

**Uitgangspunten Notitie
gezamenlijk voorbereiden en het
aanbesteden Doelgroepenvervoer
Regio IJssel-Vecht+**



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
Waar gaat het om	3
Vervoersstromen	3
De bestaande contracten lopen af	3
Terugblik op het huidige contract (evaluatie	3
2. Kaders	4
Wetgeving.....	4
Visie	4
3. Uitgangspunten	5
Regionale samenwerking: Regio IJssel-Vecht+	5
Europese aanbesteding	5
Inwoner Centraal	5
Brede kijk op vervoer/mobiliteit	5
Vervoersstromen	6
Perceelindeling	6
Overeenkomst	6
Kwaliteit boven prijs	6
Tarieven	6
Innovatie en doorontwikkeling.....	7
Duurzaamheid en SROI en MVOI.....	7
Gerelateerd aan de overeenkomst doelgroepenvervoer	7
Bijlage 1	8
Evaluatie Aanbesteding doelgroepenvervoer (vorige aanbesteding en huidige contract)	8

1. Inleiding

Waar gaat het om

Deze uitgangspuntennotitie geeft de hoofdlijnen weer voor de inkoop van het Doelgroepenvervoer voor de komende jaren. Dit betreft de uitvoering van het Doelgroepenvervoer: De overkoepelende term voor het Leerlingenvervoer, Jeugdvervoer, het Wmo vervoer (inclusief dagbesteding) en het vervoer naar sociale werkvoorzieningen onder de Participatiewet.

Op dit moment hebben de gemeenten Dalfsen, Kampen, Ommen, Olst-Wijhe, Staphorst, Zwartewaterland en Zwolle in de Regio IJssel-Vecht+ al een samenwerking rondom de huidige contracten maatwerkvervoer II, welke ook gezamenlijk zijn aanbesteed.

Vervoersstromen

Het Doelgroepenvervoer kan worden onderscheiden op basis van de genoemde wetten. Maar ook kan naar de kenmerken van de vervoersstromen worden gekeken. In grote lijnen gaat het dan om

- Incidenteel maatwerkvervoer: vraagafhankelijk vervoer, sociaal-recreatief deelnemen, vraagt flexibele inzet omdat de ritten kort van tevoren worden aangevraagd.
- Structureel vervoer: gaat om structureel vervoer (elke schooldag), voor vaste momenten, vaste ophaal- en brengadressen.

Ritten zijn van tevoren bekend en routes veranderen minimaal.

De bestaande contracten lopen af

Het contract Maatwerkvervoer II loopt augustus 2026 af. Alle mogelijkheden tot verlengen zijn dan benut. Het huidige contract is in regionaal verband opgezet. Er is een minimaal verschil in de afname van de diensten per gemeente. Zo wordt het vervoer naar Wmo dagbesteding locaties niet door iedere gemeente ingezet en vindt het vervoer naar de sociale werkvoorziening alleen plaats in Zwolle.

Er zijn op dit moment drie percelen, met elk een eigen vervoerder:

- 1) Zwolle (Munckhof)
- 2) Dalfsen, Ommen, Olst-Wijhe en (Munckhof)
- 3) Kampen, Staphorst en Zwartewaterland (DVG)

De omvang van de individuele contracten maar ook zeker de gezamenlijke contracten (De totale opdrachtwaarde voor de contracten bedraagt ca. 50 miljoen euro) vereisen derhalve vanuit de aanbestedingswet 2012 dat de nieuwe overeenkomst middels een Europese aanbesteding in de markt gezet moet worden.

De nieuwe overeenkomst kent naast een hoge opdrachtwaarde ook een complexiteit van de vervoersstromen en een competitieve markt. De gemeenten zijn zich er van bewust dat deze inkoop een gedegen voorbereiding en daarmee relatief veel tijd vraagt.

Terugblik op het huidige contract (evaluatie)

Met de betrokken gemeenten zijn de huidige overeenkomsten tot nu toe geëvalueerd: Zie bijlage 1

2. Kaders

Wetgeving

Toekenning voor vervoer vanuit de gemeente komt voort uit de volgende wetgeving:

1. Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo); het gaat dan om het collectief vraagafhankelijk vervoer. Bedoeld om de participatie van inwoners met een beperking te versterken. Daarnaast kan het gaan om vervoer voor dagbesteding (voor inwoners die hier een indicatie voor hebben ontvangen).
2. Jeugdwet: het gaat om vervoer voor geïndiceerde kinderen naar buitenschoolse opvang of dagbestedingslocaties.
3. Wet op het Primair Onderwijs, Wet op de Expertisecentra en Wet voortgezet onderwijs: wetgeving die het leerlingenvervoer regelt.
4. Participatiewet: betreft het vervoer naar sociale werkvoorziening

Doelgroepenvervoer is de verzamelnaam voor het vervoer genoemd onder de punten 1 tot en met 4.

Visie

Mobiliteit is essentieel voor iedereen, niet alleen om van A naar B te komen, maar om de leefwereld van onze inwoners te vergroten. We willen een geïntegreerde benadering van sociale en fysieke mobiliteit, waarbij we zowel vervoer als deelname aan de samenleving bevorderen.

We werken aan een inclusieve samenleving waarin iedereen kan meedoen. Met dezelfde kansen voor iedereen en bestaanszekerheid voor onze inwoners. Dat doen we allereerst door het faciliteren en inzetten van maatschappelijke verbanden en de netwerken in de samenleving. Op deze 'sociale basis' kunnen mensen terugvallen als ze hulp nodig hebben. Op het moment dat deze sociale basis geen oplossing biedt voor problemen, begeleiden we mensen naar (specialistische) hulp en ondersteuning.

Onze focus ligt op het waarborgen van efficiënt, betaalbaar en toegankelijk vervoer, met nadruk op betrouwbare mobiliteit voor doelgroepen. Dit doen we onder andere door gebruik te willen maken van datagericht werken.

Tegelijkertijd streven we naar verduurzaming, en willen we duurzame oplossingen die de regio versterken.

Samenwerking met partners uit de regio IJssel-Vecht+, zoals de Provincie, maatschappelijke partners, scholen en onze inwoners is essentieel voor het realiseren van passend vervoer. De aanbesteding voor het Doelgroepenvervoer biedt een kans om nieuwe ontwikkelingen verder te verkennen. Dit draagt bij om samen met de Provincie en andere gemeenten sterke, toekomstgerichte vervoersoplossingen te ontwikkelen.

De volgende speerpunten vormen de basis voor de nader te definiëren uitgangspunten:

- Uitgaan van eigen kracht- en de vervoersbehoefte van de inwoners;
- Lokaal wat lokaal kan, regionaal waar dat meerwaarde heeft;
- Samenhangende vervoersoplossingen;
- Dynamische procesaanpak.

Op basis van onder andere marktconsultatie en verder onderzoek zullen de uitgangspunten nader worden uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.

3. Uitgangspunten

Regionale samenwerking: Regio IJssel-Vecht+

De betrokken gemeenten zijn:

- Dalfsen;
- Kampen;
- Olst-Wijhe;
- Ommen;
- Staphorst;
- Zwartewaterland;
- Zwolle.

Deze gezamenlijke gemeenten noemen we Regio IJssel-Vecht+. De gemeenten hebben de intentie om samen aan te besteden uitgesproken en uitgewerkt in een samenwerkingsovereenkomst (SOK).

Er zijn verschillende argumenten te noemen om te kiezen voor (voortzetting van) regionale samenwerking:

- Efficiënte en bestendige vervoersoplossingen;
- Delen van kennis en ervaringen;
- Scherpere tarieven door volumevoordeel;
- Gezamenlijke doorontwikkeling doelgroepenvervoer (in samenwerking met de Provincie).

Europese aanbesteding

De gezamenlijke gemeenten, maar ook de individuele gemeenten zijn gebonden aan de verplichtingen die horen bij een Europese aanbesteding (aanbestedingswet 2012) voor het inkopen van het doelgroepenvervoer.

Inwoner Centraal

Het Doelgroepenvervoer is beschikbaar voor de kwetsbare inwoners. We willen daarom kwalitatief hoogstaand vervoer dat aansluit bij de gebruikers van het vervoer. Belangrijke aspecten van het vervoer betreft de betrouwbaarheid en de kwaliteit.

De behoeften van inwoners krijgen daarom een duidelijke plek in het inkoopproces. We zullen luisteren naar feedback en input van inwoners en deze waar mogelijk in eisen aan het vervoer verwerken. Via interne consultatie(s) zal de input van de participatieraden en medewerkers van de lokale toegangen (SWT) en onze samenwerkingspartners (o.a. scholen) worden uitgevraagd.

Brede kijk op vervoer/mobiliteit

Het Doelgroepenvervoer wordt in deze aanbesteding in relatie tot het brede vervoer en mobiliteit in de regio gezien. Er wordt daarbij rekening gehouden met mogelijkheden van integraal vervoer, collectiviseren en normaliseren. Aanvullend willen we ook kijken naar mogelijke versterkende verbindingen met vervoer dat gefinancierd wordt vanuit de Wet Langdurige Zorg (Wlz) en de Zorgverzekeringswet (Zvw). Grondslag daarvoor is het Integraal Zorgakkoord (IZA) dat de verbinding tussen de verschillende wetgevingen nastreeft.

In het onderzoek naar de mogelijkheden gebruiken we data van onder andere:

- Reisbewegingen;
- Reisafstanden;
- Reisbestemmingen;
- Reizigers(profielen);
- Beschikbare vervoersoplossingen (inclusief fiets(-paden) openbaarvervoersmogelijkheden voorliggende voorzieningen).

Vervoersstromen

Er worden verschillende vervoersstromen in één aanbesteding ingekocht en niet apart aanbesteed. Het is daarin wel mogelijk om per gemeente andere keuzes te maken voor het pakket van vervoersstromen

- Wmo vervoer
- Wmo vervoer van en naar dagbesteding;
- Wmo vervoer voor de doelgroep beschermd wonen;
- Vervoer Participatiewet;
- Jeugdwetvervoer (incl. vervoer van en naar dagbesteding);
- Speciaal jeugdwetvervoer;
- Leerlingenvervoer (inclusief bovenlokaal);
- Gym- / zwemvervoer;
- BSO vervoer.

Perceelindeling

De betrokken gemeenten zien mogelijkheden om de opdracht in percelen in te delen naar bijvoorbeeld:

- Vervoersstromen;
- Geografisch;
- Inhoudelijke aspecten van het vervoer (scheiding vervoer en coördinatie).

Een perceelindeling moet aansluiten bij de vervoersvraag, de vervoersmarkt en toekomstige ontwikkelingen. Er zal daarom externe expertise betrokken worden om een passende indeling te vinden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de wensen van de markt door deze vraag op te nemen in de consultatie.

Een eventuele vervolgvraag over contractbeheer die past bij de perceelindeling zal ook worden meegenomen in de afweging. De projectgroep zal verkennen wat de mogelijkheden zijn aangaande contractmanagement. Deels door SSC ONS, deels door de gemeente zelf, of volledig door SSC ONS.

Overeenkomst

We willen een duurzame samenwerking aangaan met de vervoerder. We kijken naar een passende duur van de overeenkomst. Daarbij is er ook aandacht voor ontwikkelingen in aangrenzende regio's, de provincie en (gecontracteerde) samenwerkingspartners. Er zal daarom onderscheid worden gemaakt in de initiële overeenkomst en verlengingsopties om de duur van het de overeenkomst te bepalen. Er is in deze aanbesteding oog voor lokale partijen en we onderzoeken de mogelijkheden voor onderaannemerschap. Daarbij blijft voorop staan dat er sprake moet zijn van betrouwbaar en kwalitatief vervoer.

Kwaliteit boven prijs

Prijs is een belangrijk aspect, maar mag nooit ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening (service, bejegening). De gemeenten zullen middels sturingsinformatie zoals contractmanagement, tevredenheidsonderzoeken en klachtenmanagement de uitvoering van de vervoerder monitoren.

Tarieven

Vanuit onderzoek marktorientatie en -consultatie zullen we passende tarieven opstellen. Aspecten die meewegen in de tariefsystematiek zijn onder andere:

- maandprijs/ritprijs/dagprijs of kilometerprijs
- afrekening per persoon, per bus, beladen kilometers

- Eigen bijdrage (Wmo vervoer) systematiek (zoals spitstarief)
- Iwmo berichtenverkeer
- Indexering

Innovatie en doorontwikkeling

We zien mogelijkheden voor innovatie en doorontwikkeling in het aangaan van een langdurige en duurzame relatie met vervoerders. Mogelijke investeringen op het gebied van innovatie kunnen dan redelijkerwijs worden terugverdiend. Effecten op het gebied van duurzaamheid kunnen ook het beste over een langere termijn worden gemeten.

Duurzaamheid en SROI en MVOI

Door aandacht voor duurzaamheid, SROI en MVOI te integreren in ons inkoopproces, trachten we een positieve impact te genereren op zowel het milieu als de gemeenschap.

Door samen te werken met partners die onze waarden hierin delen, willen we niet alleen voldoen aan de huidige normen, maar ook actief bijdragen aan een duurzame toekomst voor zowel onze organisatie als de bredere samenleving.

We zullen ons laten adviseren door de al betrokken experts over de invulling van duurzaamheid, SROI en MVOI, voor een passende invulling binnen de overeenkomst. Zoals bijvoorbeeld gefaseerd toewerken naar 100% zero emissie?

Gerelateerd aan de overeenkomst doelgroepenvervoer

Gerelateerd aan het inkopen van de daadwerkelijke vervoersbewegingen van A naar B is er een aantal thema's van het vervoer die aandacht behoeven. Er wordt ook gekeken naar de koppelingen tussen systemen en applicaties die noodzakelijk zijn voor een integraal beeld van het vervoer. In deze afwegingen laten we ons adviseren door deskundigen op de verschillen onderwerpen zoals onder andere:

- Vervoersregie (inclusief ritaanname);
- Klachtenregistratie en -afhandeling;
- Rittenregistratie;
- Afgifte taxipassen en automatisch incasso;
- Communicatie (websites en apps);
- Reizigerstevredenheid;
- Contractbeheer.

Bijlage 1

Evaluatie Aanbesteding doelgroepenvervoer (vorige aanbesteding en huidige contract)

Onderwerpen	Aandachtpunten / verbeterpunten
Samenwerking Regionaal	<p>Op hoofdlijnen is de samenwerking goed verlopen en er is schaalvoordeel ervaren. Positief is dat we tegenwoordig al spreken over doelgroepenvervoer.</p> <p>Voorkeur voor langere samenwerking uitgesproken.</p> <p>Bij de vorige aanbesteding is de ambitie aangegeven om vervoersstromen samen te voegen. De ervaring leert dat het samenvoegen WMO en LLV in de praktijk niet altijd eenvoudig is.</p> <p>Bij de aankomende aanbesteding is dit een aandachtspunt en moeten we dit niet zo sterk neerzetten.</p>
Samenwerking vervoerder	<p>De samenwerking tussen de hoofdaannemer en de uitvoerder (onderaannemer) verloopt soms wat stroef. Het contract is met de hoofdaannemer, maar die verwijst veel naar de uitvoerder. Hoofdaannemer is wel verantwoordelijk. Als de vervoerder aangeeft dat er een "brand" is, acteren gemeenten daar direct op. Als er dan nog aanvullende gegevens nodig zijn, moet de gemeente daar lang op wachten. Uit opgedane ervaring is dan de vraag of bij de vervoerder (urgentie) de "brand" wel zo groot is. Evaluatiepunten worden besproken op moment dat gekozen wordt voor verlenging of niet en tijdens de voortgangsgesprekken.</p>
Communicatie	<p>Op hoofdlijnen is de samenwerking goed verlopen. De regionale samenwerking voorkomt verschillen in communicatie naar de vervoerder.</p> <p>Het mag duidelijker opgesteld worden, welke sturingsinformatie nodig is. Welke gegevens hebben gemeenten en vervoerder van elkaar nodig. Vooraf KPI opstellen met inachtneming dat er verschillen kunnen zijn tussen de gemeenten.</p>
Kwaliteit van de dienstverlening	<p>De samenwerking en koppeling vanuit de facilitair dienstverlener (klachtregistratie / reizigersdata) heeft niet het gewenste effect gehad voor gemeenten en vervoerder. Klanttevredenheidsonderzoeken zijn bij perceel 3 niet uitgevoerd. Nu is er 1 uitgezet door het OVB, maar is de vraag hoe gaan we met de resultaten om.</p>

Prijs -Kwaliteit verhouding	<p>De eisen voor 100% duurzaamheid waren ambitieus. Bij de beoordeling moeten we een vorm van realisme inbouwen waarbij er een mate van flexibiliteit in de mate van duurzaamheid (groeimodel) besproken kan worden.</p> <p>De ervaring leert ons dat de vervoerder het gewenste antwoord geeft. We moeten specifiek de uitvraag doen in de marktconsultatie.</p>
Ervaring Percelen	<p>Samenwerking binnen gemeentelijke percelen is goed verlopen. De bestaande perceel indeling heeft gewerkt.</p> <p>Perceel 1 Verloop chauffeurscrisis, goede samenwerking contractmanagement, strak klachtenmanagement, beheersmaatregel extra inzet onderaannemers</p> <p>Perceel 2 staat wel open voor heroverweging perceelindeling. Hardenberg is eruit gestapt en dat heeft veel impact op het volume. De vraag is of de huidige indeling ook wel gunstig voor een aannemer is. Ook geografisch bekijken. Hardenberg was perceelbeheerder voor Perceel 2. Dit werkte handig voor de kleinere gemeenten.</p> <p>Ervaring Perceel 3 is heel positief. Fijne samenwerking onderling. Vervoersrichtingen gelijk, met name richting Zwolle.</p>
Flexibiliteit en aanpassingsvermogen. Is de vervoerder in staat geweest om in te spelen op veranderende omstandigheden en behoeften van de doelgroep	<p>In de nieuwe aanbesteding moeten we rekening houden met het meenemen van ontwikkelingen gedurende de contractduur, zoals meer zelfstandig reizen van leerlingen, afname Wmo vervoer en eventuele percentageregelingen als:</p> <p>5 dagen of 1 dag vervoer van betreffende leerling; Solo ritten en vervoer of afwijkende tijden;</p>