



**Gemeente
Amsterdam**

Inkoopcode:

Aanvullend Openbaar Vervoer

Marktconsultatie ten behoeve van het AOV voor de gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1 Inleiding.....	3
1.1 Toekomstvisie Gemeente.....	3
1.2 Doorkijk naar de aanbestedingsstrategie	5
2 Het project	6
2.1 Het huidige aanvullend openbaar vervoer	6
2.2 De opgave: waar wil de gemeente naartoe?	8
2.3 Organisatorische opgave.....	11
2.4 Vraag aan de markt	11
3 De Marktconsultatie	12
3.1 Doelstelling	12
3.2 Procedure.....	12
3.3 Mededinging	13
3.4 Samenwerking	13
3.5 Overige bepalingen	14
Bijlage	15

1 Inleiding

Dit document is een Marktconsultatiedocument van de Gemeente Amsterdam (hierna: Gemeente) in het kader van de voorgenomen aanbesteding Aanvullend Openbaar Vervoer (hierna: AOV).

Per 1 augustus 2022 eindigen de huidige contracten van de Gemeente inzake het AOV. De Gemeente is voornemens om per die datum een nieuw contract of contracten te sluiten.

Vanwege het aflopen van de contracten én in voorbereiding op de nieuwe inkoopprocedure, heeft de Gemeente een nieuwe toekomstvisie vastgesteld waarin haar ambitie voor het AOV staat beschreven. Belangrijke speerpunten voor deze toekomstvisie zijn innovatie en duurzaamheid. Ook staat de Gemeente voor twee grote opgaves, waarover meer in paragraaf 1.1.

Op basis van diverse wetten en verordeningen binnen het Sociaal Domein is de Gemeente verantwoordelijk voor het leveren van passend vervoer. Het Openbaar Vervoer (OV) is niet voor iedereen voldoende bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar. Indien personen wegens aantoonbare beperkingen niet of onvoldoende gebruik kunnen maken van het OV is er voor hen het AOV vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). De Wmo biedt deze AOV mogelijkheid aan personen met langdurige beperkingen en aan personen van 75 jaar of ouder. AOV is vooral gericht op het sociaal vervoer. Het gaat hierbij om vervoer in het kader van het leven van alledag in de directe woon- of leefomgeving. Het gaat in beginsel om verplaatsingen die de gemiddelde Nederlander in zijn of haar eigen woonomgeving maakt, zoals vervoer om boodschappen te doen, vrienden en familie te bezoeken, vervoer naar clubs en sociaal-culturele instellingen. Om te komen tot passend AOV wil de Gemeente graag de markt betrekken en bevragen over de toekomst van het aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam en de uitdagingen waarvoor de Gemeente en de markt zich voor gesteld zien. Onderhavig marktconsultatiedocument heeft daarom als doel om zicht te krijgen in de markt, betreffende de mogelijk- en onmogelijkheden. De Gemeente wil middels deze marktconsultatie tevens gebruik maken van de inhoudelijke expertise van de markt.

De resultaten van de marktconsultatie zullen uiteindelijk dienen als input voor de op te stellen aanbestedingsstrategie, welke in Q3 2021 aan het college van B&W van de Gemeente zal worden voorgelegd. Deze aanbestedingsstrategie moet zowel invulling geven aan de toekomstvisie van de Gemeente als de opgaves voor de komende jaren.

Tot slot sluit de Gemeente niet uit dat op een later moment – na vaststellen van de aanbestedingsstrategie en ter voorbereiding op de voorgenomen aanbesteding – wederom een marktconsultatie zal volgen om de inhoudelijke expertise van de markt optimaal te kunnen benutten.

1.1 Toekomstvisie Gemeente

De Gemeente als ook vervoerregio Amsterdam staan de komende jaren voor een dubbele opgave:

- Amsterdammers in de gelegenheid te stellen om zoveel mogelijk met het OV te reizen;
- De hoogoplopende kosten van het AOV binnen de perken te houden.

De Gemeente streeft ernaar dat iedere Amsterdammer vanaf 2030 zoveel als mogelijk kan reizen als ieder ander. Dat betekent dat ouderen en inwoners met een beperking zich vrij en zelfstandig moeten kunnen verplaatsen in Amsterdam.

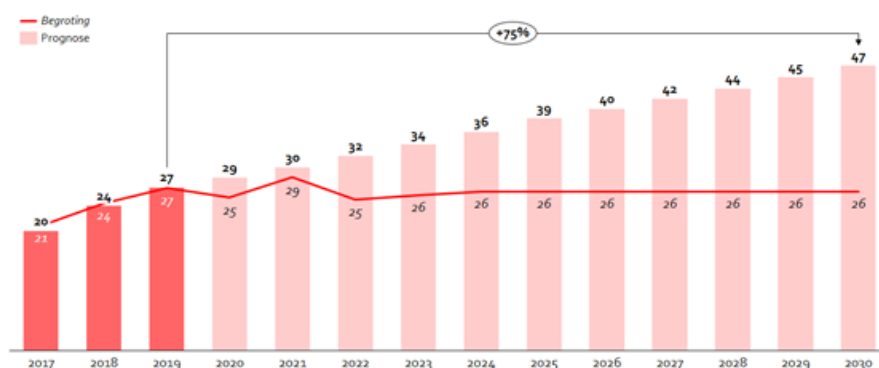
Sinds 2016 is het een wens van de Gemeente om de dienstverlening van het AOV door systeeminnovatie en ontschotting te verbeteren voor de reizigers die het nodig hebben, zodat alle burgers volwaardig mee kunnen doen, ongeacht een beperking.

Nederland ondertekende in 2016 het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap¹. Voor de vervoersbehoefte schrijft het verdrag voor dat burgers met een handicap zoveel mogelijk kunnen reizen als ieder ander. Amsterdam heeft zich aangesloten bij dit verdrag. Gezamenlijk met de Vervoerregio Amsterdam wordt daarom gebouwd aan een toegankelijker OV. Zoveel als mogelijk wordt ernaar gestreefd dat iedereen deze vrijheid en gelijkwaardigheid van reizen kan ervaren zodat er sprake zal zijn van een inclusieve samenleving.

Inclusie begint met bewustwording. Daartoe helpt het als Amsterdammers met een mobiliteitsbeperking zich vaker zichtbaar verplaatsen op straat, in de tram of de metro. Het attendeert de gemiddelde reiziger om rekening te houden met zijn medereiziger die wat slechter ter been is, om tijd te maken als iemand wat langzamer instapt. Bovenal dient het de goede zaak dat alle Amsterdammers veiliger deelnemen aan het verkeer.

Als gevolg van de vergrijzing & individualisering stijgt de vraag naar sociaal vervoer sterk. De opgave waar de Gemeente voor staat is om een toekomstbestendig vervoerssysteem vorm te geven.

Niet alleen groeit de populatie, de pashouders maken gemiddeld ook meer ritten. Met het succes van de regeling komt de financiering van het AOV onder grote druk te staan. Zonder ingrijpen in de huidige AOV-regeling laat de prognose van de kosten tot 2030 het volgende beeld zien² (in miljoen €):



Op lange termijn betekent dat er anderhalf keer zoveel vervoersvragen uitgevoerd moeten gaan worden binnen een min of meer gelijkblijvend budget. De Gemeente wil niet tornen aan de vervoersbehoefte. Jong en oud moeten zich kunnen verplaatsen in de stad. De Gemeente onderzoekt de mogelijkheden hoe ze dit kan organiseren.

¹ <https://mensenrechten.nl/nl/vn-verdrag-handicap>

² Prognose 2030, CTO, prognose OIS 'Bevolking naar leeftijdsgroepen, 1 jan. 2020-2050'. De prognose gebruik AOV is gebaseerd op de ervaringsjaren 2017-2019 (normaal gebruik). We gaan ervan uit dat corona een keer ophoudt en we dan terugkeren naar 'normaal'.

De gebruiker vraagt steeds meer om *mobility on demand*. Soms is dat het reguliere OV, soms het AOV, maar soms kan iemand ook meerijden met een vriend of familielid. Om betaalbare mobility on demand te kunnen realiseren heeft de Gemeente vier doelstellingen uitgewerkt die zij in het volgende contract wenst te realiseren:

1. **Amsterdammers met een beperking voelen zich niet belemmerd door de vervoersmogelijkheden in de stad in hun dagelijks leven**
Mensen ervaren de vrijheid om te gaan waar ze willen
2. **Openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer zijn zo toegankelijk mogelijk voor Amsterdammers met een beperking**
Deze vormen van vervoer zijn aantoonbaar verbeterd voor gebruik door mensen met een beperking
3. **Amsterdammers met een mobiliteitsbeperking maken vaker gebruik van ov en andere vormen van vervoer en minder van AOV**
Er heeft een gedragsverandering plaatsgevonden
4. **De kosten van het AOV blijven binnen de begroting**
Ondanks de stijgende vraag/groeiende doelgroep, blijven we binnen het budget

1.2 Doorkijk naar de aanbestedingsstrategie

De Gemeente treedt in deze op als aanbestedende dienst namens verschillende afdelingen binnen de gemeente Amsterdam en Weesp.

Middels deze consultatie wil de Gemeente de markt te betrekken bij de vormgeving van het publieke opdrachtgeverschap.

Met de input uit deze marktconsultatie zal de aanbestedingsstrategie verder worden uitgewerkt door het projectteam en ter besluitvorming aan het college van B&W van de Gemeente worden voorgelegd. Bij goedkeuring vormt zij onder andere de basis voor de op te stellen aanbestedingsdocumenten.

In de aanbestedingsstrategie worden risico's en kansen voor de aanbesteding in kaart gebracht en wordt vanuit die analyse een keuze gemaakt met betrekking tot contractstrategie en de aanbestedingsprocedure. Gezien de geschetste opgave ligt een Europese aanbestedingsprocedure voor de hand.

2 Het project

2.1 Het huidige aanvullend openbaar vervoer

De huidige AOV opdracht bestaat uit de aanneming van ritten, het vervoeren van personen in het AOV, de bijbehorende regiefunctie³ van de dienstverlening alsmede het samen met de Gemeente continu optimaliseren van het AOV.

De doelgroep omvat iedere inwoner van de Gemeente die in aanmerking komt voor compensatie vanuit de Wmo (dit ter beoordeling van de Gemeente) of 75 jaar of ouder is en is verdeeld in twee percelen:

Perceel A	Perceel B
- Beschermd vervoer - Deur tot deur Samenreizend vervoer	- Deur tot deur Plus vervoer - Kamer tot kamer vervoer - Planbaar (groeps-)Vervoer voor georganiseerde activiteiten

Perceel A:

1. Vervoersproduct Beschermd vervoer: dit product is voor cliënten vanaf 75 jaar zonder beperking.

Cliënten worden opgehaald bij de deur van de woning of de ingang van het wooncomplex en afgezet bij de deur van het bestemmingsadres of de ingang van het complex. De chauffeur belt altijd aan wanneer het een privéadres betreft en maakt zich kenbaar in de hal/receptie wanneer het een publieke instelling betreft. Cliënten krijgen van de chauffeur geen begeleiding of ondersteuning bij het bereiken van het voertuig en het bereiken van de bestemming. Bij ziekenhuizen geldt de locatie van het Taxipoint of de receptie voor het ophalen en afzetten van Cliënten. Het bovenstaande is eveneens van toepassing op het bestemmingsadres.

2. Vervoersproduct Deur tot deur samenreizend: dit product is bedoeld voor cliënten met een beperking.

Cliënten worden opgehaald bij de deur van de woning of de ingang van het wooncomplex en afgezet bij de deur van het bestemmingsadres of de ingang van het complex. Cliënten krijgen van de chauffeur begeleiding of ondersteuning bij het bereiken van het voertuig, het in- en uitstappen en het bereiken van het bestemmingsadres. Dit houdt in een arm geven, het duwen van de rolstoel, het begeleiden van cliënten met een visuele beperking, het inladen van bagage waaronder een rollator, het inladen van een rolstoel of scootmobiel, het vastzetten van een rolstoel of scootmobiel, ondersteuning bij het in- en uitstappen en de transfer van de Cliënt van het hulpmiddel naar de passagiersstoel. De chauffeur belt altijd aan wanneer het een privéadres

³ Voor alle vervoersproducten geldt dat het gaat om Vervoer op Afroep. Voor elk vervoersproduct geldt dat de regie over de betreffende vervoerssoort onderdeel uitmaakt van de dienstverlening. De regie stuurt direct de voertuigen aan en is dan ook belast met: ritaanname, communicatie over de aankomsttijd en vertragingen, ritplanning en rituitgifte. Daarnaast is de Regie verantwoordelijk voor de kwantitatieve en kwalitatieve beheersing van het gehele Vervoer. Dit betreft onder andere aanneming en afhandeling van klachten, klantenservice, ritregistratie, rapportage, financiële afrekening met de uitvoerders en aanspreekpunt voor Opdrachtgever.

betreft en maakt zich kenbaar in de hal/receptie wanneer het een publieke instelling betreft. Bij ziekenhuizen geldt de locatie van het Taxipoint of de receptie voor het ophalen en afzetten van Cliënten. Het bovenstaande is eveneens van toepassing op het bestemmingsadres.

Perceel B:

1. Vervoersproduct Deur tot deur plus

Dit product betekent houdt in: indien de rit vanaf het woonadres plaatsvindt, wordt de Cliënt opgehaald bij de voordeur van de eigen woning en afgezet bij de deur van het bestemmingsadres. De chauffeur belt altijd aan wanneer het een privéadres betreft en maakt zich kenbaar in de hal/receptie wanneer het een publieke instelling betreft. Cliënten krijgen van de chauffeur begeleiding of ondersteuning bij het bereiken van en de plaats van bestemming, bij het in- en uitstappen. Dit houdt in een arm geven, het duwen van de rolstoel, het begeleiden van Cliënten met een visuele beperking, het inladen van bagage waaronder een rollator, het inladen van een rolstoel of scootmobiel, het vastzetten van een rolstoel of scootmobiel, ondersteuning bij het in- en uitstappen en de transfer van de Cliënt van het hulpmiddel naar de passagiersstoel. Bewoners van zorginstellingen worden opgehaald in de centrale hal van het zorgcomplex. Bij ziekenhuizen geldt de locatie van het Taxipoint of de receptie voor het ophalen en afzetten van Cliënten. Het bovenstaande is eveneens van toepassing op het bestemmingsadres.

2. Vervoersproduct Kamer tot kamer

De Cliënt wordt binnen in de woning opgehaald en gebracht, waarbij sprake is van intensieve begeleiding, zo nodig met begeleiding bij het betreden of verlaten van de woning (jas aantrekken, deur afsluiten, tas dragen, transfer van de (rol)stoel naar het tilmateriaal) Persoonlijke verzorging en het in en uit bed tillen van cliënten hoort niet bij de Kamer tot Kamer service. Cliënten krijgen van de chauffeur begeleiding of ondersteuning bij het bereiken van het voertuig, het in- en uitstappen en het bereiken van de bestemming. Dit houdt in een arm geven, het duwen van de rolstoel, het begeleiden van Cliënten met een visuele beperking, het inladen van bagage waaronder een rollator, het inladen van een rolstoel of scootmobiel, het vastzetten van een rolstoel of scootmobiel, ondersteuning bij het in- en uitstappen en de transfer van de Cliënt van het hulpmiddel naar de passagiersstoel. Bewoners van zorginstellingen worden opgehaald in de centrale hal van het zorgcomplex. Bij ziekenhuizen geldt de locatie van het Taxipoint of de receptie voor het ophalen en afzetten van Cliënten. Het bovenstaande is eveneens van toepassing bij het bestemmingsadres.

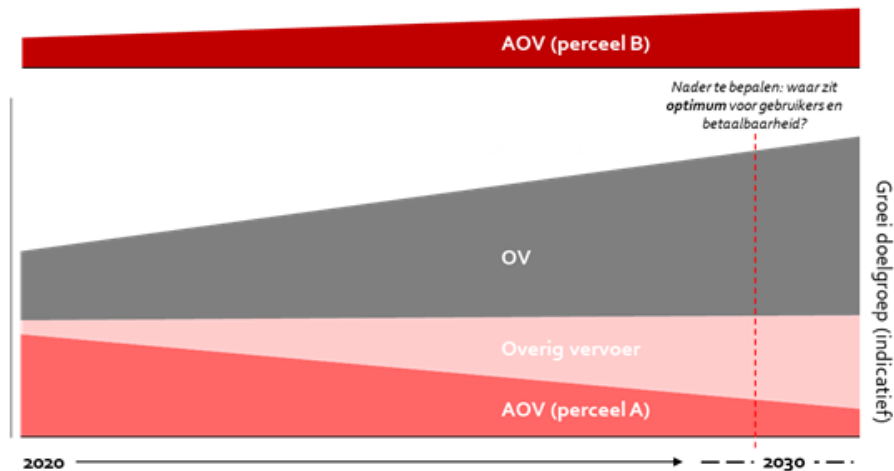
In onderstaand overzicht treft u ter indicatie (jaar 2019) een weergave van de diverse producten in het aanvullend openbaar vervoer inclusief het aantal gebruikers, het aantal ritten en het daartoe beschikbaar gestelde budget.

Type product	Doelgroep	Aantal gebruikers	Aantal ritten
Aanvullend openbaar vervoer A'dam	75+'ers en andere Amsterdammers die niet zelfstandig met het OV kunnen	31.852	1.214.025
1. <i>Beschermd vervoer (ophalen bij vertrekpunt)</i>	<i>Alle 75 plussers</i>	<i>5.041</i>	<i>129.114</i>
2. <i>Deur tot deur samen reizend (hulp met in- & uitstappen)</i>	<i>Amsterdammers met een beperking die niet zelfstandig met ander vervoer kunnen reizen</i>	<i>24.292</i>	<i>955.155</i>
3. <i>Deur tot deur plus (hulp van en naar de ingang)</i>	<i>Amsterdammers met een beperking die niet zelfstandig met ander vervoer kunnen reizen</i>	<i>1715</i>	<i>85.062</i>
4. <i>Kamer tot kamer (Ophalen in de woning en tillen als nodig)</i>	<i>Amsterdammers met een beperking die niet zelfstandig met ander vervoer kunnen reizen</i>	<i>804</i>	<i>44.694</i>
Aanvullend openbaar vervoer Weesp (Wmo Taxi vervoer)		<i>657 actief, 1078 totaal</i>	16.868

De huidige situatie in Amsterdam (betreffende het aanvullend openbaar vervoer) wordt gekenmerkt doordat er sprake is van twee percelen, met ieder twee vervoersproducten. Per perceel is één (1) leverancier gecontracteerd.

2.2 De opgave: waar wil de gemeente naartoe?

De Gemeente wil de weg inzetten naar meer inclusief vervoer, Amsterdammers met een lichte mobiliteitsbeperking (huidig perceel A) gebruiken steeds vaker het OV dat met de jaren toegankelijker wordt. Ook wordt inclusieve deelmobiliteit en vrijwilligersvervoer gestimuleerd. Het AOV komt in beeld als voornoemd vervoer onverhoopt geen passende oplossing biedt. Het AOV blijft onveranderd rijden voor Amsterdammers met een complexe vervoersvraag (huidig perceel B).



Deze illustratie laat zien hoe de vervoersvolumes zich de komende jaren ontwikkelen. Hoe snel deze ontwikkeling verloopt, valt niet te voorspellen. De stippellijn bij 2030 betekent dat nog niet precies duidelijk is wanneer het streefbeeld zich voltrekt.

Voor lokale verplaatsingen en korte afstanden stimuleren we een diversiteit aan oplossingen. Denk aan toegankelijke vormen van deelmobiliteit, vrijwilligersvervoer etc.

De Gemeente wil werken aan oplossingen voor toekomstbestendig vervoer voor de lange termijn en wil daarbij de volgende route inzetten:

1. Van ongelimiteerd en laagdrempelig AOV- A⁴ (huidige situatie),
2. Naar meer inclusieve en alternatieve vervoersoplossingen, zodat steeds minder AOV-A nodig is.

De route naar een toekomstbestendig vervoer rust op 6 pijlers:

1. **Inclusief OV:** we slechten fysieke en mentale barrières in het gebruik van het OV. We maken versneld haltes toegankelijk en 'verleiden' Amsterdammers om het gemak van het OV te ervaren. Op verzoek maken OV-Coaches hen persoonlijk wegwijs. Het *Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit* van de Vervoerregio Amsterdam geeft hier grotendeels invulling aan.
2. **Stimuleren overig vervoer:** we ondersteunen lokale initiatieven die fijnmazigheid toevoegen en de first/last miles naar haltes ondersteunen. Hiermee doelen we in het bijzonder op het vrijwilligersvervoer, maar ook taxi's, deelmobiliteit, hulpmiddelen en logistiek horen daarbij.
3. **Beperken AOV-A:** in de toekomst wordt de vervoersvraag van de Amsterdammers in zijn geheel bekeken en daarin worden alle mogelijke oplossingen meegewogen: eigen (vervoer)oplossingen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en vrijwilligersvervoer zijn voorliggend. De Gemeente beperkt AOV tot vervoersvragen waarin voornoemde oplossingen niet kunnen voorzien. Daardoor daalt het gebruik en houden we grip op de kostenstijging. Daarvoor worden de volgende maatregelen ingezet:

⁴ Met AOV bedoelen we vanaf hier uitsluitend vervoersperceel A (voor 75+ of inwoners met een lichte beperking)

- a. Kilometermaximering: de Gemeente beperkt het kilometertegoed, in eerste instantie tot 1500 km per persoon per jaar, vervolgens in stappen van jaarlijks 250km tot 750km⁵.
 - b. De Gemeenten stopt de nieuwe instroom op beschermd vervoer. Op termijn schaffen we deze voorziening af. Beschermd vervoer is een bovenwettelijke voorziening
4. **Optimale klantreis & regie:** op termijn sluiten we aan bij een concept waarop de reiziger vanuit één centrale toegang zijn ritten kan regelen (MaaS). De Gemeente volgt innovaties en testen kansrijke ontwikkelingen lokaal uit. Daarbij wordt gestreefd naar het maken van afspraken waarbij mobiliteitsaanbieders die diensten aanbieden in de Gemeente, over en weer hun aanbod beschikbaar stellen.
5. **Efficiency in de inkoop en contractmanagement:** vanaf 1 augustus 2022 start een nieuwe contractperiode voor het AOV. Dit is het moment om veranderingen door te voeren in de uitvoering van het vervoer en het contractmanagement aan te scherpen. Een grondige kennis van vraag en aanbod zijn onontbeerlijk om een passende uitvraag te formuleren. Naast een aantal vervoerseisen wordt de markt uitgedaagd om met slimme prijs/kwaliteit voorstellen te komen. Denk daarbij aan:
 - a. Hoe bereiken we de duurzaamheidsambitie tegen een betaalbare prijs? Zodat we invulling geven aan de ambitie van schonere voertuigen en autoluwe straten (duurzame stad)⁶ en met slimme technologie doorpakken op verkeers- en vervoersproblemen (innovatie stad)⁷.
6. **Structurele samenwerking:** het opdrachtgeverschap is binnen de Gemeente verdeeld over meerdere afdelingen en er wordt onderzocht om het opdrachtgeverschap te versterken zodat er meer structurelere samenwerkingen op het gebied van mobiliteit beschikbaar komen.

⁵ De Wmo verplicht gemeenten burgers met een mobiliteitsbeperking te compenseren in hun vervoersprobleem. Gebruikelijk onder gemeenten is ± 1500km per jaar aan vervoer toe te kennen. Kan de burger een gedeelte van zijn vervoer met algemeen gebruikelijke voorzieningen oplossen, dan kan de gemeente ook minder km toekennen (jurisprudentie)

⁶ <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/agenda-amsterdam-autoluw/>

⁷ <https://admin.dezwijger.nl/wp-content/uploads/2018/09/MaaS-aan-de-Amstel-Manifest-voor-een-inclusief-mobiliteitsstelsel.pdf>

2.3 Organisatorische opgave

Het huidige opdrachtgeverschap is versnipperd over diverse gemeentelijke afdelingen. De Gemeente heeft de ambitie om het opdrachtgeverschap te versterken. Om de toekomstvisie sociaal vervoer te realiseren en te werken aan een systeemtransitie, acht de Gemeente het wenselijk om kennis en kunde samen te brengen zodat alle vervoersstromen in de gemeente goed inzichtelijk worden en de Gemeente hierop kan bijsturen zodat de Gemeente haar beleidsdoelen kan realiseren. Hierbij is noodzakelijk om de regie goed te organiseren. Onder regie wordt door de Gemeente verstaan dat de Gemeente en/of door haar aan te wijzen derde in staat is om een reiziger van een passend reisadvies te voorzien. De reiziger maakt vervolgens zelf de keuze welke vervoersoptie hij kiest. Vervolgens wordt de vervoersoptie ingepland. De Gemeente vraagt zich af welke partij het vervoersadvies het meest efficiënt kan doen, zodat de beleidsdoelstellingen kunnen worden gerealiseerd.

De Gemeente onderzoekt in dat kader de mogelijkheden op welke wijze regie het beste georganiseerd kan worden, en denkt hierbij aan:

1. De Gemeente gaat zelf regie voeren of belegt dit bij een bestaande publieke organisatie zoals bijvoorbeeld het GVB;
2. De Gemeente belegt de regie bij een derde (regiecentrale);
3. De regie beleggen bij de AOV vervoerder.

2.4 Vraag aan de markt

Gelet op de ambities en doelen die de Gemeente ambieert, zoals omschreven in voorgaande paragrafen, wil de Gemeente de markt bevragen om te komen tot passend AOV, waarin de laatste kennis en inzichten vanuit de markt zijn verwerkt. De Gemeente vraagt u een aantal vragen te beantwoorden met betrekking tot de organisatie van het aanvullend openbaar vervoer, zie hiervoor de vragen zoals deze zijn opgenomen in bijlage 1 Vragenlijst.

3 De Marktconsultatie

3.1 Doelstelling

Het doel van de marktconsultatie is dat marktpartijen, die geïnteresseerd zijn om deel te nemen aan de door de Gemeente uit te schrijven aanbesteding, hun visie geven op de ontwikkeling van het AOV waarin het publiek opdrachtgeverschap vormgegeven wordt. Hieraan gekoppeld zijn uiteindelijk de te kiezen contract- en aanbestedingsstrategie.

Verder vragen wij u een aantal vragen te beantwoorden waarmee de gemeente inzicht krijgt in:

- Perceelindeling;
- Duurzaam vervoer i.r.t. een 'schone' stad;
- Ontwikkelingen in de sector;
- Systeemtransitie & regie;
- Integratie van alternatieven van vervoer, MaaS etc;
- In algemeenheid, bijdrage markt aan doelstellingen Gemeente.

3.2 Procedure

De marktconsultatie wordt (Europees) openbaar gepubliceerd en gehouden in schriftelijke vorm. Om te borgen dat de uitvraag voldoende is geënt op de in de markt aanwezige kennis en potentie, wordt een marktconsultatie gehouden. Op basis van de reacties uit deze schriftelijke ronde kan de Gemeente in een individuele sessie een mondelinge toelichting vragen.

U kunt deelnemen aan deze consultatieronde indien u daadwerkelijk aantoonbare kennis en ervaring heeft met betrekking tot het vervoeren van personen in het doelgroepenvervoer en/of de bijbehorende regiefunctie van de dienstverlening en/of ervaring met digitaal ontsluiten van vervoersaanbod. Deze referentievraag dient u te beantwoorden door middel van vraag A3 van het vragenformulier.

Uw reactie kunt u uitsluitend geven door gebruik te maken van het bijgevoegde reactieformulier (bijlage 1). Indien u deelneemt aan deze marktconsultatie, verzoeken wij u om uiterlijk **woensdag 9 juni, 16:00 uur** uw ingevulde reactieformulier in te dienen via Tendered.

De planning is als volgt:

Wat	Planning	Tijdstip
Publicatie marktconsultatie	Week 21, vrijdag 28 mei 2021	
Deadline insturen schriftelijke reacties, uiterlijk	Week 23, woensdag 9 juni 2021	16:00 uur
(Eventuele) uitnodiging individuele consultatie	Week 23, vrijdag 11 juni 2021	
Individuele consultatie (mondelinge toelichting)*	Week 24, dinsdag 15 juni 2021	Tussen 09:00 en 17:00 uur
	Week 24, donderdag 17 juni 2021	Tussen 09:00 en 17:00 uur

*Deelnemende marktpartijen kunnen digitaal worden uitgenodigd om een toelichting te geven op de marktconsultatie. Wij vragen u hiertoe vraag E2 van de vragenlijst beantwoorden en daartoe betreffende data en tijd alvast in uw agenda's vrij te houden om het inplannen te vereenvoudigen.

Na de marktconsultatie wordt een samenvatting van de reacties uit de marktconsultatie opgesteld en aan deelnemers toegezonden. Deze samenvatting zal ook als separate bijlage bij de aanbestedingsdocumenten worden gepubliceerd.

Dit verslag wordt geanonimiseerd. In dit document worden wel de namen genoemd van de bedrijven die hebben gereageerd als zijnde "deelnemerslijst".

Aan de hand van de input beoordeelt de gemeente de informatie en zal besluiten of en hoe deze meegenomen wordt in het vervolgtraject van de aanbesteding.

Het projectteam voor de marktconsultatie bestaat in ieder geval uit de volgende functies:

- Projectleider aanvullend openbaar vervoer
- CTO (innovatieteam)
- Beleidsmedewerker
- Implementatiemanager
- Aanbestedingsspecialist
- Inkoopadviseur

3.3 Mededinging

De Gemeente wijst Ondernemers en Inschrijvers erop dat het verboden is overeenkomsten aan te gaan die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan wordt verhinderd, beperkt of vervalst.

3.4 Samenwerking

De Gemeente wil u bij voorbaat danken voor uw bijdrage. Wij stellen uw respons zeer op prijs, zien deze met belangstelling tegemoet en zullen uw gegevens zorgvuldig en voor zover vereist vertrouwelijk behandelen.

3.5 Overige bepalingen

Aan de informatie die in het kader van deze marktconsultatie wordt verstrekt, kunnen geen rechten worden ontleend. Voortschrijdend inzicht, veranderende omstandigheden of besluiten kunnen ervoor zorgen dat de tijdens de marktconsultatie verstrekte informatie achterhaald raakt en kan afwijken van informatie die op een later moment, in het kader van een aanbesteding of ten aanzien van de toekomstige transitie, wordt verstrekt.

Door uw deelname aan deze marktconsultatie stemt u er mee in dat de door u verstrekte informatie door de gemeente gebruikt mag worden voor de verdere invulling van de aanbestedingsstrategie en de daaruit voortvloeiende contracteringsmodellen. De Gemeente kent geen vergoeding toe aan de deelnemers van de marktconsultatie. Deze marktconsultatie zal uitsluitend in de Nederlandse taal worden gevoerd.

Bijlage

Zie bijlage 1 in MS-Excel sheet.