

RAADSINFORMATIEBRIEF

18R.00064



18R.00064



Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 6 februari 2018
Portefeuillehouder(s) : wethouder Haring
Portefeuille(s) : Onderwijs en onderwijshuisvesting, jeugdzaken
Contactpersoon : C. de Heer
Tel.nr. : 0348 428 274
E-mailadres : heer.c@woerden.nl

Onderwerp:

Aanbesteding doelgroepenvervoer 2018 e.v.

Kennisnemen van:

Het besluit van het college om samen met de gemeenten De Ronde Venen, Oudewater en Stichtse Vecht, het schooltaxivervoer en zoveel als mogelijk is het Jeugdvervoer, Europees aan te besteden voor de periode 1 augustus 2018 tot 1 augustus 2020.

Inleiding:

Het college wil het schooltaxivervoer niet meer apart te benaderen, maar ziet het als onderdeel van een integrale aanpak van al het gemeentelijk doelgroepenvervoer. Dit alles in relatie tot het openbaar vervoer en alternatieve vormen van vervoer. De behoefte van de gebruiker moet in het (doelgroepen)vervoer centraal staan. Het organiseren van het combineren van doelgroepen is echter complex en stond en staat nog in de kinderschoenen. Dat geldt niet alleen voor onze gemeente en regio, maar ook landelijk. In regionaal U-16-verband zijn al veel stappen in de gewenste richting gemaakt. Onze regio Utrecht-West is de eerste regio die start met het gezamenlijk aanbesteden van vormen van doelgroepenvervoer.

Bij de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer voor 2018 e.v. wordt het schooltaxivervoer en het Jeugdvervoer (deel dat vanuit de gemeente wordt georganiseerd) ingekocht. Deze vormen van doelgroepenvervoer zijn allen route gebonden en passen daarmee goed bij elkaar.

Kernboodschap:

Voor deze aanbesteding is gekozen voor een minimale contractperiode van twee jaar. Hierdoor is er sprake van een redelijke contracttermijn én is er voldoende tijd om door te ontwikkelen. Gedurende deze twee jaar wordt de strategie bepaald voor de toekomst voor het volledige doelgroepenvervoer in de regio. Na twee jaar komt er een moment waarop alle vormen van doelgroepenvervoer, voor zover nu bekend, gelijktijdig een aflopend contract hebben. Hiermee kan een bredere inkoopronde voor het doelgroepenvervoer gemakkelijker worden ingezet. De tussentijdse periode zal worden besteed aan een goede borging en sturing binnen het contract via een uitgewerkt beheerplan. Daarnaast kunnen de gemeenten middels pilots met andere doelgroepen, vervoers- en financieringsvormen, ervaringen opdoen binnen het te sluiten contract. De gezamenlijke regionale inkoop brengt met zich mee dat gemeentegrenzen geen hindernis meer zijn in het logisch combineren van vervoer ten bate van de verschillende inwoners en hun vervoersvraag.

In de gunningscriteria van de komende aanbesteding wordt de mogelijkheid meegenomen om tijdens de contractperiode binnen de opdracht pilots te draaien waarbij op kleine schaal het Wmo-dagbestedingsvervoer en daar waar mogelijk regiotaxi-vervoer worden gebundeld (vooral volgtijdelijk) met leerlingen- en jeugdvervoer. Hierdoor kunnen de eerste ervaringen met het bundelen van dit vervoer worden opgedaan en meegenomen in de verdere ontwikkeling van het bundelen van het doelgroepenvervoer. Ervaring die in onze regio ontbreekt.

Uitgangspunten

Als richtsnoer voor aanstaande en toekomstige inkoop van het doelgroepenvervoer en het combineren van andere vervoerstypen hebben de vijf deelnemende gemeenten een Uitgangspuntennotitie opgesteld.

In de Uitgangspuntennotitie is de toekomstvisie voor het doelgroepenvervoer als volgt opgeschreven:

“Vervoer is erop gericht dat elke inwoner op gelijke voet met anderen kan deelnemen aan het sociaal maatschappelijke verkeer. Elke inwoner kan gebruiken maken van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen van openbaar vervoer. Er is zo min mogelijk specifiek vervoer dat alleen toegankelijk is voor een beperkte groep van inwoners. Inwoners die vanwege een beperking niet geheel en/of op elk traject zelfstandig met openbaar vervoer of eigen vervoer kunnen reizen, wordt de mogelijkheid geboden om op tijd op de gewenste plek van bestemming te komen. Hierbij is inclusie het uitgangspunt; zij kunnen zoveel mogelijk deelnemen aan algemene vervoersvoorzieningen, net als alle inwoners. Wanneer dat niet mogelijk is, kunnen zij gebruik maken van taxivervoer via een beschikking van de gemeente.”

De participatieraden van de vier gemeenten zijn betrokken bij deze aanbesteding: er is in september 2017 een gezamenlijke informatiebijeenkomst geweest en de raden is om advies gevraagd. Zoveel als mogelijk was is hun advies verwerkt in de Uitgangspuntennotitie en de aanbestedingsdocumenten. De uitgangspuntennotitie is ook om advies voorgelegd aan UW Ouderplatform. Dit is de belangenorganisatie van ouders van kinderen met een beperking die gebruik (kunnen) maken van doelgroepen vervoer. UW Ouderplatform is gevraagd mee te doen bij de beoordeling van de aanbesteding als het gaat om de kwaliteit.

Financiën:

De kern van de aanbesteding wordt gevormd door het schooltaxivervoer. Schooltaxivervoer is een opneinderegeling, die sterk kunnen fluctueren. In 2015 waren de kosten € 712.940, in 2016 € 751.625 en in 2017 € 677.300. De kosten per leerling zijn over die jaren gemiddeld € 5.000. In 2018 is voor al het leerlingvervoer € 781.200 begroot.

143 leerlingen maken gebruik van het schooltaxivervoer. Het aantal gebruikers dat gebruik maakt van het doelgroepenvervoer Jeugd en Wmo is op dit moment gering. Dit komt omdat de gemeenten bij de inkoop Jeugd en Wmo voor 2017 en 2018 hebben bedongen dat de zorgaanbieder hun klanten ook vervoer moeten aanbieden. Bij de overweging de bestaande contracten voor 2019 en/of 2020 wel of niet te verlengen moet worden bepaald of de afspraken over het ingekochte zorgvervoer nog moeten worden gehandhaafd.

Vervolg:

Afgesproken is op 7 februari 2018 te starten met de aanbestedingsprocedure. De definitieve gunning wordt rond 1 mei verwacht. Direct daarna kan worden gestart met de implementatie. Onderdeel hiervan is een ouderavond snel na de start van het schooljaar 2018-2019.

Bijlagen:

- Uitgangspuntennotitie inkoop en toekomst doelgroepenvervoer Utrecht West (18.001381)

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer

UITGANGSPUNTENNOTITIE

Inkoop en toekomst doelgroepenvervoer Utrecht West

12 Januari 2018

In opdracht van: gemeenten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Oudewater en Woerden
Projectnummer: F01522-R-E3

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER



FORSETI

1.	INLEIDING EN VISIE	3
2.	BESTAANDE CONTRACTEN	5
3.	UITGANGSPUNTEN INKOOP	7
3.1	Voorgestelde koers	7
3.2	Europese aanbesteding	7
3.3	Percelen	8
3.4	Programma van Eisen	9
4.	UITGANGSPUNTEN GUNNING	11
5.	TIJDSPAD	12
6.	SAMENVATTING UITGANGSPUNTEN	13

BIJLAGEN

1. Toekomst bundeling doelgroepenvervoer
2. Beheerplan
3. Uitgangspunten Programma van Eisen

Colofon

Copyright



1. INLEIDING EN VISIE

Na een grootschalige verkenning onder de U16 gemeenten hebben de gemeente van de inkoopregio SD Utrecht West besloten te gaan samenwerken waar het gaat om het doelgroepenvervoer. Het gaat hierbij om de gemeenten De Ronde Venen, Stichtse Vecht, Oudewater en Woerden. De gemeente Montfoort valt ook in de inkoopregio Utrecht West, maar sluit hier vooralsnog niet bij aan.

Deze uitgangspuntennotitie is bedoeld voor de participatieraden en de colleges van de gemeenten om in te stemmen met de door de projectgroep bundeling doelgroepenvervoer gemaakte keuzes met betrekking tot het aankomende inkooptraject en de toekomststrategie.

Als uitgangspunt voor de toekomstvisie voor het doelgroepenvervoer geldt het geformuleerde doel in relatie tot het doelgroepenvervoer:

“Vervoer is erop gericht dat elke inwoner op gelijke voet met anderen kan deelnemen aan het sociaal maatschappelijke verkeer. Elke inwoner kan gebruiken maken van het openbaar vervoer en/of alternatieve vormen van openbaar vervoer. Er is zo min mogelijk specifiek vervoer dat alleen toegankelijk is voor een beperkte groep van inwoners. Inwoners die vanwege een beperking niet geheel en/of op elk traject zelfstandig met openbaar vervoer of eigen vervoer kunnen reizen, wordt de mogelijkheid geboden om op tijd op de gewenste plek van bestemming te komen. Hierbij is inclusie het uitgangspunt; zij kunnen zoveel mogelijk deelnemen aan algemene vervoersvoorzieningen, net als alle inwoners. Wanneer dat niet mogelijk is, kunnen zij gebruik maken van taxivervoer via een beschikking van de gemeente.”

Voor de komende jaren (inclusief het komende inkooptraject) zijn de volgende aandachtsvelden dan van belang:

- ✓ Klantbetrokkenheid krijgt, zowel bij het inkooptraject als de bewaking en verbetering van de kwaliteit gedurende de looptijd van het contract, een belangrijke plaats.
- ✓ Efficiency wordt gegarandeerd zonder dat de belangen van de doelgroepen uit het oog worden verloren (eisen aan het al dan niet combineren van doelgroepen).
- ✓ Wijze van inkopen en contracteren, waaronder het toepassen van mogelijke innovaties binnen het vast te stellen eisenpakket voor het vervoer.
- ✓ Beleidsdoelstellingen van de gemeenten, waaronder het stimuleren van gebruik van openbaar vervoer, vrijwilligersvervoer en zelfregie van de gebruikers, worden zoveel mogelijk ondersteund/mogelijk gemaakt.). Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan ANWB Automaatje.
- ✓ De uitvoeringsregie van het vervoer ligt zo veel mogelijk bij de vervoerder.



Grote delen van het doelgroepenvervoer, met name het routegebonden vervoer, kenmerkt zich door het collectieve karakter. Groepen reizigers gaan samen naar hun bestemming. Hierdoor blijven voor gemeenten en voor inwoners het vervoer betaalbaar en toegankelijk.

Contractmanagement en toekomst doelgroepenvervoer

Er worden hoge eisen gesteld aan het vervoer en de communicatie. Om naleving van de gemaakte afspraken te borgen zal er worden gewerkt met een beheerplan om de controle op naleving gestructureerd uit te voeren. Hierbij hoort ook het meten van de kwaliteit in de doelgroep door middel van klanttevredenheidsonderzoeken, controles onderweg en steekproeven. Zo nodig kan er ook sanctionerend worden opgetreden indien afspraken niet worden nagekomen.

Het doel is om de komende contractperiode ook aan de slag te gaan met de (on)mogelijkheden in het bundelen van doelgroepenvervoer. De nadruk hierbij zal liggen op het aansluiten van verschillende vormen van vervoer (volgtijdelijk combineren). Hierbij rijdt hetzelfde voertuig meerdere vormen van vervoer achter elkaar. De reizigers worden primair gecombineerd in hun eigen doelgroep. Daarnaast zal waar mogelijk gericht worden gekeken of combinaties tussen reizigers van verschillende doelgroepen mogelijk kunnen zijn. Dit zal enkel op kleine schaal gebeuren, in beide situaties geldt dat er altijd sprake is van maatwerkoplossingen die goed gescreend- en vooraf besproken worden met alle betrokkenen alvorens ze worden doorgevoerd.

Relevante (prijs)ontwikkelingen in de branche

Er zijn al lange tijd onderhandelingen over de nieuwe Taxi-Cao. Partijen komen er nog niet helemaal uit, maar de verwachting is dat er op korte tot redelijke termijn een nieuwe Cao van kracht zal zijn. Naar verwachting zal met de nieuwe Cao de positie van chauffeurs verbeteren en de waardering voor de taken worden vergroot. Het loongebouw wordt aangepast. De overgang van personeel bij overgang van vervoerscontracten (OPOV) wordt aangepast en de het inlenen van (uitzend) chauffeurs wordt ingeperkt. Deze nieuwe afspraken kunnen -en waarschijnlijk zullen- leiden tot hogere prijzen. Daarnaast is het voornemen van het nieuwe kabinet het lage btw-tarief te verhogen van 6% naar 9%. Personenvervoer valt hier ook onder.

Leeswijzer

In deze notitie wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande contracten binnen het doelgroepen vervoer. In hoofdstuk 3 is het voorstel met betrekking tot het inkooptraject beschreven. Hoofdstuk 4 geeft een korte toelichting op de wijze van gunning en hoofdstuk 5 geeft inzage in de planning. Tot slot geeft hoofdstuk 6 in hoofdlijnen de uitgangspunten uit deze notitie weer.



2. BESTAANDE CONTRACTEN

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de huidige contracten en looptijden. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt welke vormen van doelgroepenvervoer nu- en in de toekomst relevant (kunnen) zijn. De onderstaande tabel geeft inzage in de looptijden van de diverse huidige contracten in de regio.

		2017				2018				2019				2020				2021			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Vervoerscontracten U 16																					
RT	Veenweide																				
RT	Utrecht																				
LLV	Stichtse Vecht en Ronde Venen																				
LLV	Woerden en Oudewater																				
Jeugd	Jeugdvervoer via gemeenten																				
Jeugd	Jeugd via zorgaanbieder	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB														
WsW	Vervoer naar sociale werkvoorziening	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB														
Wmo	Wmo-Dagbestedingsvervoer																				
Wlz	Wlz-Dagbestedingsvervoer	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB	NNB														

looptijd
 verlengingsoptie
 NNB niet bekend
 in te kopen vervoer
 eventuele instroom

Het vervoer kan gesplitst worden naar routegebonden- en vraagafhankelijk vervoer. Binnen routegebonden vervoer is sprake van dagelijks/wekelijks vervoer met een vaste structuur. Vraagafhankelijk vervoer vindt plaats op afroep. Voor een aantal vormen van vervoer is de gemeente verantwoordelijk.

Onderstaand een toelichting op de verschillende vervoerscontracten en vormen:

✓ **Leerlingenvervoer (routegebonden – gemeente is verantwoordelijk)**

Het leerlingenvervoer voor de gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen loopt dit schooljaar af moet dit jaar dus worden aanbesteed om te garanderen dat het vervoer vanaf het schooljaar 2018/2019 geregeld is. De gemeenten Woerden en Oudewater hebben afgelopen schooljaar een éénjarig contract gesloten om aan te sluiten bij de gemeenten Stichtse Vecht en Ronde Venen. Hiermee is duidelijk dat voor de vier Utrecht West gemeenten het leerlingenvervoer ingekocht zal worden met als ingangsdatum 1 augustus 2018 (start schooljaar 2018/2019).

✓ **Jeugdvervoer (routegebonden – gemeente is verantwoordelijk, waarbij deels jeugdhulp is ingekocht inclusief het vervoer)**

Het vervoer in het kader van de Jeugdwet wordt deels inclusief ingekocht bij de zorg. Dit is tot 1 januari 2019 ingekocht. Het uitgangspunt bij deze inkoop is dat het vervoer zo veel mogelijk door ouders/verzorgers zelf wordt georganiseerd. Een ander deel wordt door de gemeente georganiseerd.



Dit deel wordt deels al gecombineerd met het leerlingenvervoer. Het is wel zo dat dit vervoer soms op andere momenten moet worden uitgevoerd dan het leerlingenvervoer (andere tijden of tijdens vakanties). Dit heeft tot gevolg dat er aanvullende afspraken moeten worden gemaakt.

✓ **Wsw-vervoer (routegebonden – gemeente is verantwoordelijk)**

Het vervoer dat voortkomt uit de Wet sociale werkvoorzieningen heeft hetzelfde routegebonden karakter als het leerlingenvervoer (vaste routes met een vaste wekelijkse structuur), maar vindt vaak op andere tijden plaats. Veelal beginnen de werknemers eerder dan de scholen en zijn zij later uitgewerkt dan de scholen uit gaan. In de praktijk betekent dit dat het Wsw-vervoer vaak voorafgaand én aansluitend aan het leerlingenvervoer wordt gereden met dezelfde voertuigen. Afhankelijk van de besluitvorming over de toekomst van de sociale werkvoorziening zal dit vervoer kunnen worden gecombineerd.

✓ **Gymvervoer (routegebonden – gemeente is verantwoordelijk)**

Voor een school in Oudewater wordt door de gemeente het vervoer georganiseerd naar een gymnastieklocatie elders.

✓ **Regiotaxi (vraagafhankelijk – gemeente is verantwoordelijk)**

In de regio zijn twee contracten voor de Regiotaxi. Regiotaxi Veenweiden en Regiotaxi Utrecht. Beide contracten lopen af medio 2020. Het aansturingsmodel van de Regiotaxi (vraagafhankelijk) en het routegebonden vervoer zoals het leerlingen-, jeugd- en Wsw-vervoer is beduidend anders. Regiotaxi heeft een flexibel karakter (vraagafhankelijk zonder vaste routes). Dit betekent dat de uit te voeren ritten in het kader van Regiotaxi relatief kort van tevoren bekend zijn en er daarmee geen zekerheid bestaat over de inzet van bepaalde voertuigen en chauffeurs op vaste momenten. Dit is een fundamentele wens bij het routegebonden vervoer, dat vaak wordt gereden voor doelgroepen die veel belang hechten aan vastigheid. Om dit gezamenlijk in een goed en efficiënt model te gieten is een goed doordacht plan nodig. Bovendien zijn er veel doelgroepen (en daarmee stakeholders) betrokken, die op een goede manier in het proces moeten worden meegenomen. Momenteel vindt ook een verkenning plaats binnen de U16 gemeenten waarbij wordt gekeken naar de toekomst van de regiotaxi na beëindiging van het contract Regiotaxi Utrecht in 2020.

✓ **Wmo-dagbestedingsvervoer (routegebonden – gemeente is verantwoordelijk) en
Wlz-dagbestedingsvervoer (routegebonden – gemeente is niet verantwoordelijk)**

Het Wmo - en Wlz dagbestedingsvervoer wordt in de praktijk vaak beiden vanuit de zorginstellingen georganiseerd. Het Wmo gedeelte is de verantwoordelijkheid van de gemeente, het Wlz vervoer van de verzekeraars. Nu splitsen van het Wlz deel kan hiermee inefficiëntie veroorzaken. Er zullen na overleg en inventarisatie bij de zorginstellingen gedurende de contractperiode pilots kunnen worden gedaan waarbij op kleine schaal het Wmo- en Wlz- dagbestedingsvervoer wordt gebundeld (met name volgtijdelijk) met leerlingenvervoer binnen de opdracht. Hierdoor kunnen de eerste ervaringen worden opgedaan. Deze ervaringen worden meegenomen in de verdere ontwikkeling.



3. UITGANGSPUNTEN INKOOP

3.1 Voorgestelde koers

De gemeenten zullen in het inkooptraject het volgende doelgroepenvervoer inkopen:

- ✓ Leerlingenvervoer
- ✓ Jeugdvervoer (deel dat vanuit de gemeente wordt georganiseerd)
- ✓ Wsw-vervoer (deelname wordt eind 2017 definitief bekend)
- ✓ Gymvervoer Oudewater

Deze vormen van doelgroepenvervoer zijn allen routegebonden en passen daarmee goed bij elkaar. Er wordt gekozen voor een contractperiode van 2 jaar van augustus 2018 tot medio 2020 met verlengingsopties van 4 x 1 jaar. Hierdoor is er sprake van een redelijke contracttermijn én is er voldoende tijd om door te ontwikkelen.

Gedurende deze twee jaar (en ingaande vanaf nu) wordt de strategie bepaald voor de toekomst voor het volledige doelgroepenvervoer in de regio. Na twee jaar komt er een moment waarop alle vormen van doelgroepenvervoer, voor zover nu bekend, gelijktijdig een aflopend contract hebben. Hiermee kan een bredere inkoopronde voor het doelgroepenvervoer gemakkelijker worden ingezet. De tussenliggende periode zal worden besteed aan een goede borging en sturing binnen het contract via een uitgewerkt beheerplan (bijlage 2). Daarnaast kunnen de gemeenten middels pilots met andere doelgroepen, vervoers- en financieringsvormen, ervaringen opdoen binnen het te sluiten contract. Tenslotte geeft deze aanpak de ruimte en tijd voor het goed inrichten van de toekomstige inkoopronde.

3.2 Europese aanbesteding

Er wordt een openbaar Europees aanbestedingstraject doorlopen, waarin wordt gestuurd op beheersbaarheid, grip op kwaliteit en financiën en klanttevredenheid. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gestuurd richting de toekomstvisie. Hiermee willen de vier gemeenten een verbeter slag realiseren ten opzichte van de huidige situatie.

Een belangrijk aspect waar in deze inkoopronde veel aandacht aan wordt besteed is de borging en toetsing gedurende de contractperiode. Het is van groot belang dat zeker bij innovatieve of op duurzaamheid gerichte onderdelen ook getoetst wordt dat hetgeen dat is beloofd ook wordt geleverd. Daarnaast is het eigenlijk vanzelfsprekend dat men meet of aan kwaliteitsnormen wordt voldaan en de ingestuurde facturen rechtmatig zijn. De visie hierop is dat controle en toetsing doelmatig plaatsvindt.

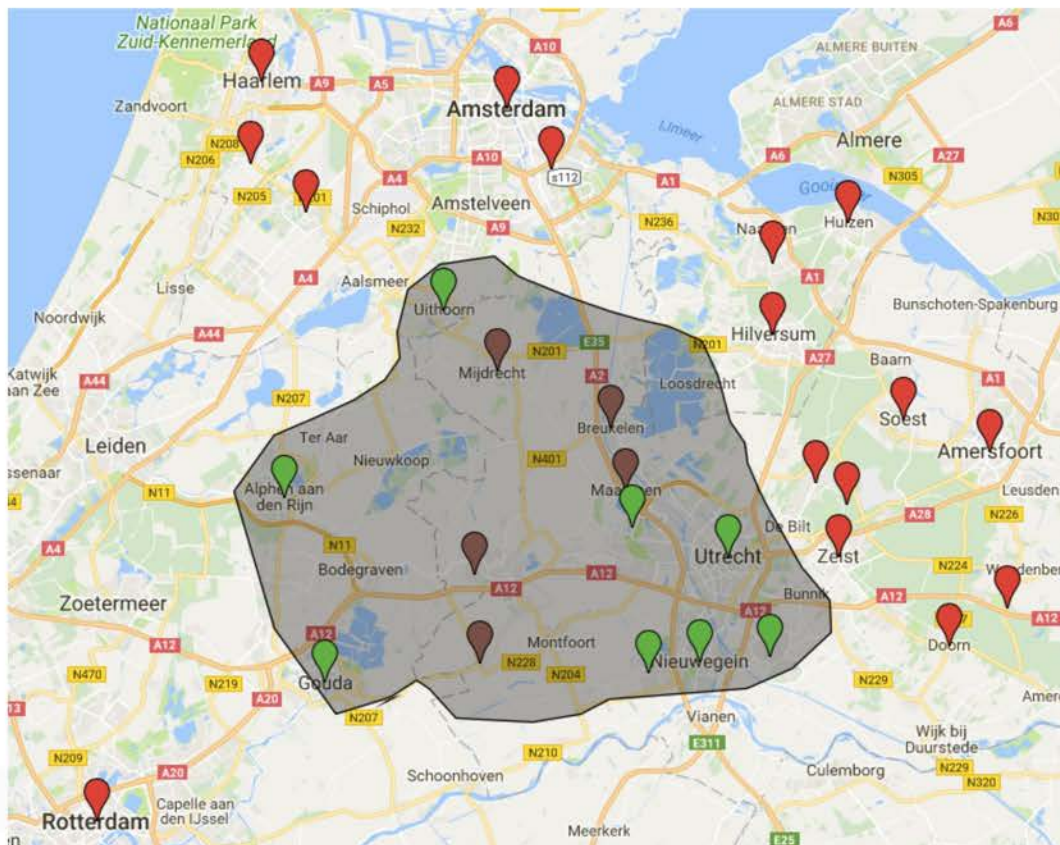


Hiervoor wordt een beheerplan ontwikkeld (zie bijlage 2), waarbij al gedurende de inkoopprocedure ervoor wordt gezorgd dat dit beheerplan gedurende de contractperiode goed uitgevoerd kan worden en waarbij alle betrokkenen precies weten wat erdoor wie en wanneer wordt verwacht.

3.3 Percelen

Gezien de omvang van de opdracht wordt deze opgedeeld in percelen. Het voorstel voor de perceelindeling is gebaseerd op de beschikbare gegevens en de mogelijkheid voor het MKB om te kunnen inschrijven. Er is gekeken naar de (lengte van) de vervoersstromen en combinatiemogelijkheden. Het voorstel is als volgt:

- ✓ Perceel 1: vervoer naar alle bestemmingen binnen de deelnemende gemeenten + Alpen aan den Rijn, Gouda, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Uithoorn en Utrecht (bruin & groen)
- ✓ Perceel 2: vervoer naar alle overige bestemmingen (rood)
- ✓ Perceel 3: gymvervoer Oudewater



Het jeugd- en Wsw-vervoer kan worden toebedeeld aan deze percelen. Ook nieuwe bestemmingen kunnen eenvoudig worden toegevoegd aan de beschreven percelen. Dit geldt eveneens voor de pilots gedurende de looptijd van de overeenkomst.



3.4 Programma van Eisen

Voor het in te kopen doelgroepenvervoer geldt dat er contractafspraken worden gemaakt. Deze worden opgenomen in een Programma van Eisen. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen met de zaken die onderdeel worden van het Programma van Eisen. Uit enquêtes onder ouders/verzorgers en leerlingen zijn een aantal belangrijke punten genoemd om mee te nemen in de afspraken voor de komende periode. Op 21 september zijn de visie en voornemens besproken tussen de werkgroep (gemeenten) en een vertegenwoordiging van de participatieraden.

Belangrijke punten zijn:

- ✓ **Communicatie met de vervoerder en chauffeurs, de vaardigheden van de chauffeur en de beperking van de reistijd van leerlingen.**

De zaken met betrekking tot communicatie met vervoerder en chauffeur worden opgenomen in het Programma van Eisen.

- ✓ **Maximale verblijfstijden in het voertuig zo kort als realistisch en financieel verantwoord.**

Er zal moeten worden onderzocht wat mogelijk is binnen de financiële kaders. De gemeenten Woerden en Oudewater hanteren in hun huidige contract waar mogelijk een limiet aan de individuele reistijd van 60 minuten voor het vervoer naar scholen in gemeenten die direct grenzen aan de woongemeente. Voor de verder weg gelegen scholen geldt een limiet van 90 minuten per rit. In het huidige contract van de gemeenten Stichtse Vecht en De Ronde Venen is de maximale individuele reistijd 90 minuten. Het beperken van de maximale individuele verblijfstijd voor bepaalde groepen zal gevolgen hebben voor de mogelijkheden tot efficiënt gebruik van voertuigen en dus extra kosten met zich meebrengen. Om een afgewogen voorstel aan de colleges te kunnen voorleggen zijn aan de hand van proefplanningen de mogelijkheden onderzocht. Zo mogelijk zal worden uitgegaan van één regel voor alle vier de gemeenten. Verschillende contractafspraken hierover met de vier gemeenten zijn ook mogelijk.

Uit dit aanvullend onderzoek is gebleken dat het koppelen van maximale reistijden voor leerlingen uitgedrukt in 60 of 90 minuten niet de optimale balans tussen de rechtstreekse reistijd van huis naar school ten opzichte van de reistijd in een route weergeeft. Daarnaast kunnen verschuivingen ten opzichte van de huidige afspraken het risico van nadelige verandering in maximaal toegestane reistijd in zich hebben. Ook kan het leiden tot relatief hoge kostenstijgingen. Tenslotte zien we dat het vervoer naar met name Utrecht, maar mogelijk in de toekomst ook naar andere bestemmingen onder druk staat omdat er tot wel 3 scholen in 1 route worden aangedaan. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is besloten de toegestane reistijd en de directe reistijd tussen huis en school voor leerlingen direct aan elkaar te relateren. Daarnaast zal het aantal scholen dat in een route mag worden aangedaan waar nodig worden ingeperkt.



Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Maximaal toegestane reistijd:	90 minuten
Maximale omrijdfactor*:	300%
Bestemmingen met maximaal 2 scholen in een route:	Utrecht

*Met maximale omrijdfactor wordt bedoeld dat een reiziger nooit langer als 3 maal de rechtstreekse reistijd (zonder combinatie) in het voertuig mag verblijven. Dus als een reiziger 20 minuten van de bestemming woont is de maximale reistijd 60 minuten (20minuten x 300%).

Belangrijke toevoegingen aan deze uitgangspunten zijn dat de gemeenten op maatwerkniveau hiervan kunnen afwijken (behalve van maximaal 90 minuten). Een gemeente kan ervoor kiezen de maximale omrijdfactor voor een reiziger te verlagen of te verhogen. Daarnaast kunnen gemeenten naast de bestemming Utrecht andere bestemmingen toevoegen waarbij het aantal scholen dat aangedaan mag worden kan worden gelimiteerd.



4. UITGANGSPUNTEN GUNNING

Er wordt binnen de percelen 1 en 2 gegund op basis van de beste prijs-kwaliteit verhouding. De weging wordt vastgesteld op 70% (prijs) : 30% (kwaliteit).

Alle noodzakelijke eisen voor kwalitatief goed vervoer zijn als eis opgenomen in het Programma van Eisen. Er wordt een bepaalde standaard verwacht van de inschrijver in de te leveren kwaliteit. De gunningscriteria zijn opgenomen als extra belangrijke kwaliteitsaspecten die in de komende contractperiode (extra) aandacht verdienen.

De volgende onderdelen zijn het voorstel voor de gunningscriteria kwaliteit:

- ✓ De wijze waarop de inschrijver vorm zal geven aan de duurzaamheid van het vervoer.
- ✓ De wijze waarop de inschrijver invulling wil geven aan de pilot met vervoer voor zorginstellingen.
- ✓ De wijze waarop de vervoerder een bijdrage levert aan de doelstellingen van de gemeente ten aanzien van het stimuleren van zelfredzaamheid van leerlingen.

Perceel 3 bevat slechts één route van een school- naar een gymlocatie (en v.v.). Dit perceel geldt alleen voor Oudewater en wordt gegund aan de inschrijver met de laagste prijs.

Voor de beoordeling van de kwaliteitsaspecten zal een beoordelingsteam worden samengesteld. Er is een afgevaardigde van het UW Ouderplatform gevraagd plaats te nemen in het beoordelingsteam.

De gemeenten hechten veel waarde aan het nakomen van de gemaakte afspraken en de wijze waarop hierop kan worden toegezien en gestuurd. Dit wil zeggen dat er middelen moeten worden opgenomen om naleving zo nodig af te dwingen (boetes). Dit is een onderdeel van het beheerplan.



5. TIJDSPAD

Globaal tijdspad van de inkoop van het routegebonden vervoer:

- ✓ september/oktober: opstellen uitgangspuntennotitie
- ✓ oktober/november: adviestraject adviesraden
- ✓ oktober/november/december/januari: opstellen aanbestedingsdocumenten (Inschrijvingsleidraad + Programma van Eisen)
- ✓ januari: collegebesluit over uitgangspuntennotitie + mandatering EU + gunning + beheerplan en implementatie
- ✓ januari 2018: publicatie Tendered

Voor het verdere inkooptraject zal dan het onderstaande tijdspad aangehouden worden. Hierin is rekening gehouden met de minimale termijnen vanuit de Aanbestedingswet en de benodigde implementatietijd voor de aanvang van de nieuwe overeenkomst.

Omschrijving	Richtdata
Publicatie van opdracht	31-01-2018
Eventuele vragen n.a.v. aanbestedingsleidraad indienen	16-02-2018
Publicatie Nota van inlichtingen nr. 1	23-02-2018
Eventuele vragen n.a.v. Nota van inlichtingen nr.1	28-02-2018
Publicatie Nota van inlichtingen nr.2	07-03-2018
Sluitingsdatum inschrijvingen	19-03-2018
Collegebesluiten m.b.t. gunning	03-04-2018
Versturen brieven inz. Gunningsbesluit	Week 14
Einde rechtsbeschermingstermijn en definitief gunnen (Alcatelperiode)	20 kalenderdagen na versturen gunningsbesluit
Implementatiefase	april - augustus 2018
Ingangsdatum overeenkomst	01-08-2018
Uitvoering beheerplan	Vanaf 01-08-2018



6. SAMENVATTING UITGANGSPUNTEN

Start inkooptraject leerlingen- jeugd- en mogelijk Wsw-vervoer per januari 2018.

- ✓ Contract ingaande per augustus 2018 voor een periode van twee jaar met de optie om te verlengen met 4 maal 1 jaar.
- ✓ Inkoop van twee percelen leerlingenvervoer en één perceel gymvervoer.
- ✓ Uitgebreid eisenpakket met betrekking tot de uitvoering (zie bijlage 3).
- ✓ Aandacht voor implementatie van de opdracht.
- ✓ Aandacht voor het beheerplan gedurende de implementatie en uitvoering van de opdracht.
- ✓ Gedurende de contractperiode worden pilots opgezet om ervaring op te doen met het bundelen van het nu in deze inkoop meegenomen doelgroepenvervoer met Wmo- en Wlz dagbestedingsvervoer.
- ✓ Gedurende de contractperiode (en ingaande vanaf nu) wordt de strategie bepaald voor de toekomst voor het volledige doelgroepenvervoer in de regio.



BIJLAGE 1 TOEKOMST BUNDELING DOELGROEPENVERVOER

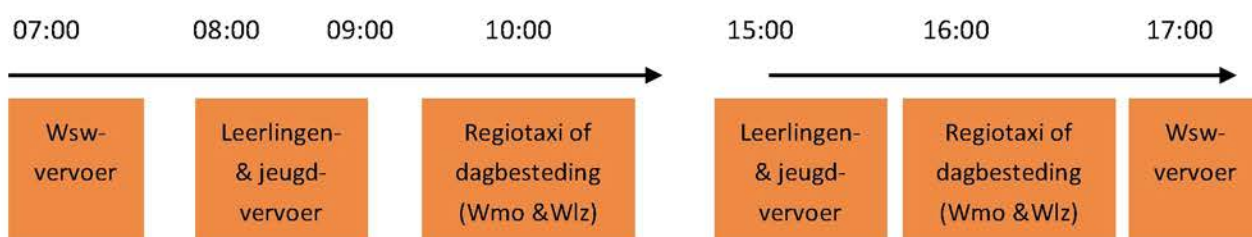
Er zijn voordelen aan de samenwerking met zorgaanbieders. Zeker in het aansluiten van meerdere vormen van doelgroepenvervoer. De uitdagingen die worden beschreven in deze notitie maken echter dat dit op grote schaal en op korte termijn erg moeilijk te realiseren is. Wel worden kansen gezien om de komende contractperiode (twee jaar) via pilots te onderzoeken wat er mogelijk is op langere termijn en hoe dit te organiseren. Er kunnen gesprekken met zorgaanbieders worden georganiseerd om pilots in te richten en uit te voeren. Hieruit kunnen mogelijkheden voor de langere termijn ontstaan.

Naar aanleiding van de komende inkoopronde kan in de markt onderzocht worden hoe de gecontracteerde vervoerder(s) met het vervoer voor gemeenten en zorginstellingen omgaan en welke kansen zij zien en kunnen realiseren gedurende de contractperiode.

Op deze wijze wordt de komende contractperiode benut om lokaal en regionaal kennis en ervaringen op te doen, en zo te werken aan het grotere geheel voor de toekomst.

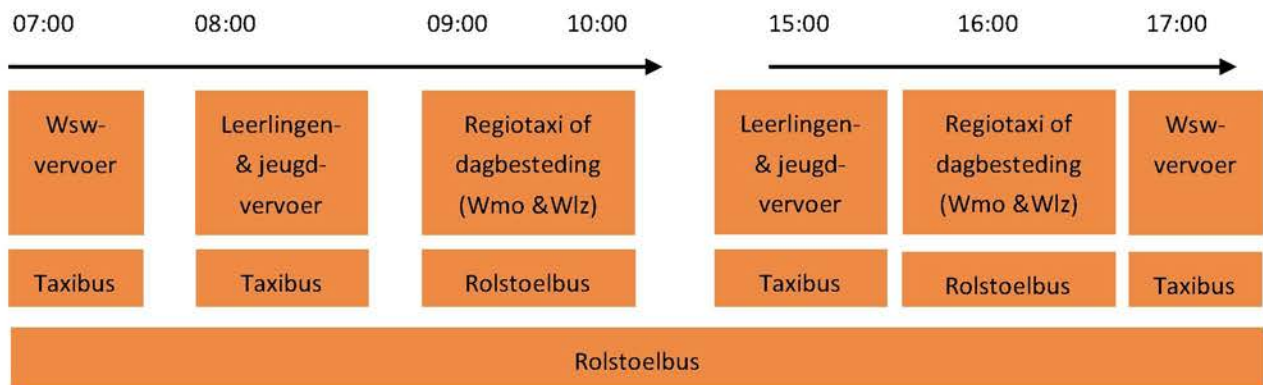
Aansluitend combineren

Het combineren van doelgroepenvervoer is in de meeste gevallen vooral interessant vanwege het volgtijdelijk combineren van vervoer. Dat wil zeggen dat meerdere vormen van vervoer achter elkaar worden gereden. Hiermee wordt het mogelijk een voertuig en chauffeur langere tijd aansluitend te laten rijden. Hiermee hoeven er minder voertuigen te rijden en worden er minder kilometers gemaakt. Goed voor milieu en kosten dus.



In onze visie is het volgtijdelijk combineren van vervoer veelal mogelijk. Het is alleen wel van belang om rekening te houden met de in te zetten voertuigtypen. Reizigersprofielen per doelgroep zorgen ervoor dat inzichtelijk is welke kenmerken of beperkingen tot welk type voertuig leidt. Verschillen in de kenmerken per doelgroep kunnen ervoor zorgen dat afwijkende typen voertuigen worden ingezet voor een groep passagiers waarvoor het niet noodzakelijk is:





Natuurlijk ligt bovenstaande in de praktijk genuanceerder. Er zijn leerlingen die in een rolstoelbus moeten en Regiotaxi-reizigers die in een taxi of taxibus kunnen. Het gaat erom dat bij aansluitend vervoer mogelijk een voertuig moet worden ingezet dat flexibel is om alle doelgroepen te kunnen bedienen.

Gelijktijdig combineren

Gelijktijdige combinaties in hetzelfde voertuig zijn over het algemeen lastiger te realiseren en zullen veelal op basis van maatwerkoplossingen kunnen worden gerealiseerd. Bij toekomstige samenvoegingen van diverse doelgroepen is dus niet het uitgangspunt grootschalig gelijktijdig te combineren tussen de diverse doelgroepen. Zoals uit bovenstaande afbeeldingen af te leiden is, is dit ook niet noodzakelijk. Daarnaast zal in veel gevallen het aantal vrije zitplaatsen beperkt zijn in het routegebonden vervoer en zullen de reistijden of de bestemmingen te veel van elkaar afwijken om combinaties mogelijk te maken. Het is niet aan te bevelen om mogelijke gelijktijdige combinaties uit te sluiten. Indien het vervoerkundig goed past en de reiziger (ook al komen ze uit diverse doelgroepen) passen goed bij elkaar, is er geen reden om deze efficiencymogelijkheden te laten liggen. Er moet wel altijd gedegen onderzocht worden of een gelijktijdige combinatie niet tot problemen voor de reizigers leidt.



BIJLAGE 2 BEHEERPLAN

Implementatiefase

De implementatiefase begint met een startbijeenkomst. Hierin worden de werkafspraken gemaakt.

De onderwerpen die hierbij aan bod komen zijn minimaal:

- ✓ De vervoersovereenkomsten, bewerkersovereenkomsten en ondertekening
- ✓ Communicatie en contactpersonen
- ✓ Implementatieplan:
 - Gegevensaanlevering
 - Gegevensuitwisseling
 - Voertuigen
 - Chauffeurs (OPOV)
 - Kennismaking met ouders/verzorgers
 - Communicatie met- en Informatie voor ouders/verzorgers
 - Protocollen en overige werkafspraken
- ✓ SROI
- ✓ Facturatie en controle

Voor de betrokken in het vervoer van de in te kopen doelgroepen is veel behoefte aan informatie en betrokkenheid vanuit de aanverwanten. Gedurende de implementatiefase zal er een bijeenkomst voor de aanverwanten (ouders/verzorgers, betrokkenen) worden georganiseerd.

Beheertaken

Een aantal beheertaken zullen structureel worden uitgevoerd. Daarnaast worden periodiek een aantal controles uitgevoerd. Kwaliteit en financiën komen beiden aan bod in de uitvoering van het beheerplan

Structureel:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| ✓ Maandelijkse factuurcontrole | rechtmatigheid, kostenontwikkeling, budgetbewaking |
| ✓ Sturen op efficiency | efficiënt waar het kan; maatwerk als het moet |
| ✓ Managementinformatie | ontwikkelingen in vervoersvraag, inzet, efficiency |
| ✓ Toezicht op klachten en afhandeling | aanname en afhandeling bij vervoerder -> streng toezicht |

Periodiek:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| ✓ Leveranciersoverleg | minimaal eens per kwartaal |
| ✓ Toetsing chauffeurs en voertuigen | bureauonderzoek en praktijkcontroles minimaal jaarlijks |
| ✓ Klanttevredenheidsonderzoek | een keer per jaar |



Aanlevering gegevens en afdwingen naleving

De beheertaken kunnen alleen goed worden uitgevoerd als de gegevens beschikbaar zijn. In de aanbestedingsstukken zal duidelijk zijn aangegeven welke informatie aangeleverd moet worden en wanneer. Dit moet zo nodig hard afgedwongen kunnen worden. Dit geldt ook voor de overige onderdelen van de overeenkomst. Er zullen voldoende mogelijkheden tot het afdwingen van naleving worden opgenomen, waar nodig met een duidelijk sanctiebeleid bij het niet nakomen van alle gemaakte afspraken. Direct en fors uitvoeren van de beheertaken is noodzakelijk om de kwaliteit die wordt geëist te realiseren.



BIJLAGE 3 UITGANGSPUNTEN PROGRAMMA VAN EISEN

Onderwerp	Programma van Eisen
Omvang	<ul style="list-style-type: none"> - Leerlingen Oudewater, Woerden, De Ronde Venen, Stichtse Vecht - Jeugd Oudewater, Woerden, De Ronde Venen, Stichtse Vecht. - Gym Oudewater. - Wsw (wordt eind 2017 bekend). - Pilot(s) dagbestedingsvervoer.
Percelen	<p>3 percelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 percelen leerlingvervoer. - 1 perceel gymvervoer (Oudewater).
Combinatiebeperkingen	<ul style="list-style-type: none"> - Geen beperkingen binnen de doelgroepen. Optie openhouden om alsnog beperkingen op te kunnen leggen. - Waar mogelijk, en uitsluitend na afstemming en goedkeuring gemeenten, combinatie tussen doelgroepen. - Waar mogelijk, en uitsluitend na afstemming en goedkeuring gemeenten, combinaties met andere gemeenten. - Onderdeel beheersplan.
Onderaanneming	<ul style="list-style-type: none"> - Toegestaan, maar uitsluitend na toestemming en goedkeuring gemeenten. - Onderaannemers mogen geen onderaannemers inzetten. - Onderdeel beheersplan.
Aanmeldtijd nw. leerling	Zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 5 ^e schooldag.
Ophaal- en afzetmarges	<ul style="list-style-type: none"> - Afzetten tot max. 15 minuten voor aanvang van school. - Ophalen bij school tot max. 15 minuten na einde school. - Onderdeel beheersplan
Planning	<ul style="list-style-type: none"> - Zo efficiënt mogelijk. Optie openhouden om alsnog efficiencybeperkingen op te kunnen leggen. - FIFO waar mogelijk van toepassing binnen woonkernen (omgedraaide routevolgorde binnen een woonkern in de middagrit). Het mag niet leiden tot forse kostenstijgingen en onevenredige lange reistijden. - Structureel afzetten op een 2^e afzetadres (bv. BSO/oppas) indien op de route en zonder meerkosten. - Onderdeel beheersplan.
Opstapplaatsen	In principe mogelijk.
Overstapplaatsen	In principe niet, maar optie wordt opengehouden om alsnog in te voeren.
Personeel	<ul style="list-style-type: none"> - Vaste chauffeurs. - Inzet van mentorchauffeurs bij problemen. - Kennis van de doelgroep. - Wettelijke Opleidingseisen aangevuld met trainingen in relatie tot de doelgroep(en), het nieuwe rijden, cursus leergang leerlingvervoer (SFT).



Begeleiding	<ul style="list-style-type: none"> - Is in de basis de verantwoordelijkheid van de ouders/verzorgers. - Vergoedingssystematiek wordt vastgelegd in het Programma van Eisen.
Hulpmiddelen	<ul style="list-style-type: none"> - Standaard zitjes/stoelverhogers door opdrachtnemers. - Speciale hulpmiddelen door ouders/verzorgers.
SROI	Protocol van de gemeenten wordt gevolgd, waarbij een aanspreekpunt vanuit de gemeenten wordt vastgesteld.
Materieel	<ul style="list-style-type: none"> - Taxi/taxibus/rolstoelbus (percelen 1 en 2). - Touringcar (perceel 3). - Onderdeel beheersplan. - Voertuigen voorzien van klimaatbeheersing. - Voertuigen zijn voorzien van Winterbanden of All Weather banden.
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> - < 3500 kg. Euro V. (Huidig gangbare Euronorm milieubelasting, uitstoot). - > 3500 kg. Euro V. (Huidig gangbare Euronorm milieubelasting, uitstoot). - Duurzamere inzet wordt beloond in de gunning. (Groengas, elektrisch). - Onderdeel beheersplan.
Bereikbaarheid en Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> - Vaststelling openings- en bereikbaarheidstijden. Minimaal half uur voor aanvang eerste rit en minimaal half uur na afzetten laatste leerling (in ieder geval tot 18:00 uur). - Eisen m.b.t. communicatie. - Mogelijkheid om via Whatsapp, telefoon of email leerling ziek en beter te melden. - Bij vervanging door ziekte van chauffeur contact via Whatsapp of telefoon. - Routeplanning, chauffeur en kennismaking 2 weken voor aanvang schooljaar naar ouders (bij voorkeur per email). - Verplicht voorstellen chauffeur aan ouders/verzorgers/leerlingen (ook bij wisseling van chauffeur door uitval chauffeur vanwege bijv. ziekte) - Vaste vervanging van chauffeurs bij ziekte, maximaal 2. - Evaluatiemomenten geïnitieerd vanuit vervoerder met ouders/verzorgers.
Klachten	<ul style="list-style-type: none"> - De klachtenprocedure wordt vastgelegd in het Programma van Eisen: - Klachtenaannee bij de vervoerder(s). - Verplicht continue inzage in klachten. - Verplichting tot rapportage. - Onderdeel beheersplan.
Vergoeding	<ul style="list-style-type: none"> - De systematiek wordt gebaseerd op een beladen uurtarief met eventueel een starttarief per rit. - Onderdeel beheersplan.
Facturatie	<ul style="list-style-type: none"> - Facturatie binnen 14 kalenderdagen na het einde van de maand. - Betaling binnen 30 kalenderdagen na factuurdatum door gemeente. - Specificatie en factuur per gemeente en per doelgroep. - Kostenverdeling wordt vastgelegd in het Programma van Eisen. - Onderdeel beheersplan.
Indexering	NEA-index (branche-index).
Individueel vervoer	- Niet van toepassing. Uitzondering alleen in zeer uitzonderlijke gevallen



	en uitsluitend op indicatie van de gemeenten.
TX-keurmerk	Vereist.
Sanctiebeleid	<ul style="list-style-type: none"> - Boeteregeling wordt opgenomen. Strekking hiervan is dat niet correct uitgevoerd vervoer mogelijk niet vergoed wordt en er (financiële) middelen zijn om nakoming af te dwingen. Dit geldt ook voor aan te leveren informatie aan de gemeenten. - Onderdeel beheersplan.
Beheersplan	<ul style="list-style-type: none"> - Borging uitvoering beheersplan als onderdeel van het Programma van Eisen. - Jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek en/of representatieve telefonische steekproef bij knelpunten.





FORSETI

VERBINDT EN VERBETERT VERVOER

Europalaan 28d • 5232 BC 's-Hertogenbosch • (073) 523 10 60 • info@forseti.nl • www.forseti.nl