingen een relatief lange ritduur naar school hebben en deze rit op de route van het Wsw-vervoer ligt (zie onderstaand figuur).



Figuur 3; Schematische weergave van één van de mogelijkheden van gelijktijdige bundeling van het leerlingen- en Wsw-vervoer

Bedreigingen gelijktijdige bundeling

De gebruikers van het leerlingen- en Wsw-vervoer zijn erg kwetsbaar. De kwetsbaarheid van de vervoersgebruikers maakt gelijktijdige bundeling politiek zeer gevoelig. De verantwoordelijke partijen, gemeenten en SW-bedrijven, zullen dan ook te allen tijde zeer zorgvuldig moeten omgaan met het selecteren van leerlingen en werknemers die in staat zijn met de andere doelgroep gezamenlijk vervoerd te worden. Gelijktijdige bundeling behoeft dus niet alleen een vervoerkundige beschouwing; het gaat met nadruk om zorgvuldige sociaal maatschappelijke afwegingen.

2.3 Draagvlak

Een gezamenlijke aanbesteding van leerlingen- en Wsw-vervoer door gemeenten en SW-bedrijven. Tot zover slechts een onderbouwd theoretisch concept...maar is het haalbaar in de praktijk? Door middel van een enquête is achterhaald hoe gemeenten en SW-bedrijven tegen een gezamenlijke aanbesteding aankijken. De enquête was nadrukkelijk bedoeld om gemeenten en SW-bedrijven uitspraken te laten doen over de kansen en bedreigingen die zij zien in vervoersstromenbundeling en een integraal aanbestedingstraject. Dit resulteerde in vier belangrijke peilers voor de enquête: de budgetsituatie van gemeenten en SW-bedrijven, de meningen van gemeenten en SW-bedrijven ten aanzien van gelijktijdige – en volgtijdelijke bundeling van het vervoer en het gevoel ten aanzien van een gezamenlijk aanbestedingstraject. De resultaten van de enquête zijn opgesomd voor iedere peiler.

Budgetsituatie

- Het collectieve vervoersbudget van SW-bedrijven staat significant vaker onder druk dan het budget van gemeenten;
- ondanks het feit dat slechts 10,8% en 32,8% van de gemeenten en SW-bedrijven kampt met een budgetdruk, geven respectievelijk 76,9% van de gemeenten en 82,8% van de SW-bedrijven aan te willen of moeten bezuinigen. Dit biedt grote kansen voor gezamenlijke aanbestedingen.

Gelijktijdige bundeling

- Gemeenten stellen vaker dat gelijktijdige bundeling niet wenselijk en/of acceptabel is;

- gemeenten voorzien vaker dan SW-bedrijven negatieve effecten ten gevolge van gelijktijdige bundeling;
- gemeenten zien voor alle typen kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer weinig kansen in gelijktijdige bundeling;
- SW-bedrijven zien kansen in gelijktijdige bundeling voor werknemers met een lichamelijke of verstandelijke handicap.

Volgtijdelijke bundeling

- Gemeenten zijn pessimistischer dan SW-bedrijven als het gaat om de gevolgen van volgtijdelijke bundeling; zij voorzien meer vertragingen in de dagelijkse uitvoering van het vervoer.

Gevoel t.a.v. een gezamenlijke aanbesteding

De enquêtevraag “hoe staat u tegenover een mogelijke samenwerking met gemeenten of SW-bedrijven ten behoeve van een gezamenlijke aanbesteding van het vervoer?” heeft inzicht verschaft in de mate waarin gemeenten en SW-bedrijven positief tegenover een mogelijke samenwerking stonden. Het ging hier dus vooral om het algemene gevoel ten aanzien van het concept en het gevoel met betrekking tot het organisatorische aspect. De partijen reageerden als volgt:

Gevoel t.a.v. gezamenlijke aanbesteding	Gemeenten	SW-bedrijven
Positief gevoel	35,4 %	65,1%
Negatief gevoel	64,6 %	34,9 %

Tabel 1; Gevoel gemeenten en SW-bedrijven t.a.v. een gezamenlijke aanbesteding

4 Beschouwing

Het onderzoek maakt duidelijk dat een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer mogelijkheden biedt tot kostenbesparingen. De vervoerkundige kansen van volgtijdelijke bundeling zijn goed en de haalbaarheid van dit principe wordt onderstreept door de praktijk: in veel regio's worden diverse vervoersstromen al volgtijdelijk gebundeld. Echter,

door gezamenlijk aan te besteden nemen de opdrachtgevers het heft in handen en kunnen lagere offerteprijzen worden afgedwongen.

Gelijktijdige bundeling is vervoerkundig haalbaar, maar dit ligt politiek gevoelig. De resultaten van een enquête uitgevoerd onder gemeenten en SW-bedrijven liegen er niet om: gelijktijdige bundeling is niet wenselijk en acceptabel. Gemeenten blijken sowieso minder optimistisch over het gehele concept: zij voorzien veel negatieve effecten ten gevolge van gelijktijdige en volgtijdelijke bundeling van het vervoer en staan beduidend minder positief tegenover een gezamenlijke aanbesteding dan SW-bedrijven.

Uiteindelijk mag dan ook worden geconcludeerd dat ondanks de bezuinigingsdrang, de goede vervoerkundige kansen en de juridische vrijheid het concept een nadere investering nodig heeft om de beeldvorming bij met name gemeenten te verbeteren. Een succesvolle pilot zou hieraan kunnen bijdragen.

Referenties

Deze paper is een samenvattende weergave van het afstudeerrapport ‘*Samen beter af! Een onderzoek naar de kansen en bedreigingen van een gezamenlijke aanbesteding van het leerlingen- en Wsw-vervoer*. Ten behoeve van dit rapport zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Baarda, D.B.,
De Goede, M.P.M.,
Teunissen, J. *Basisboek Kwalitatief Onderzoek; Handleiding voor het opzetten en uitvoeren van kwalitatief onderzoek*. Tweede, geheel herziene druk. Groningen, 2005.
- Beenker, J.C.H.,
Heister, N.J. *Yes, I cycle to school; A research to the development of a theoretical model which can predict the bicycle usage volume at secondary schools in Cape Town*. Stageverslag aan de NHTV Internationale Hogeschool Breda, sector SLM. Cape Town / Breda, juli 2005.
- Essers, M.J.J.M. *Aanbestedingsrecht voor overheden; Naar een verantwoord aanbestedingsbeleid voor onder het nieuwe aanbestedingsrecht*. 's Gravenhage, 2005
- FNV, CNV, VNG *Collectieve arbeidsovereenkomst voor de sociale werkvoorziening*.
- Haandel, M. *Statistische Analysetechnieken*. Dictaat ST 21, afdeling VPL, NHTV Internationale Hogeschool Breda, november 2003.
- Van Hoof, H.A.L. *Voorstel modernisering Wsw*. Brief aan De Voorzitter van de Tweede Kamer, kenmerk AM/SAM/05/36078. Den Haag, juni 2005

- Hox, J.J., Van Peet, A.A.J., *Toegepaste statistiek; Beschrijvende technieken*. Tweede Van den Wittenboer, G.L.H. druk. Groningen, 2004.
- Janssen, Th.H.W. e.a. *Het strategieboek*. Berenschot. Amersfoort, 2002.
- KPVV *Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer; Inventarisatie van de regelingen en verkenning van de mogelijkheden voor synergie in het doelgroepenvervoer*. Rotterdam, januari 2005.
- Linthorst, M.M. *Aandacht besteden aan aanbesteden; Een onderzoek naar ondersteuning bij het bepalen van een aanbestedingsstrategie*. Afstudeerverslag. Den Haag, juli 2004.
- Pijnacker Hordijk, E.H.,
Van der Bend, G.W. *Aanbestedingsrecht; Handboek van het Europese en het Nederlandse aanbestedingsrecht*. Tweede druk. Den Haag, 1999.
- Plooij, P., Mandos, E. *Jaarrapport Wsw-statistiek 2003; Een onderzoek in opdracht van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid*. Leiden, 2004.
- Ross-van Dorp, C. *Bundeling doelgroepenvervoer*. Brief aan De Voorzitter van de Tweede Kamer, kenmerk DVVO/ZV-U-2633000. Den Haag, 2006.

- **Geraadpleegde internetsites**

Forseti	http://www.forseti.nl
VNG-Net	http://www.vng.nl
Het ministerie van Economische Zaken	http://www.ez.nl

Arbeidsmarkt en ontwikkelingsfonds van de Sociale Werkvoorziening Nederlandse Vereniging voor Inkoopmanagement (NEVI)	http://www.sbcm.nl
Van Dale	http://www.vandale.nl
Gratis juridisch advies	http://www.gratisjuridischadvies.nl
Wet- en regelgeving Overheid.nl	http://www.wetten.nl

- **Geraadpleegde personen**

Baas, A.	Coördinator schoolvervoer bij Personenvervoer De Jong B.V.
Beeckman, D.	Medewerker bij het Centraal Bureau voor de Statistiek.
Van den Berg, G.	Leerplichtambtenaar gemeente Ermelo.
Van Drumpt, P.N.	Directiesecretaris van Montapack. Montapack is onderdeel van het SW-bedrijf WRA-Groep in Diemen.
Van Egten, C.R.	Adviseur bij SGBO. SGBO is een onderzoeksbureau van de VNG.
Faber, H.O.	Directeur van Forseti.
Grit, G.W.	Teamleider bij Zorgloket Apeldoorn. Zorgloket Apeldoorn is verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer in de gemeente Apeldoorn.
Jeelof, D.	Medewerker brancheorganisatie bij Cedris.
De Jong, W.	Adviseur verkeer en vervoer bij Mobycon.
Koning, R.	Adviseur contractbeheer bij Forseti.
Oost, D.	Medewerker bij Personenvervoer De Jong B.V.
Van Pelt, J.	Senior adviseur aanbestedingen bij Forseti.
Proper, J.W.	Lector Transport and People Logistics aan de NHTV internationale hogeschool Breda.

Van Rixel, E.	Hoofd Inkoop & Logistiek bij Paswerk. Paswerk is een SW-bedrijf uit Hoofddorp. Hoofd Inkoop bij de EMCO-Groep. EMCO-Groep is een SW-bedrijf uit Emmen.
Rollema-Brouwer, B.	Medewerker leerlingenvervoer bij Zorgloket Apeldoorn.
Uijttewaal, A.C.	Contactpersoon afdeling Tender en Exploitatie Connexxion
Wiselius, H.	Senior medewerker brancheorganisatie bij Cedris. Cedris is de overkoepelende brancheorganisatie voor SW-bedrijven.

- **Geraadpleegde instanties**

Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.