



Nota van Uitgangspunten aanbesteding Vraagafhankelijk vervoer Valleihopper

2025 - 2029

16 november 2023

Beheerbureau & werkgroep aanbesteding Valleihopper

Inhoud

1. Samenvatting inclusief beschrijving van de wijzigingen t.o.v. de huidige situatie.....	3
2. Inleiding	3
3. Doelstellingen aanbesteding	6
4. Doelgroepen, contractduur en verlengingsopties.....	7
5. Productkenmerken/spelregels/indicaties	7
6. Perceel indeling en toedeling van ritten van Valleihopper	8
7. Model uitvoering van Valleihopper	9
8. Vergoedingssystematiek Vervoer en Callcenter, flexibiliteit en prijsuitvraag.....	10
9. Aanbestedingsprocedure, selectiecriteria, gunningssystematiek en beoordeling.	11
10. Prestatieprikkels	12
11. Stimuleren gebruik algemene vervoersvoorzieningen.....	12
12. Kostenontwikkelingen	12
13. Wijzigingen in productkenmerken.....	13
14. Organisatie Valleihopper	13
15. Besluitvorming afhandeling aanbesteding	14
Bijlage 1: Perceel indeling	15
Bijlage 2: Perceel indeling Vraagafhankelijk vervoer op basis van gemeente pashouder.	157
Bijlage 3: Ritten per uur tijdens de openingstijden Valleihopper	18

1. Samenvatting inclusief beschrijving van de wijzigingen t.o.v. de huidige situatie

In deze Nota van Uitgangspunten (NvU) staan niet alleen de doelen van de aanbesteding beschreven maar ook de risico's en de te nemen maatregelen om deze zoveel als mogelijk te voorkomen. Er wordt uitgebreid ingegaan op welke wijze de aanbesteding van het Vraagafhankelijk vervoer van Valleihopper moet worden uitgevoerd. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige contracten worden hieronder puntsgewijs beknopt samengevat:

1. De volgende aanpassingen, zoals beschreven in Hoofdstuk 13 worden met de nieuwe overeenkomst doorgevoerd:
 - a. Beheersmaatregel 1: Aanpassing openingstijden Callcenter
 - b. Beheersmaatregel 2: Vroeg boeken
 - c. Beheersmaatregel 3: Spitstarief
 - d. Beheersmaatregel 4: Verlagen stiptheidspercentage in de spits.Dit biedt meer kans om het vervoer op betrouwbare wijze uit te voeren. Deze aanpassingen leveren verbetering van kwaliteit op en mogelijk kleine besparingen. Duurzaamheid wordt als eis in het Programma van Eisen (PvE) toegevoegd. Alle voertuigen dienen te voldoen aan een minimumeis: Taxi's elektrisch of waterstof, (rolstoel)bussen elektrisch als lage instap mogelijk is. Laatste kan als ingroeimodel worden meegenomen (in fasering). Zie Hoofdstuk 6.
2. Voor de aanbesteding van deze dienst gaan we uit van hogere, nog te bepalen kosten. Dit heeft te maken met de Taxi-CAO (o.a. verhoging salarissen chauffeurs) en de hoge NEA-indexering in 2021, 2022 en 2023.
3. Het aantal speciale vervoer indicaties wordt gewijzigd. Reizen met een inklapbare driewieler of handbike wordt toegestaan, mits deze veilig kunnen worden vastgezet. Dit wordt in het vervoersreglement aangepast als ook in het pashouderbestand. Om ervoor te zorgen dat gemeenten die streng omgaan met het toekennen van speciale indicaties, niet de kosten betalen van gemeenten die ruim omgaan met het verstrekken van indicaties, worden de extra kosten, als gevolg van deze indicaties, rechtstreeks bij de verstreckende gemeente in rekening gebracht. Zie Hoofdstuk 5.
4. Omdat onzeker is, wat de effecten gaan zijn, van gemeentelijk beleid in combinatie met de vraag naar een vervoersvoorziening, op het volume van het vervoer, wordt gewerkt met een staffel voor bandbreedte van -20% tot +20% ten opzichte van het vervoersvolume van 2023. Zie Hoofdstuk 8.

2. Inleiding

Aanleiding

Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) Valleihopper is namens de regio Foodvalley gemeenten voor de uitvoering van het Vraagafhankelijk vervoer per 01-01-2020 de volgende contracten aangegaan:

- Perceel 1: Renswoude, Rhenen en Veenendaal: Maasbuurt/Munckhof
- Perceel 2: Ede en Wageningen: Van Driel
- Perceel 3: Barneveld, Nijkerk en Scherpenzeel: Maasbuurt/Munckhof
- Perceel 4: Callcenter: PZN

Deze contracten eindigen op 31 december 2024 van rechtswege. Corona heeft ervoor gezorgd dat in alle percelen de volumes, die de referentie vormden voor de huidige contracten, fors gedaald zijn en dat de arbeidsmarkt voor taxichauffeurs/personeel schaars is geworden. Nog steeds is het vervoersvolume (+/- 70%) ruim lager dan de contractueel acceptabele grens van 80%. Mindere kwaliteit van de uitvoering in perceel 2 (Van Driel) is grotendeels veroorzaakt door een nijpend tekort aan planners en chauffeurs. Hierdoor worden te vaak ritten vertraagd of reizigers niet opgehaald.

Vervoerder Van Driel heeft formeel per brief op 1 mei jl. het beheerbureau Valleihopper geïnformeerd, dat zij geen mogelijkheid zien een verlengingsperiode aan te gaan. Sinds enige tijd is het huidige contract voor perceel 2 verliesgevend door o.a. het nog steeds lage vervoersvolume, geen verbetering van kwaliteit mede door het chronisch personeelstekort (planners en chauffeurs) en maandelijks een malus, waardoor de opbrengsten voor deze vervoerder nog lager worden. Vervoerder Maasbuurt en PZN leveren voldoende kwaliteit.

In het bestuurlijk overleg van 5 juli 2023 is de notitie "Vraagafhankelijk vervoer Valleihopper na 2024" besproken. In die notitie werden de mogelijke opties behandeld. Bestuurlijk is toen besloten om voor alle

percelen geen gebruik te maken van de verlengingsoptie en alle contracten in één keer opnieuw aan te besteden.

Uitvoering aanbesteding

Het beheerbureau van Valleihopper heeft van het bestuur van BVO Valleihopper de opdracht gekregen om de NvU op te stellen evenals de aanbesteding uit te voeren. Voor de aanbesteding is een aanbestedingsteam samengesteld dat bestaat uit in ieder geval één (1) vertegenwoordiger (per perceel) van de ambtelijke werkgroep BVO Valleihopper en de (3) medewerkers van het beheerbureau. De werkgroep wordt versterkt door Team Bestuur ondersteuning (inkoop- en Contractmanagers + inkoop juristen) van de gemeente Barneveld. De aanbesteding wordt op TenderNed gepubliceerd door de projectleider van het beheerbureau; deze zal ook als contactpersoon namens de regio t.b.v. de aanbesteding optreden.

Inhoud Nota van Uitgangspunten

In deze NvU staat beschreven:

- Wat de acht deelnemende gemeenten willen bereiken met deze aanbesteding.
- Hoe de aanbesteding wordt uitgevoerd.
- Welke veranderingen er aangebracht worden in de productkenmerken van Valleihopper.

De NvU wordt voorgelegd aan het bestuur van BVO Valleihopper. Nadat de bestuurders de nota hebben vastgesteld, wordt de NvU ter besluitvorming voorgelegd aan de colleges van de deelnemende gemeenten. De NvU gaat ter kennisname naar de gemeenteraden. Op basis van de vastgestelde NvU wordt het Bestek en het Programma van Eisen (PvE) opgesteld en de aanbesteding uitgevoerd.

Planning

Publicatie van de aanbesteding staat gepland op 15 april 2024. De inschrijvers kunnen op 31 mei 2024 tot 12.00 uur hun inschrijvingen indienen. Gestreefd wordt om de gunning op **24 juli** 2024 plaats te laten vinden, zodat de uitvoerders vijf maanden de tijd hebben om zich voor te kunnen bereiden op de start op 1 januari 2025.

Proces

De NvU is tot stand gekomen tijdens een tweetal sessies met het aanbestedingsteam. Daarnaast is aan de huidige vervoerders gevraagd om verbeterpunten aan te geven. Er heeft intern overleg plaatsgevonden met een aantal Wmo-consulenten van de gemeenten. Het reizigerspanel is geïnformeerd over de aanbesteding en gevraagd naar hun wensen en zijn aan hen de voorgenomen wijzigingen van de productkenmerken gepresenteerd. De Wmo-adviesraden hebben de concept NvU eind november 2023 ontvangen ter consultatie en hebben zeven (7) weken de tijd gekregen om hun bevindingen terug te koppelen naar het aanbestedingsteam. Er is een inventarisatie gemaakt op de gegeven input en getoetst of deze uitvoerbaar zijn. Alle adviesraden hebben een onderbouwde reactie ontvangen vanuit het Aanbestedingsteam met zowel antwoorden op de gegeven input als ook of hun advies wel of niet is meegenomen. Eind november is de concept NvU naar de raden gestuurd ter informatie. Op 10 januari 2024 heeft een regionaal raadsinformatieavond plaats gevonden in Ede om op inhoud de raden via een presentatie mee te nemen in de voornemens en doelstellingen van de aanbesteding.

Risico's proces aanbesteding:

Bij risico's moet men denken aan mogelijke situaties die zich tijdens de aanbesteding kunnen voordoen. atregelen.

Om genoemde risico's te vermijden is het van groot belang om "aan de voorkant" te zorgen dat de ambtelijke werkgroep samen met het beheerbureau zorgt voor het opleveren van een kwalitatief goed Bestek (incl. Programma van Eisen). Deze is geschreven en getoetst door vakspecialisten vervoer, beleid en inkoop (team bestuursondersteuning Barneveld), beheerbureau en werkgroepleden.

Onderstaand tabel geeft mogelijke risico's weer als ook de daarbij behorende beheersmaatregelen.

Nr.	Risico	Beheersmaatregel
1	Vertraging in de besluitvorming bij één of meerdere gemeenten	Bewaken dat het tijdspad voor besluitvorming in de planning wordt nageleefd.
2	Geen inschrijvingen	Zorgen voor een kwalitatief goed Bestek (incl. Programma van Eisen). Stellen van realistische eisen in het PvE (moet uitvoerbaar zijn). Mocht dit zich voordoen dan dient de overeenkomst met de huidige contractpartijen voor een bepaalde periode te worden verlengd.
3	Bezwaren tegen de gunning (kort geding/rechtszaak). Een juridisch geschil (tussen inschrijvers onderling of tussen inschrijver en aanbestedende dienst	Zorgen dat de beoordeling van de inschrijvingen goed en transparant wordt uitgevoerd. De begeleiding van een onafhankelijke voorzitter moet bijdragen aan een goede uitkomst van de beoordeling. De implementatie periode is ruim genoeg om vertraging bij eventuele bezwaren te kunnen opvangen.
4	Te dure inschrijvingen (te hoge tarieven)	In het PvE wordt een bandbreedte benoemd. De inschrijvers mogen niet onder of boven deze bandbreedte inschrijven. Mocht deze situatie zich voordoen dan leidt dit tot risico nr. 2: Geen inschrijving.
5	Problemen tijdens de nieuwe implementatie	Nemen van een realistische implementatie periode van +/- 5 maanden. Mocht er geen overeenstemming komen, dan wordt de overeenkomst ontbonden en kan met de nr. 2 van de inschrijvers een overeenkomst worden gesloten.
6	Weerstand bij de reiziger/adviesraden m.b.t. beschreven beheersmaatregelen	Zorgen dat er betere kwaliteit kan worden geleverd. Uitgangspunt hiervoor zijn de beheersmaatregelen. Indien dit echt tot onoverkomelijke problemen leidt, dan zou één of meerdere beheersmaatregelen on hold kunnen worden gezet. Adviesraden zijn betrokken bij de invulling van de NvU in het aanbestedingstraject en hierover geconsulteerd. Ieder werkgroep lid heeft contact met de voorzitter van de adviesraad om bij onduidelijkheden tijdig de benodigde informatie te geven.
7	Kwaliteit voldoet niet aan de gestelde eisen in het Bestek	Contractpartij wordt gekort op inkomsten middels de malusregeling.

Er is een tijdspad voor besluitvorming opgesteld. Deze is realistisch opgesteld. Dit tijdspad wordt door het aanbestedingsteam op termijnen van besluitvorming bewaakt.

Met de gemaakte planning is een realistische implementatie periode van +/- 5 maanden afgegeven, waardoor risico wordt vermeden (lange levertijd nieuwe voertuigen, inregelen van personeel e.d.). Door het stellen van realistische eisen in het PvE moet dit uitvoerbaar zijn.

Mocht er met gegunde partij(en) geen overeenstemming komen, of er is een juridisch geschil, dan wordt de overeenkomst ontbonden en kan met de nr. 2 van de inschrijvers een overeenkomst worden gesloten.

Hiervoor wordt een zogenaamd wachtkamervereenkomst opgesteld voor een periode van 2 jaar.

Het risico op bezwaren tegen een gunning kan geminimaliseerd worden door een goed PvE en een duidelijke aanbestedingsprocedure. De beoordeling van de inschrijvingen wordt onder leiding van een onafhankelijke specialist gedaan. Daarmee wordt een mogelijke kans op een procedure op dat vlak geminimaliseerd.

Om te hoge of te lage inschrijftarieven te voorkomen, wordt gewerkt met een bandbreedte. Dit houdt in dat vooraf wordt onderzocht wat de meest reële minimum en maximum tarieven gaan worden. De uitkomst hiervan wordt opgenomen in het Programma van Eisen (PvE).

Door het stellen van realistische eisen in het PvE is de verwachting dat er voldoende belangstelling is om in te schrijven.

3. Doelstellingen aanbesteding

Hieronder volgt een uiteenzetting van de belangrijkste doelstellingen:

Bieden van vervoersmogelijkheden

Valleihopper heeft als doel een vervoersmogelijkheid beschikbaar te stellen aan twee soorten reizigers:

1. Reizigers die niet op hun bestemming kunnen komen omdat er geen regulier OV beschikbaar is (OV-vangnet). Dit zijn alleen de OV-reizigers die van of naar één van de drie Utrechtse gemeenten reizen, die Valleihopper gebruiken als aanvulling op het reguliere OV. Op dit moment is nog niet duidelijk of het OV-vangnet voor de Utrechtse gemeente na 1-1-2025 ondergebracht wordt bij Valleihopper.
2. Reizigers die vanwege een beperking niet in staat zijn gebruik te (leren) maken van de beschikbare algemene vervoersvoorzieningen en om die reden door de gemeente geïndiceerd zijn voor het vervoer met Valleihopper. Dit zijn Wmo-geïndiceerden en de 65+ uit Wageningen.

Door gewijzigd beleid kan gedurende de contractperiode één of meerdere doelgroepen vanuit (één van) de gemeenten worden toegevoegd.

Gemeenten zijn erop gericht om primair inwoners gebruik te laten maken van algemene beschikbare voorzieningen voordat een maatwerkvoorziening als Valleihopper wordt geïndiceerd.

Kwaliteit vervoer

De reizigers dienen in duurzame voertuigen veilig vervoerd te worden. De medewerkers (chauffeurs, telefonisten, planners enz.) die betrokken zijn bij het vervoer moeten zorgen voor prettig en veilig vervoer. Hierbij wordt de aandacht gevestigd op o.a.: op tijd rijden, minimale reistijden, bejegening naar reiziger en hulp bij in- en uitstappen. Om de kwaliteit te borgen moet het uitvoerend personeel voldoen aan bepaalde eisen, zoals: VOG, Levensreddend handelen, kennis van doelgroep e.d.

Risico's en beheersmaatregelen

Het kan voorkomen dat zich gedurende de contractperiode, tijdens de uitvoering van de opdracht een risico van buiten voordoet, die niemand heeft voorzien.

In het PvE wordt opgenomen dat de risico's "van buiten" waarop de inschrijver geen directe invloed kan uitoefenen, moeten worden beschreven. Het gaat daarbij om de in de ogen van inschrijver belangrijkste risico's van buiten. Hiervoor moeten ook beheersmaatregelen worden geformuleerd en eventuele kosten.

Het door inschrijver aantal risico's en beheersmaatregelen uit te schrijven, is door het aanbestedingsteam op twee (2) gesteld.

"Technische risico's" (stroomstoring, telefoonstoring e.d.) zijn risico's die inschrijvers kennen en ondervangen in hun werk- en handelswijze. De beheersmaatregelen voor deze technische risico's moeten ook worden benoemd.

Dan nog kan het voorkomen dat zich tijdens de uitvoering van de opdracht een risico van buiten voordoet, die niemand heeft voorzien. Indien daarvan sprake is, dient vervoerder dit direct te melden bij het beheerbureau en dient vervoerder een voorstel te doen voor een beheersmaatregel inclusief onderbouwing daarvan. Daarbij dient vervoerder aan te geven welke kosten dit met zich meebrengt en welke gevolgen dit heeft op de planning. Kosten worden besproken met het beheerbureau.

Dit onderdeel wordt als (sub)gunningcriteria meegenomen in het PvE. Het aanbestedingsteam gaat dan twee (2) risico's uitvragen in het PvE.

Financieel

De uitvoering van Valleihopper moet efficiënt opgezet/gepland en uitgevoerd worden. Om die reden worden de ritten van de reizigers binnen Valleihopper met elkaar gecombineerd en de productkenmerken zo gedefinieerd dat de uitvoerders het product Valleihopper efficiënt kunnen uitvoeren. Het doel is om de kosten van Valleihopper beheersbaar te houden.

Controle op de rechtmatigheid

Het vervoersysteem moet financieel beheersbaar zijn en bijsturing moet mogelijk zijn. Er moet een goede controle zijn op de rechtmatigheid van de vergoedingen zodat, als nodig, gericht kan worden bijgestuurd.

Toekomstbestendigheid

Het vervoersysteem moet zodanig georganiseerd worden dat rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in de komende jaren. De vergrijzing neemt de komende jaren nog toe. Belangrijk is om ervoor te zorgen dat het vervoersvolume zodanig blijft c.q. wordt dat de contracten voor het Vraagafhankelijk vervoer rendabel blijven voor de vervoerders. Dit houdt o.a. in dat de vergoedingssystematiek op een zodanige manier ingericht moet worden, dat de uitvoerders in staat zijn om schommelingen in volume te kunnen verwerken. Daarnaast wordt het vervoer opgedeeld in meerdere percelen (3), waardoor het vervoersysteem minder afhankelijk is van één vervoerder. En worden er wachtkamervereenkomsten afgesloten met de inschrijvers die op de 2^{de} plaats eindigen bij de beoordeling.

4. Doelgroepen, contractduur en verlengingsopties

Doelgroepen

Binnen het vervoersysteem Valleihopper worden twee belangrijke doelgroepen onderscheiden:

1. Reizigers die Valleihopper gebruiken omdat er geen OV beschikbaar is (OV-vangnet Utrechtse gemeenten).
2. De door de gemeenten geïndiceerde reizigers die vanwege een beperking geen gebruik kunnen maken van de beschikbare algemene vervoersvoorzieningen. Zie ook pagina 5: Bieden van vervoersmogelijkheden.

Contractduur en verlengingsopties

De vaste looptijd van de overeenkomsten met de uitvoerders wordt gesteld op vijf (5) jaar. Met een contractduur van vijf jaar zijn de uitvoerders beter in staat om te kunnen investeren in duurzame voertuigen en het doorvoeren van innovaties. Daarnaast wordt op deze wijze ruimte gecreëerd om echt goed aan de slag te gaan met de uitvoering van de door de gemeenten beoogde doelstellingen zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Voorstel:

Een vaste looptijd van 5 jaar met 3 maal een mogelijkheid voor de opdrachtgever om de overeenkomsten met 1 jaar te verlengen.

5. Productkenmerken/spelregels/indicaties

Productkenmerken/spelregels

Voor de uitvoering van Valleihopper is een Vervoersreglement opgesteld. Hierin zijn alle spelregels en productkenmerken van het vervoer zeer gedetailleerd vastgelegd. De uitvoerders kunnen hier goed mee werken en bij de reizigers is er een breed draagvlak ten aanzien van de inhoud.

Het reizigerspanel is gevraagd naar wensen die mogelijk na toetsing kunnen worden opgenomen in een nieuwe versie van het Vervoersreglement. In hoofdstuk 13 wordt beschreven welke wijzigingen dit betreft. Over de beperkte wijzigingen in de productkenmerken is overleg geweest met het reizigerspanel.

Indicaties

De gemeenten kunnen op basis van de huidige afspraken aan een Wmo-reiziger extra rechten geven voor wat betreft het vervoer(middel). De gemeente bepaalt welke extra rechten in de eigen gemeente verstrekt mogen worden. Dat kan dus verschillend zijn per gemeente. Er zijn in totaal zes verschillende indicaties die leiden tot extra kosten in het vervoer, omdat door deze indicaties niet of minder ritten gecombineerd kunnen worden. Het aantal indicaties per gemeente is verschillend. Gemeenten hebben met de indicaties ook meer ruimte om eigen beleid te kunnen uitvoeren. Daarom wordt voorgesteld de extra kosten die per gemeente veroorzaakt worden door deze indicaties ook door te berekenen naar de gemeente die de indicatie heeft gesteld. In onderstaand overzicht worden de indicaties weergegeven en wordt de hoogte van de toeslag vermeld die de vervoerder ontvangt uitgedrukt in km's.

Indicatie	Toeslag in km's
Altijd individueel vervoer	6
Gezinsvervoer	6
Kamer tot kamer vervoer	6
Altijd vervoer met personenauto	2
Altijd vervoer met bus	2
Altijd voorin zitten	2

Voorstel:

Geen verandering aanbrengen in de soorten indicaties en werken met vaste toeslagen per indicatie voor de vervoerder. Deze kosten worden één op één aan de gemeente doorberekend die de indicatie heeft gesteld. De productkenmerken, uitgezonderd de maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 13, blijven ongewijzigd.

6. Perceel indeling en toedeling van ritten van Valleihopper

Perceel indeling

Indeling percelen en aantal ritten in 2022:

Perceel 1: Renswoude, Rhenen en Veenendaal. In totaal op jaarbasis 50.266 ritten

Perceel 2: Ede, Wageningen. In totaal op jaarbasis 75.683 ritten

Perceel 3: Barneveld, Nijkerk en Scherpenzeel: In totaal op jaarbasis 31.988 ritten.

Opmerkingen t.a.v. de indeling:

- Indeling in 2 percelen is niet wenselijk omdat in dat geval perceel 1 en 2 vanwege de relaties samengevoegd moeten worden, waardoor 1 groot en 1 klein perceel ontstaat.
- De vervoerders die een vervoersperceel gegund krijgen, komen niet in aanmerking voor de opdracht Callcenter.
- Perceel 3 heeft veel ritten van buiten naar binnen; daarom is het niet wenselijk dit perceel samen te voegen met een ander perceel.
- Een vervoerder mag niet meer dan 2 percelen gegund krijgen.

Voordelen indeling in 3 percelen:

- Voor een kleiner volume ritten is eenvoudiger een noodoplossing te vinden dan voor een groot volume ritten.
- Minder afhankelijk van 1 vervoerder.
- Mogelijkheid tot ondersteuning bij een (tijdelijke) onderbezetting van 1 vervoerder.
- Meer MKB vriendelijk (beleid overheid bij aanbestedingen).
- Meer kansen voor lokale vervoerders (advies Aanbestedingsinstituut Mobiliteit).
- Meer stimulans en competitie onderling tot het leveren van kwaliteit.
- Hoger en directer betrokkenheid van vervoerders bij gemeenten waar ze de ritten voor uitvoeren.

Nadelen indeling in 3 percelen

- Iets lagere combinatiegraad waardoor kosten iets hoger kunnen uitvallen.

- Meer werk voor contractbeheer doordat er meer partijen betrokken zijn bij uitvoering van het vervoer.
- Door meerdere percelen kunnen kosten per perceel van elkaar gaan verschillen.

Prijsverschil per perceel en verrekening kosten met gemeenten

Door het vervoer op te delen in drie percelen is de kans aanwezig dat de hoogte van de vergoeding aan de vervoerder per perceel varieert. Dit kan betekenen dat als gevolg van de perceel indeling de ene gemeente daardoor duurder uit is dan een andere gemeente. In de vorige contractperiode is dit middels een gewogen gemiddeld tarief opgelost (zie bijlage 2).

Toedeling van ritten aan de 3 percelen

Geïndiceerde reizigers:

Alle ritten van alle pashouders van de bij het perceel behorende gemeenten worden toebedeeld aan het betreffende perceel.

Utrechtse OV-reizigers met of zonder een vervoerspas

Alle ritten van OV-reizigers met of zonder vervoerspas worden toebedeeld aan perceel 1.

In het PvE wordt opgenomen dat het Callcenter de mogelijkheid moet creëren dat de vervoerders ritten van elkaar over kunnen nemen; hierdoor kunnen de vervoerders zelf zorgen voor een efficiënte uitvoering.

Voorstel:

Deel het vervoer van Valleihopper op in 3 percelen (zoals huidige situatie) en de huidige systematiek van berekenen behouden.

SROI

We zijn tot de conclusie gekomen dat, vanwege de huidige situatie op de arbeidsmarkt, een inspanningsverplichting van 5% niet reëel is. Na overleg met de afdeling Bestuursondersteuning (Inkoop) is gebleken dat van dit percentage kan worden afgeweken. In het PvE willen we vervoerders uitdagen om een voorstel in te dienen hoe zij hiermee om willen gaan. Dit wordt meegenomen als onderdeel van de gunningscriteria.

Duurzaamheid

Opdrachtgever streeft naar een duurzame uitvoering van het vervoer. Tegelijkertijd is zij zich bewust van de huidige beperkingen. Duurzame voertuigen zijn niet altijd beschikbaar of de levertijden van rolstoelbussen zijn lang, de actieradius is niet altijd voldoende en de laadinfrastructuur is beperkt.

Bij een contractduur van 5 jaar is het haalbaar om een minimale voertuigeis duurzaamheid op te nemen zonder dat dit direct tot hogere kosten gaat leiden. De afschrijvingstermijn voor de voertuigen lopen dan redelijk parallel met de contractduur.

In de PvE worden zowel voor het vervoer als voor het Callcenter eisen gesteld aan de 'duurzame' uitvoering van de opdracht. Het onderdeel "Zero emissie" wordt hierin als eis meegenomen. Minimale eis is voor personen voertuigen en bussen 100% elektrisch of deels elektrisch en waterstof. Uitzondering zijn de rolstoelbussen. Deze worden vanwege de nu nog beperkte beschikbaarheid gefaseerd ingevoerd. In het Bestek wordt een passage opgenomen welk effect een te late instroom heeft op de vergoeding aan de vervoerder.

Voorstel:

De contractpartijen een voorstel laten doen met betrekking tot de invulling van de SROI. Dit als onderdeel meenemen in de gunningscriteria. Voor de duurzaamheid wordt 100% zero emissie voor personen voertuigen en personenbussen geëist. De eis voor rolstoelbussen is vanaf 1-1-2026 100%.

7. Model uitvoering van Valleihopper

Er zijn twee aansturingsmodellen die voor de uitvoering van Valleihopper in overweging worden genomen:

Traditioneel model

Bij het Traditioneel model ligt zowel de ritaanname als de planning en de uitvoering van het vervoer bij één partij.

Callcenter model

Bij het Callcenter model wordt de ritaanname uitgevoerd door een Callcenter en ligt de planning en de uitvoering van het vervoer bij de vervoerder(s).

Voor- en nadelen tussen Traditioneel- en Callcenter model

Ten opzichte van het Traditionele model heeft het Callcenter model de volgende voordelen:

1. Het uitvoeren van de ritaanname is een apart vak. Een Callcenter is hier nadrukkelijker in gespecialiseerd.
2. Scheiding tussen de ritaanname en de rituitvoering zorgt ervoor dat het Callcenter geen direct belang heeft in het volume/de omzet van het vervoer. Daardoor is het Callcenter onafhankelijker om maatregelen uit te voeren die een negatief effect hebben op het volume van het vervoer. Het Callcenter kan daardoor gevraagd worden om OV-advies te verstrekken of reizigers met een specifieke indicatie naar andere vervoerssystemen door te verwijzen zonder dat het zichzelf schaadt in de eigen omzet. Bijvoorbeeld niet een gehele reis met de regiotaxi maar als een deelreis/keteneis (van huisadres naar bus- of treinstation of visa versa).
3. Scheiding tussen de ritaanname en de rituitvoering, in combinatie met het real-time registreren van de rit data, biedt meerdere en betere mogelijkheden tot een goede controle op de rechtmatigheid van de vergoeding.
4. Door de ritaanname bij een apart Callcenter onder te brengen is het mogelijk Valleihopper als één geheel aan te bieden in de hele regio terwijl het vervoer opgedeeld wordt in percelen. Immers de ritaanname wordt centraal gedaan voor alle percelen.

Ten opzichte van het Traditionele model heeft het Callcenter model de volgende nadelen:

1. De kosten van de ritaanname en de rituitvoering zijn bij het Traditioneel model vaak iets lager, maar door minder grip op rechtmatigheid kunnen de totale kosten ook wat hoger uitvallen.
2. De kans op misverstanden in de communicatie is bij een Traditioneel model iets geringer, aangezien daar de ritaanname en de rituitvoering in één hand liggen.

Conclusie: Het Callcenter model biedt bij de aanbesteding van Valleihopper duidelijk meer voordelen dan het Traditioneel model.

Voorstel:

De uitvoering volgens het Callcentermodel voort te zetten in de nieuwe aanbesteding.

8. Vergoedingssystematiek Vervoer en Callcenter, flexibiliteit en prijsuitvraag.

Vergoedingssystematiek vervoerder

Gekozen wordt om de huidige vergoeding, gebaseerd op basis van declarabele km's plus een opstaptarief uitgedrukt in vast aantal km's voort te zetten in de nieuwe aanbesteding. Voor de opstap geldt een vast tarief van 4 km. Op deze vergoeding zijn toeslagen (extra km's) van toepassing voor het uitvoeren van ritten met speciale indicaties. Deze toeslagen zijn in hoofdstuk 4 aan de orde gesteld.

Declarabel zijn de km's, berekend via de kortste weg, van uitgevoerde ritten van geïndiceerde pashouders, medepassagiers en van de drie Utrechtse gemeenten (Renswoude, Rhenen en Veenendaal) OV reizigers.

Niet declarabel zijn de km's van begeleiders, kinderen <4 jaar, dieren, hulpmiddelen en van niet uitgevoerde ritten zoals geannuleerde- en loos gemelde ritten.

De vergoedingssystematiek sluit daarmee aan bij de wijze waarop nu de 'reizigers bijdrage' wordt berekend. Bij de berekening van de reizigers bijdrage wordt gewerkt met een opstaptarief en een km-tarief. Deze systematiek wordt dus ook toegepast bij de vergoeding aan de vervoerder.

Prijsuitvraag Vervoer

Voor de vergoeding naar de vervoerder wordt in de offerte uitvraag een bandbreedte voorgesteld. Bij deze bandbreedte moet de ondergrens voorkomen dat inschrijvers 'te laag' inschrijven en met de bovengrens moet worden voorkomen dat er tegen te hoge prijzen kan worden ingeschreven.

Vergoedingssystematiek Callcenter

Het Callcenter ontvangt een vergoeding per declarabele rit voor de ritaanname. Een declarabele rit is een uitgevoerde voertuigrit van passagiers die gezamenlijk in- en uitstappen. Niet declarabel zijn geannuleerde- en loos gemelde ritten. Deze systematiek blijft gehandhaafd. Voor het verstrekken van OV-reisadvies ontvangt het Callcenter een vergoeding die gelijk is aan deze vergoeding.

Prijsuitvraag Callcenter

Voor de vergoeding naar het Callcenter wordt in de offerte uitvraag een bandbreedte voorgesteld. Bij deze bandbreedte moet de ondergrens voorkomen dat inschrijvers 'te laag' inschrijven en met de bovengrens moet worden voorkomen dat er tegen te hoge prijzen kan worden ingeschreven.

Flexibiliteit

Voorgesteld wordt om voor zowel de vergoeding van de ritaanname als de vergoeding van het vervoer een bandbreedte te hanteren van -20% tot + 20% van het volume declarabele km 's 2023. Als het volume van het vervoer buiten de bandbreedte gaat vallen, wordt de vergoeding berekend via een staffel met een vast percentage.

Voorstel:

Bij de vergoeding voor zowel de ritaanname als de vergoeding van het vervoer in de offerte uitvraag een bandbreedte hanteren. Bij een toekomstige afwijking van ritvolume lager dan 20% of hoger dan 20% een staffel met een vast percentage hanteren.

9. Aanbestedingsprocedure, selectiecriteria, gunningssystematiek en beoordeling.

Aanbestedingsprocedure

Voorgesteld wordt om voor zowel de inkoop van het Callcenter als voor het vervoer een aanbesteding uit te schrijven op basis van een Europese openbare procedure volgens de EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving).

Selectiecriteria

Naast de gebruikelijke uitsluitingscriteria wordt als kerncompetentie gevraagd om relevante ervaring te overleggen (referenties) plus de actuele kwaliteitskeurmerken. Dit om aan te tonen dat een soortgelijke opdracht (uitvoering Vraagafhankelijk vervoer of ritaanname) eerder tot tevredenheid van de opdrachtgever is of wordt uitgevoerd.

Gunningssystematiek vervoer en Callcenter

De opdracht wordt gegund aan de inschrijver(s) met de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV) waarbij de inschrijver van de maximaal 1000 te behalen punten maximaal 400 punten kan scoren op prijs en maximaal 600 punten op kwaliteit.

Beoordeling

Voorgesteld wordt om de beoordeling uit te laten voeren door het aanbestedingsteam die is samengesteld uit een vertegenwoordiging van de ambtelijke werkgroep van BVO Valleihopper aangevuld met een contractmanager en de medewerkers beheerbureau Valleihopper. De begeleiding van het gehele beoordelingstraject wordt uitgevoerd door een onafhankelijke voorzitter (buiten de regio). Op deze wijze zijn de medewerkers die direct betrokken zijn bij het opstellen van de aanbestedingstukken ook verantwoordelijk voor de beoordeling. Er is gekozen voor twee 'reserve' beoordelaars.

De beoordeling van de kwaliteit wordt uitgevoerd zonder dat de beoordelaars kennis hebben van de inschrijfprijzen. Deze worden pas bekend gemaakt nadat de beoordelingscommissie consensus hebben bereikt over de kwaliteit van de inschrijvingen. De beoordelaars beoordelen 'blind'. Dit houdt in dat de offertes anoniem zijn en de beoordelaars de namen van de inschrijvers niet weten. De namen worden pas bekend gemaakt tijdens het consensus overleg.

De projectleider brengt namens beoordelingscommissie het gunningsadvies uit aan de voorzitter van het bestuur BVO Valleihopper of de vicevoorzitter die door het bestuur BVO Valleihopper daarvoor is gemandateerd.

10. Prestatieprikkels

Om de uitvoerders te stimuleren goede kwaliteit te leveren, worden de huidige prestatieprikkels in het Bestek opgenomen.

Voorstel:

De huidige systematiek continueren.

11. Stimuleren gebruik algemene vervoersvoorzieningen

Door de ambtelijke werkgroep BVO Valleihopper zijn een aantal maatregelen beschreven die moeten leiden tot meer gebruik van algemene vervoersvoorzieningen en kunnen besparing van kosten met zich meebrengen. De maatregelen betreffen voornamelijk gemeentelijke beleidsmaatregelen. Een beknopte beschrijving van de voorstellen staat op pagina 12; artikel 13.

Voorstel:

De ambtelijke werkgroep BVO Valleihopper blijft verantwoordelijk voor de uitwerking van de beheersmaatregelen zoals beschreven op pagina 12; artikel 13.

Advies algemene voorzieningen aan geïndiceerde pashouders

De werkgroep aanbesteding ziet nog steeds kansen om geïndiceerde pashouders door te verwijzen naar lokale vervoersprojecten. Het Callcenter ondersteunt dit door Wmo-geïndiceerden te stimuleren om meer gebruik te maken van algemene voorzieningen zoals het openbaar vervoer, eigen netwerk en lokale vrijwilligersprojecten. Inschrijvers kunnen hiervoor voorstellen doen.

Voorstel:

Voortzetting van huidige adviezen/stimuleren van gebruik algemene voorzieningen Wmo-geïndiceerden bij reservering van een rit bij het Callcenter.

12. Kostenontwikkelingen

Autonome prijsontwikkeling vervoer

De komende jaren moet rekening worden gehouden met een stijging van de kosten vanaf 1 januari 2025; Er zijn een drietal factoren:

- Stijging van de verzekeringskosten
- Stijging energieprijzen
- Stijging van (werving en salaris) personeelskosten

Er zijn op dit moment nog geen inschattingen bekend. In de overeenkomst wordt een indexering die gebaseerd is op de NEA-index voor taxivervoer opgenomen. De prijs uitvraag is gebaseerd op het prijspeil 2024, waarbij wordt vastgelegd dat de eerstvolgende indexering plaats gaat vinden op 1 januari 2025.

Kostenontwikkeling Valleihopper

Voorspellingen van de kosten op langere termijn zijn sterk afhankelijk van leeftijdsopbouw van de bevolking per gemeente, situatie in de wereld (pandemieën, oorlogen) en de uitvoering van gemeentelijke beleidsmaatregelen en indicatiestellingen. In de overeenkomsten met de uitvoerders worden passages opgenomen waarin wordt aangegeven met welke maatregelen de inschrijvers o.a. rekening moeten houden. Het invoeren van maatregelen die leiden tot kostenreductie kunnen ook tot gevolg hebben dat de vergoeding aan de uitvoerders aangepast moet worden. Hierbij moet wel gezegd worden dat de aanbestedingswetgeving hiervoor slechts beperkt ruimte toelaat.

13. Wijzigingen in productkenmerken

In dit hoofdstuk staan een drietal maatregelen waarmee de uitvoering van Valleihopper kan worden verbeterd. De voorstellen leiden wellicht tot verlaging van de kosten.

Beschrijving maatregelen

Maatregel 1: Verkorten openingstijden Callcenter.

De huidige openingstijden zijn van 6.00 uur tot 01.00 uur 's nachts. In bijlage 3 wordt weergegeven hoeveel ritten per uur blok gemiddeld op een dag worden uitgevoerd. Op basis van dit overzicht wordt voorgesteld om de openingstijden van (Callcenter) Valleihopper aan te passen naar: 7.00 en sluiting om 24.00 uur.

Effecten van de maatregel: Beperkt een kleine groep reizigers in vroege en late uren mogelijkheid tot reizen. Dit levert een besparing van kosten bij het Callcenter en vervoerders.

Maatregel 2: Vroeg boeken:

De reiziger kan een rit boeken voor de volgende dag tot uiterlijk 20.00 uur bij een vertrektijd tot 09:00 uur. (Voorbeeld maandagavond 19.00 rit geboekt door reiziger voor een rit op dinsdag om 9.00 uur). Daarnaast moet de reservering voor ritten voor dezelfde avond voor 18:00 die avond zijn geregeld.

Deze maatregel brengt meer efficiëntie in de planning van de geboekte ritten en in de uitvoering. Door tijdig de ritten te plannen is meer kans op een hoger aantal reizigers in een bus en minder omrijdtijd. Dit voorkomt onnodige inzet van meerdere voertuigen die gelijktijdig worden ingezet en biedt dit een hogere capaciteit van chauffeurs.

Maatregel 3: Spitstarief

Beheersmaatregel Spitstarief is niet uitgebreid meegenomen in deze nota. De Reden hiervan is dat de inschrijvers worden uitgedaagd om zelf met een voorstel te komen, hoe om te gaan met de schaarste van beschikbare capaciteit tijdens de spitsuren. Dit onderdeel wordt meegenomen in het Programma van Eisen. De mogelijkheid om in een later stadium wel iets met de tarieven te doen, wordt op dit moment opengelaten.

Maatregel 4: Verlagen stiptheidpercentage in spits:

Het huidige niveau voor de stiptheid bedraagt 95%. Gebleken is dat tijdens de spits het geëiste niveau van 95% niet wordt gehaald. Dit wordt veroorzaakt door hogere volumes tijdens de spits en extra congestie, dat resulteert in een malus voor vervoerders. Door mee te bewegen in de huidige situatie is het percentage van de stiptheid verlaagd naar 92%. Dit percentage is van toepassing gedurende spitsstijden: 07.00 – 09.00 uur en 15.00 – 17.00 uur.

Voorstel:

Bovenstaande maatregelen doorvoeren bij de start van de nieuwe contracten per 1 januari 2025.

14. Organisatie Valleihopper

Binnen de uitvoering van het Vraagafhankelijk vervoer van Valleihopper is geen noodzaak om verandering aan te brengen in de taken van het beheerbureau. Er is ook geen reden om wijzigingen aan te brengen in de wijze waarop de klantendatabase en klachtenafhandeling is geregeld.

Op hoofdlijnen ziet de organisatie er als volgt uit:

Callcenter:	Ritreservering, reisadvies en informatie/klantenservice
Vervoerder:	Ritplanning en rituitvoering
Beheerbureau:	Contractbeheer, controle op kwaliteit van de uitvoering, het gebruik van het vervoersysteem, controle op de facturen, aanspreekpunt als opdrachtgever voor de uitvoerders, aanspreekpunt voor de gemeenten als schakel tussen beleid en uitvoering
Bestuurders BVO Valleihopper:	Klachtenaanname en toezicht op de klachtenafhandeling
Ambt. Werkgroep BVO VH	Bestuurlijk verantwoordelijk voor Valleihopper
	Verantwoordelijk voor beleid en doorontwikkeling vervoersysteem

Gemeenten:	Verantwoordelijk voor beleid rondom verstrekking vervoersvoorzieningen en indicaties; de uitvoering van de indicering en eigenaarschap van de gegevens in de pashouderdatabase
------------	--

15. Besluitvorming afhandeling aanbesteding

Op de volgende onderdelen moet een bestuurlijk besluit worden genomen: De NVU, Het Programma van Eisen (PvE), het Bestek, de vaststelling van de Nota ('s) van Inlichtingen, de gunning en de contractondertekening(en). Alle besluitstukken worden eerst getoetst door team Bestuursondersteuning (TBO) in Barneveld.

De voorzitter van BVO Valleihopper is voor bovengenoemde beslismomenten gemandateerd namens de bestuurders van BVO Valleihopper en de colleges van de Foodvalley gemeenten. Bij afwezigheid van de voorzitter is de vicevoorzitter gemandateerd.

Bijlage 1: Perceel indeling

Perceel indeling Vraagafhankelijk vervoer op basis van gemeente pashouder.								
	Van	Naar						
Perceel		Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel	Ede, Wageningen	Renswoude, Rhenen, Veenendaal	Buiten Regio	Totaal	Binnen perceel	Niet gekoppeld aan perceel
1. Renswoude, Rhenen, Veenendaal	Buiten Regio	8	29	1.495	0			
	Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel	1	16	451	5			
	Ede, Wageningen	3	58	3.465	27			
	Renswoude, Rhenen, Veenendaal	466	3524	24.227	1.707			
Totaal Renswoude, Rhenen, Veenendaal						35.482	24.227	147
2. Ede, Wageningen	Buiten Regio	5	2.543	10	0			
	Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel	36	1.097	3	6			
	Ede, Wageningen	1153	46.535	2.261	2.873			
	Renswoude, Rhenen, Veenendaal	4	2124	47	7			
Totaal Ede, Wageningen						58.704	46.535	118
3. Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel	Buiten Regio	4977	7	70	0			
	Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel	9872	1.043	665	5261			
	Ede, Wageningen	895	48	4	3			
	Renswoude, Rhenen, Veenendaal	565	6	35	68			
Totaal Barneveld, Nijkerk, Scherpenzeel						23.519	9.872	241

Onderlinge Relaties	Barneveld	Ede	Nijkerk	Renswoude	Rhenen	Scherpenzeel	Veenendaal	Wageningen	Buiten	Totaal
Barneveld	5.120	1.940	467	117	26	234	482	27	1.332	9.745
Ede	1.784	36.481	35	123	528	154	3.988	3.495	2.149	48.737
Nijkerk	403	29	3.256	3		12	3		3.542	7.248
Renswoude	72	116	4	143	47	151	288	16	29	866
Rhenen	23	525		43	2.334	22	2.619	457	430	6.453
Scherpenzeel	236	136	13	155	48	172	285	24	398	1.467
Veenendaal	468	3.996	1	317	2.616	294	15.902	544	1.323	25.461
Wageningen	50	3.424		18	516	24	557	3.241	754	8.584
Buiten	1.189	1.894	3.452	26	353	349	1.196	685		9.144

Bijlage 2: Berekening gewogen gemiddeld tarief

Formule berekening gewogen gemiddeld tarief

Het gewogen gemiddeld tarief wordt als volgt berekend:

*Gewogen gemiddeld tarief = (aantal declarabele km's perceel 1 * vergoeding perceel 1) + (aantal declarabele km's perceel 2 * vergoeding perceel 2) + (aantal declarabele km's perceel 3 * vergoeding perceel 3) / (totaal aantal declarabele km's perceel 1+2+3).*

In de volgende tabellen staat een voorbeeld uitgewerkt:

Berekening gewogen gemiddelde vergoeding aan vervoerders per perceel			
	declarabele km 's	vergoeding vervoerder per declarabele km	vergoeding vervoerder per perceel
perceel 1	25.258	€ 1,05	€ 26.520,90
perceel 2	36.325	€ 1,08	€ 39.231,00
perceel 3	60.254	€ 1,15	€ 69.292,10
Totaal 3 percelen	121.837		€ 135.044,00
Gewogen gemiddeld tarief (totale kosten 3 percelen / totaal km 's 3 percelen)			€ 1,11
Berekening kosten gemeenten op basis van gewogen gemiddelde tarief			
	declarabele km 's	gewogen gemiddeld tarief per declarabele km	kosten per perceel
perceel 1	25.258	€ 1,11	€ 27.995,94
perceel 2	36.325	€ 1,11	€ 40.262,59
perceel 3	60.254	€ 1,11	€ 66.785,47
Totaal 3 percelen	121.837		€ 135.044,00
Berekening verschil tussen vergoeding per perceel aan vervoerder en kosten gemeenten per perceel op basis van gewogen gemiddeld tarief			
	vergoeding vervoerder per perceel	kosten per perceel	verschil
perceel 1	€ 26.520,90	€ 27.995,94	€ -1.475,04
perceel 2	€ 39.231,00	€ 40.262,59	€ -1.031,59
perceel 3	€ 69.292,10	€ 66.785,47	€ 2.506,63
Totaal 3 percelen	€ 135.044,00	€ 135.044,00	€ 0,00

Bijlage 3: Ritten per uur tijdens de openingstijden Valleihopper

Uur blok	Totaal per uur per jaar	Totaal per uur per dag gemiddeld
6:00	1.674 (75% OV)	5
7:00	3.558	10
8:00	7.669	21
9:00	13.635	37
10:00	10.656	29
11:00	9.909	27
12:00	13.657	37
13:00	14.061	39
14:00	15.107	41
15:00	14.111	39
16:00	15.561	43
17:00	7.839	21
18:00	7.494	21
19:00	7.009	19
20:00	5.644	15
21:00	4.704	13
22:00	2.002	5
23:00	1.283	4
0:00	180	0
1:00	65	0
Totaal	155.813	427