

Verslag Marktconsultatie

Aanbesteding leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en doelgroepenvervoer Drechtsteden

Datum: 27 juni 2023

Versie 1.0

Op 11 mei 2023 is de marktconsultatie ten behoeve van de regionale aanbesteding leerlingen- en jeugdhulpvervoer en doelgroepenvervoer gepubliceerd. In onderstaande tabel is de vraagstelling, inclusief een samenvatting van de ontvangen antwoorden weergegeven. Er zijn in totaal van 5 respondenten schriftelijke reacties ontvangen.

Nr	Thema / vraag	Samenvatting antwoorden
	Scope perceelindeling	
1	Wat vindt u van het idee om het vervoer te combineren in één aanbesteding en/of perceel? Of heeft u de voorkeur om het vervoer te splitsen in percelen?	Respondenten verschillen hierin van visie: - Splitsen kan om de concurrentie te vergroten. Meer ruimte bieden kleine vervoersbedrijven. - Het is verstandig om alle vormen van doelgroepenvervoer in 1 perceel aan te besteden voor maximale synergie waardoor assets zoveel mogelijk worden ingezet. - Gezien synergie in combinatie met langere contractduur is combineren te prefereren. - Met 1 vervoersysteem kan je de bezettingsgraad verhogen terwijl de bezettingsgraad van andere vervoerssystemen gaat afnemen. Daarnaast moeten vervoerders centrales openhouden voor minder vervoer. Dit is kostenverhogend en men loopt het risico dat vervoerders vervoerssoorten afstoten. Dus het is de vraag of alles (totale vervoersaanbod) per saldo kosten bespaart of efficiënter is. - Bij het leerlingenvervoer zijn vaste chauffeurs verplicht. Roostertechnisch is het lastig om dit te combineren met het Wmo-vervoer. Mede omdat een deel van de leerlingenvervoerchauffeurs niet de hele dag beschikbaar is en ook niet fulltime beschikbaar is. Verduidelijking van onze zienswijze: - Bij de vraagstelling zijn wij er vanuit gegaan -ook zo besproken tijdens de gesprekken- dat de regie voor het Wmo-/dagbestedingsvervoer is ondergebracht bij Stroomlijn en de uitvoering bij de vervoerders. Voor het leerlingen- en jeugdhulpvervoer verzorgt de vervoerder zowel de regio als daadwerkelijke uitvoering van het vervoer.

2	Welke ervaring heeft u met het aansluiten en combineren van de verschillende bovenstaande vervoersvormen, in het bijzonder het volgtijdelijk?	Het merendeel van de respondenten heeft positieve ervaring met het aansluiten en combinatie van vervoersvormen: - De aansluiting van Wmo-diensten en schoolroutes zorgt voor efficiëntie en gemak in het vervoer. - Ruime ervaring met bijvoorbeeld het volgtijdelijk rijden van de sociale werkplaatsen daarna leerlingenvervoer en vervolgens de dagbesteding. - Ervaring leert dat leerlingenvervoer en jeugdhulpvervoer en dagbestedingsvervoer na overleg volgtijdelijk kan worden uitgevoerd. In de praktijk sluit dit werk ook aan bij de chauffeur die leerlingenvervoer uitvoert. - Soms lukt het om in de ochtend een route voor leerlingenvervoer volgtijdelijk te combineren met een route voor dagbesteding. Dit gaat eigenlijk alleen als cliënten met dagbesteding vlak bij locatie school wonen en vice versa. - In het aansluiten en combineren van de verschillende vervoersvormen is men ervaren en deskundig. Genoemde aandachtspunten zijn: - Met de beperkte chauffeurskaart taxi mag een chauffeur alleen rijden met vaste passagiers, op vaste routes en op vaste tijden, en mogen er geen financiële handelingen uitgevoerd worden in de taxi. Dat laatste is vaak wel gewenst bij Wmo-vervoer.
3	Heeft u ervaring met het maken van afspraken met dagbestedingslocaties gericht op een betere aansluiting van volgtijdelijk vervoer?	De volgende ervaringen worden beschreven door respondenten: - Zeker in Coronatijd en door de personeelstekorten heeft dit een vlucht genomen, hierdoor heeft men hier veel ervaring mee. Er kan altijd meer dan op het eerste oog lijkt. - Dit is over algemeen een moeizaam proces. Wellicht dagbestedingsorganisaties mee laten delen in het financiële voordeel om doelen te realiseren. - Dagbestedingslocaties die zelf het vervoer organiseren voor hun cliënten staan open voor het aanpassen van de begin- en eindtijden van de vervoersdagen. - Gaat moeizaam.
4	Op welke wijze kunt u ons als vervoerder helpen om het volgtijdelijk rijden mogelijk te maken?	- Data-analisten kunnen op basis van data synergie vinden en met wijzigingsvoorstellen komen voor de praktijk, maar ook om het te kunnen onderbouwen zowel kwalitatief als financieel. - Zie 3. Voordelen inzichtelijk maken, en belanghebbenden mee laten delen in de voordelen. - Als vervoerder kunnen wij op het moment dat het vervoer meer volgtijdelijk is bij de werving en selectie van onze chauffeurs hier rekening mee houden. We kunnen dan onze

		chauffeurs meer uren bieden en daarmee wellicht ook meer personeel een baan aanbieden. - Uiteindelijk moeten de zorginstellingen (dagactiviteitenlocaties) of de scholen meewerken aan het aanpassen van de tijden op het vervoer. Daar ligt de sleutel.
5	Hoe zou u het volgtijdelijk vervoer (stapsgewijs) implementeren?	De volgende ideeën zijn aangedragen in de beantwoording: - We willen geen stapsgewijze aanpak, maar een gezamenlijke aanbesteding met verbeterdoelen. De aanbesteding moet inschrijvers uitdagen om het geheel aan te pakken en besparingen voor te stellen. - Kleinschalig starten, daarna evalueren en doorpakken. - Stapsgewijs invoeren lijkt lastig doordat volgtijdelijk vervoer in de praktijk meer contracturen betekent voor de chauffeurs en dit heeft weer effect op de arbeidsovereenkomsten. - Eventueel jeugdvervoer als eerste binnen het Wmo-vervoer.
6	Heeft u nog tips of trucs over dit onderwerp?	De volgende tips en tricks zijn aangedragen in de beantwoording: - Stel minimale eisen vast en gebruik marktkennis bij gunningscriteria. Vraag concrete probleemstellingen uit om innovatieve oplossingen te stimuleren. Beloon prijs/kwaliteit (30/70). - Ruim overleg waarin de obstakels, zoals bijvoorbeeld thuiszorg, benoemd worden. - Ga niet alleen het gesprek aan met dagbestedingslocaties maar ga ook zeker in gesprek met de scholen. Zonder hen gaat het niet lukken. Wijzigingen zoals een continue rooster hebben ook een effect op de mogelijkheden voor volgtijdelijk vervoer. - Tenslotte dient ook een goede mix van de verschillende type voertuigen uitgevraagd te worden.
	Looptijd overeenkomst	
7	De voorkeur gaat uit naar aansluiting van de looptijd van de overeenkomst met de bestaande overeenkomsten voor de andere percelen. Looptijden kunnen dan zijn 3 jaar vast met 3 maal 2 jaar verlengen, of 5 jaar vast met 2 maal 2 jaar verlengen. Wat is volgens	Een looptijd van 5 jaar vast met 2 maal 2 jaar verlengen wordt passend geacht, gelet op de investeringen die gedaan worden, en de toekomstbestendigheid van het vervoer. Aangeraden wordt om aan te sluiten bij de adviezen van AIM.

	u op basis van onze ambitie een passende looptijd en waarom?	
	Implementatietijd	
8	Hoeveel tijd heeft u minimaal nodig om alle benodigde chauffeurs, voertuigen, en alle ondersteunende collega's, middelen en systemen gereed te hebben voor een definitieve gunning. Personeel en voertuigen vragen in deze tijd van krapte extra vlekkeloze start?	De in de beantwoording opgegeven minimale tijd bedraagt tussen de 4 en 8 maanden. Levertijden van voertuigen zijn 6 tot 8 maanden.
9	Welk mogelijkheden ziet u om de jaarlijkse piekbelasting rond de opstart van het leerlingenvervoer op te vangen?	De volgende mogelijkheden zijn aangegeven: - Vervoerder heeft veel ervaring en benadrukt het belang van goede communicatie tussen gemeenteambtenaren en hun operatie bij de opstart van leerlingenvervoer. Ze hebben een onderscheidend plan ontwikkeld dat ze zullen delen bij de inschrijving. - Inzet van extra capaciteit tijdens opstartfase. - Beschikkingen met een langere looptijd bij leerlingen. - In de laatste week van de schoolvakantie en de eerste twee weken van het schooljaar geen mutaties in het vervoersplan doorvoeren. - De start van het schooljaar in augustus is een gegeven. Als processen goed geborgd zijn, kan iedereen hier rekening mee houden.
10	Naast het leerlingenvervoer start het taxidiensten (WMO) en dagbestedingsvervoer gelijktijdig. Welke risico's brengt dit met zich mee en hoe mitigeert u deze? Of zouden we het vervoer gefaseerd van start moeten laten gaan? Zo ja, hoe dan?	Aspecten die in de beantwoording naar voren kwamen: - De gelijktijdige start van taxidiensten en dagbestedingsvervoer is een kans. Harmonisatie van vervoersstromen optimaliseert de capaciteit, maakt investeringen sneller rendabel en biedt gunstigere arbeidsvoorwaarden. - Voorwaarde voor gelijktijdig starten is bij aanvang aanbesteding een reële weergave van de werkelijkheid, de mogelijkheden van volgtijdelijk vervoer en het wel of niet combineren van leerlingenvervoer en Wmo-vervoer in een regiedienst.

		- Als je alles in 1 aanbesteding verwerkt heb je altijd een groter risico dan leerlingen-/jeugdvervoer en taxidiensten apart aanbesteden.
	Tariefstelling	
11	Waar dienen we rekening mee te houden met het uitvragen van een tariefvorm?	Aspecten die in de beantwoording naar voren kwamen: - Zoveel mogelijk aansluiten bij de kostenstructuur van de vervoerders, om administratieve lasten te voorkomen en om transparantie te kunnen bieden tijdens de uitvoering. - Differentiatie in type voertuig. Een rolstoelbus is simpelweg duurder dan een personenauto. - De tariefvorm is afhankelijk van de inrichting van de aanbesteding.
12	Welke tariefstructuur zou u adviseren en waarom? (bv: bijvoorbeeld per zone, per kilometer, per uur, per leerling of anders)	Respondenten hebben de volgende antwoorden gegeven: - Wmo-vervoer = start + km vergoeding, per zone is niet specifiek genoeg. - Routegebonden vervoer = start + beladen uren. - Tarief per uur heeft de voorkeur. Kosten van vervoerder worden over het algemeen ook per uur inzichtelijk gemaakt. - Regiediensten worden vaak per uur betaald. Eventueel aangevuld met een kilometertarief. - Leerlingenvervoer gaat vaak op basis van beladen uurtarief met een instaptarief. - Als u alles in 1 perceel wil onderbrengen moet er in ieder geval 1 vergoedingssystematiek zijn. Logisch is een uurtarief (gespecificeerd naar voertuigtype) en eventueel een vaste vergoeding (door opdrachtgever bepaald) per gereden kilometer (beladen/onbeladen)
	Zou een integrale, all-in uurprijs voor alle vervoersvormen volgens u een goede optie zijn?	Deze vraag is door respondenten wisselend beantwoord: - Nee, er zijn verschillen binnen de verschillende vervoersstromen. - Ja, maar wel graag onderscheid naar type voertuig. - Dit kan een goede optie zijn als ze allen in dezelfde regiedienst verwerkt zitten. - Ja, dit is de enige werkbare manier als je het samenvoegt.
	Waarom zouden we ervoor kiezen om inschrijvers binnen een bandbreedte te laten inschrijven?	De volgende argumenten zijn door respondenten opgevoerd: - Een integrale prijs brengt risico's en hogere prijzen met zich mee, evenals strategische inschrijvingen. Gedifferentieerde minimale inschrijfprijzen per vervoersvorm beperken prijsconcurrentie en stimuleren kwaliteit. Een maximumbedrag beperkt innovatie bij vervoerders en wordt afgeraden.

		- Wel een ondergrens maar geen bovengrens stellen. Dit voorkomt dat er gedoken wordt op de prijs in een onvoorspelbare en onzekere markt. - Als men voor een bandbreedte kiest, dan krijgt men wellicht meer offertes die op prijsniveau dicht bij elkaar zitten. Maar als de bandbreedte te laag wordt gesteld krijg je geen goede inschrijvingen omdat het voor dat bedrag niet mogelijk is om een gezond vervoersbedrijf te blijven. - Alleen bandbreedte aan de onderkant is zinvol om geen te lage inschrijvingen te krijgen.
13	Welke opslagen zouden wij moeten toepassen op de tariefstructuur (bv: type voertuig, vervoersvorm etc.)?	De volgende toeslagen worden genoemd door respondenten: - Een toeslag voor rolstoel, taxi voorin en individueel vervoer. - Bij het routegebonden vervoer doorbetaling van de vergoedingssystematiek bij absentmeldingen. - Opslag per type voertuig: opslag voor rolstoelbussen. Het is gebruikelijk dat bij de inzet van een rolstoelbus een opslag wordt gegeven. De inzet van dit voertuig is ook duurder dan van een personenauto of 8-persoonsbus.
14	Waarom zouden we wel/ niet met een bandbreedte moeten werken waarbinnen het tarief aangeboden dient te worden?	De volgende argumenten zijn aangedragen in de beantwoording: - Niet. Je zou de onderkant kunnen vastzetten om geen prijsvechters te krijgen, de bovenkant regelt de markt. - Wel. Een ondergrens maar geen bovengrens. Kwaliteit en leverbetrouwbaarheid moet hier prevaleren boven prijs. - Als u een bandbreedte aangeeft zorg dan dat deze realistisch is voor duurzaam vervoer. - Alleen bandbreedte aan onderkant doen. Mocht er toch een bandbreedte aan de bovenkant bepaald moeten worden dan de bandbreedte ruim pakken (50%).
	Duurzaamheid	
15	Is het realistisch en haalbaar om per ingangsdatum (verwacht per 1 augustus 2024) 100% zero emissie (elektrisch en/ of waterstof) het vervoer uit te voeren?	De volgende antwoorden zijn gegeven: - Wel realistisch voor 8 persoonsbusjes en personenvoertuigen. - Niet voor rolstoelbussen (MB Sprinters, VW Crafters). Het is inmiddels mei 2023 en de beschikbaarheid van deze voertuigen is nog steeds niet optimaal. - In het geheel niet realistisch.
	Waarom wel/ niet?	Argumenten voor de beantwoording van vraag 15: - Rolstoelbussen hebben nog te weinig actieradius waardoor je meer voertuigen dan diesel nog hebt waardoor het veel duurder wordt. - Rolstoelvoertuigen zijn tevens niet beschikbaar.

	Indien u van mening bent dat 100% zero emissie vervoer mogelijk is per ingangsdatum hoe gaat u dan het vervoer van de dagbesteding -wat nu grotendeels met lengte 2 en 3 rolstoelbussen wordt gereden- vormgeven?	Eén respondent heeft beantwoord: - Niet realistisch om te verwachten dat dit type vervoer 100% zero emissie wordt uitgevoerd per 1-8-2024.
16	Indien u van mening bent dat 100% zero emissie niet mogelijk is per ingangsdatum wat is dan wel mogelijk en waarom?	Redenen waarom 100% emissieloos niet haalbaar is per ingangsdatum: - 100% zero emissie is wel mogelijk wanneer rolstoelvoertuigen worden uitgesloten, en als ze tijdig geleverd worden door de leveranciers. - Verwachting rolstoelbussen op zijn vroegst 1-1-2026. Dit in verband met eventuele beschikbaarheid rolstoelbussen.
17	Wat is de huidige levertijd van zero emissie voertuigen? Heeft u misschien een manier om sneller (deels) duurzaam te rijden omdat u voertuigen kan doorschuiven vanuit een andere opdracht of reeds een bestelling heeft uitstaan bij de fabrikant/dealer?	Respondenten geven de volgende levertermijnen aan: - De levertijd van zero emissie voertuigen kan sterk variëren, afhankelijk van het type voertuig. Deze varieert van 3 maanden tot 16 maanden. - Wij beschikken over voldoende elektrische voertuigen en kunnen inderdaad schuiven. Doorlooptijden van bestellingen zijn momenteel erg onvoorspelbaar. - Het lastige is dat leveranciers geen levergarantie bieden. Het is hopen dat voertuigen op tijd geleverd worden. Met taxibusjes moet je rekenen met 6 tot 8 maanden, afhankelijk van het type voertuig en de actieradius. - Levertermijnen wisselen voortdurend; deze zijn afhankelijk van de prioriteit in de productie bij de grote leveranciers. Praktijk is 4- 12 maanden.
18	Wat zou de financiële bonussen of malussen kunnen zijn indien de vervoerder het aangeboden percentage zero emissie wel of (toerekenbaar) niet waarmaakt? Heeft u praktijkervaring ter ondersteuning van het gegeven antwoord? Zo ja, kunt u het antwoord op basis van de	De volgende antwoorden zijn gegeven door respondenten: - Wij zijn geen voorstander van Bonus of Malus. Wij houden van beloven wat je kunt waar maken en doen wat je belooft. - Boetes helpen vaak niet. Bonussen kunnen daarentegen stimuleren. - Een malus kan goed werken maar dan moet de oorzaak van de malus wel bij de vervoerder liggen en niet bij de autofabrikant. - Als vervoerder kan laten zien dat hij de voertuigen tijdig heeft kunnen bestellen dan geen malus.

	praktijkervaring dan toelichten.	
	Laadinfrastructuur	
19	Hoe gaat u de laadinfrastructuur voor het laadplein voor elektrische taxivoertuigen vormgeven, en kunt u toelichten wat voor soort laadstations en -apparatuur u gaat gebruiken? Belangrijk is dat het terrein goed ontsloten kan worden aan het stroomnet. Daarnaast zijn wij benieuwd wat op dit moment de gemiddelde doorlooptijd is van de aanleg van een laadplein in onze regio, heeft u daar kennis van?	Respondenten beschrijven de volgende zienswijzen ten aanzien van laadinfrastructuur: - Voor de laadinfrastructuur zijn meerder oplossingen te bedenken dan uitsluitend een laadplein. Bijvoorbeeld locatie, vergunningen, capaciteit stroomnet, beschikbaarheid leveranciers en netbeheerders, financieringsstructuur et cetera. - Dit gaat met name op voor het Wmo-vervoer. Bij een langere looptijd zorgen wij voor laadinfrastructuur. Doorlooptijd afhankelijk van drukte bij leveranciers en aansluiting op het net. Momenteel moeilijk voorspelbaar. - Op dit moment duurt het al 6 maanden voordat de netwerkbeheerders de benodigde diensten kunnen leveren om een eigen laadinfrastructuur te laten werken. op eigen terrein gaan zaken sneller maar het stuk op de openbare weg duurt heel lang. - Er zal een locatie moeten zijn in of aangrenzend aan de regio waar voertuigen geladen kunnen worden. Deels zal echter ook van de groeiende bestaande oplaadstructuren gebruik gemaakt moeten worden.
	Mocht u ervaring hebben in het aanleggen van laadinfrastructuur zouden wij het waarderen als u deze eerdere ervaring met ons kan delen middels een korte toelichting.	Respondenten geven de volgende antwoorden: - Wij hebben meerdere laadoplossingen. De wijze waarop wij dit realiseren, per opdracht is een onderdeel van ons onderscheidende vermogen. - Ervaring is divers. - Dat hangt af van de omvang van de opdracht.
20	Waar zijn wij vanuit uw ogen als opdrachtgever verantwoordelijk voor wat betreft de laadinfrastructuur?	De volgende aspecten zijn beschreven: - De gemeenten zijn opdrachtgever en zullen dus hun medewerking moeten verlenen aan het mogelijk maken van de aanleg van laadinfrastructuur. Hierbij kan gedacht worden aan: grond beschikbaar stellen, vergunning verlenen, Netwerkbeheer. - Het helpt als de gemeente kan sturen op vergunningen en aansluitingen bij de netbeheerder.
21	CASUS: Stel Stroomlijn zorgt voor een in het vervoersgebied afgesloten terrein inclusief de bijbehorende infrastructuur om tenminste 20 taxivoertuigen te laden.	

	Zou u hiervan gebruik van wensen te maken?	Respondenten geven de volgende antwoorden: - Dat is afhankelijk van de voorwaarden en infrastructuur. - Zeker, mits het terrein ook als stallingslocatie kan dienen. - Hoe meer laadalternatieven er zijn hoe beter het is. - Ja.
	Waarom wel/ niet?	Respondenten geven de volgende antwoorden: - Gebruik van de infrastructuur zal moeten worden afgewogen. - Vermijden van investeringen in laadinfra. - Of we wel of niet gebruik maken van het afgesloten terrein is afhankelijk van een aantal factoren zoals bereikbaarheid, ligging, inrichting van het terrein en beschikbaarheid van de laadpalen. Kan de chauffeur pauzeren et cetera. - Hangt af van factoren: bereikbaarheid, voorzieningen, ligging, kosten et cetera.
	Hoe zouden we om moeten gaan met de stroomkosten? Belasten we deze door of heeft u liever een eigen stroomcontract?	Respondenten geven de volgende antwoorden: - Er is momenteel te weinig informatie bekend over de uitgevraagde dienstverlening van de aanbestedende dienst én de faciliteiten die Stroomlijn wenst aan te bieden. Hier kan geen concreet antwoord op gegeven worden. - Eigen inkoop. - Het lijkt het meest praktisch om voor het laadterrein een zeer goede deal te sluiten met een energie leverancier voor groene energie en deze door te belasten. - Doorbelasten.
	Dienen we huurkosten van het terrein, beveiliging, administratiekosten los in rekening te brengen of te verdisconteren in het stroomtarief?	Respondenten geven de volgende antwoorden: - In rekening brengen. Voorwaarden vooraf kenbaar maken. - Verdisconteren in het tarief lijkt het meest voor de hand liggend. Maar hoe hoger het tarief wordt hoe groter de kans wordt dat er minder of geen gebruik gemaakt gaat worden van het laadplein. - Verdisconteren in stroomtarief, dan heeft vervoerder totaalkosten in beeld en de keuze wat hij doet.
	Mocht u zelf een alternatief idee of suggestie hebben in dit kader deel deze dan gerust.	- Laadinfrastructuur is een evident onderdeel van de bedrijfsvoering van inschrijvers. De wijze waarop dit vorm wordt gegeven is afhankelijk van een groot aantal variabelen en is onderdeel van het onderscheidend vermogen.
	Aanbesteding	
22	Waarom zouden we wel/ niet met een	De volgende argumenten worden gegeven in de beantwoording van respondenten:

	wachtkamerovereenkomst moeten werken?	- Een wachtovereenkomst beschermt de belangen van de aanbestedende dienst, het maakt het overstappen naar een andere partij eenvoudiger doordat er geen separaat aanbestedingstraject doorlopen hoeft te worden. - Wachtkamerovereenkomst niet toepassen: in de praktijk komt het nagenoeg nooit voor dat een wachtkamerovereenkomst daadwerkelijk tot uitvoering gebracht wordt. - Een wachtkamerovereenkomst geeft u als opdrachtgever meer zekerheid. Belangrijk is wel dat ook de implementatie tijd van de wachtkamerovereenkomst voldoende is. Deze moet minimaal gelijk zijn aan de implementatie tijd van de eerste opdrachtnemer. - Wachtkamerovereenkomst wel toepassen om een achtervang te hebben. Wachtkamerovereenkomst kan maximaal 1 jaar gelden en de implementatietermijn dient minimaal 3 tot 4 maanden te zijn.
	Heeft u praktijkervaring ter ondersteuning van het gegeven antwoord? Zo ja, kunt u het antwoord op basis van de praktijkervaring dan toelichten.	De volgende ervaring worden beschreven: - We zijn meermaals 2e geworden in aanbestedingstrajecten en daarmee wachtkamerovereenkomsten gesloten. - Nog nooit meegemaakt dat een wachtkamerovereenkomst wordt ingeroepen.
23	Wat is de juiste prijs/kwaliteitverhouding voor het in de markt zetten van deze aanbesteding? En dient duurzaamheid ook te worden meegewogen? Of zou duurzaamheid 'vanzelfsprekend' moeten zijn en geen punten moeten opleveren?	De volgende antwoorden zijn gegeven door respondenten: - Een juiste prijs/kwaliteitverhouding is 70 (kwaliteit)/30 (prijs). Duurzaamheid is bij iedere partij een vanzelfsprekendheid. Daarnaast zijn van belang onder andere de processen ISO 14001 en de MVO- prestatieladder. - Kies voor kwaliteit en niet voor prijs. Stuur op leverbetrouwbaarheid en een langdurige samenwerking. Kijk ook naar innovaties en andere manieren om met elkaar te leveren, ervaren en te bouwen. Duurzaamheid is een keuze. - Op het moment dat een opdrachtnemer uitsluitend het vervoer gaat uitvoeren dan is het goed mogelijk om alle kwaliteitseisen te beschrijven in het programma van eisen en is een verhouding 70/30 mogelijk. Bij een duidelijke omschrijving van kwaliteit is dan een verhouding 40/60 of 30/70 mogelijk. - Steeds meer kwaliteit kan afgebakend worden in het bestek. Daarom verhouding 70 prijs / 30 kwaliteit. Duurzaamheid op gebied van taxibussen en personenauto's kan meegewogen worden.

	Overige	
24	Wat zou u graag terugzien in de aanbesteding wat nog niet aanbod is gekomen?	De respondenten beschrijven de volgende aspecten: - Behoud van betaalbare en toegankelijke mobiliteit is essentieel. Harmonisatie van vervoersstromen, zoals Flex-vervoer en samenwerking met vrijwilligersinitiatieven, moet in de aanbesteding worden opgenomen. - Innovatie, meer samenwerking met de regiecentrale. Daag vervoerders ook uit om meer te laten zien dan alleen een rooster, chauffeurs en voertuigen. Neem vervoerders mee in de performance en daag ze uit om mee te bouwen. - Chauffeurs binden > goed werkgeverschap / vaste contracten.
25	Hoe zou u omgaan met de vakantieperiode als in een dienst met volgtijdelijk vervoer het leerlingenvervoer vervalt?	De volgende antwoorden zijn gegeven: - Voor leerlingenvervoer maken wij gebruik van vaste chauffeurs. Chauffeurs hebben veelal gelijk met de leerlingen vakantie. Het overige vervoer, bijvoorbeeld Wmo-vervoer, schaaft in vakantieperiodes af. Voor deze periodes maken wij gebruik van aparte vakantieroosters. - Gebruik maken van de poule met Wmo-chauffeurs. - Afhankelijk hoe het vervoer wordt ingericht is dit de keuze van de regiehouder. De regiehouder zou ervoor kunnen kiezen om in perioden van schoolvakanties een aangepast dienstrooster toe te passen. - Lastig; kost of opdrachtgever of vervoerder geld.
	Personeel	
26	De kans is groot dat deze aanbesteding in dezelfde periode als het vervoer in Rotterdam op de markt komt en van start gaat. Welke risico's voorziet u indien dit inderdaad het geval is? En hoe kunt u deze risico's mitigeren?	Respondenten komen met de volgende antwoorden: - Inschrijvers kunnen veelal meerdere aanbestedingen aan, maar het wordt gewaardeerd als aanbestedende diensten hun planningen op elkaar afstemmen, zodat iedere aanbesteding de aandacht ontvangt die het verdient. - Het gelijktijdig wisselen van vervoerder in Drechtsteden en Rotterdam kan leiden tot een vraag naar chauffeurs in dezelfde periode. Dit kan leiden tot het vertrek van chauffeurs uit Drechtsteden naar Rotterdam. Het risico kan worden verminderd door niet gelijktijdig aan te besteden. Grote vervoerders hebben in eerste instantie meer aandacht voor "Rotterdam". - Dat is met name een risico voor opdrachtnemers die inschrijven op de mogelijke aanbesteding voor het vervoer in Rotterdam én de aanbesteding waar deze marktconsultatie een voorbereiding op is. - Dat een grote Rotterdamse vervoerder beide opdrachten binnenhaalt en het een puinhoop wordt.

27	Hoe denkt u aan personeel te komen in de huidige tijd? Het is immers meer regel dan uitzondering dat OPOV- lijsten nagenoeg leeg zijn en dat ook het SROI-/ UWV- nagenoeg geen kandidaten kunnen leveren.	De volgende antwoorden zijn beschreven: - Wij zijn een goede werkgever die zekerheid, vrijheid en ontwikkelingsmogelijkheden biedt aan medewerkers. We selecteren zorgvuldig opdrachtgevers, doen arbeidsmarktanalyses en voeren gerichte campagnes om personeel te vinden en te behouden. - We beschikken over een lokaal netwerk en zijn actief op sociale media, hebben een toegewijde HR, werken samen met diverse organisaties en bieden inwerk mogelijkheden aan chauffeurs. Momenteel hebben we geen significant chauffeurstekort. - We zien op dit moment een zeer kleine stijging in het aantal sollicitanten. Het lijkt erop dat de salarisverhoging van 8% in 2023 en 4% in 2024 voldoende perspectief biedt voor nieuwe taxichauffeurs. - Goed werkgeverschap.
----	---	--

Ingezonden reactie en conform verzoek opgenomen in het verslag

"Zoals eerder bij monde van onze advocaat kenbaar gemaakt dient u zo spoedig mogelijk aan te besteden. Begin oktober 2022 -meer dan 34 weken geleden- was reeds bekend dat de vervoerder de dienstverlening niet langer kon uitvoeren of per januari 2023 niet ging uitvoeren. Vanaf dat moment had u ruim de tijd de opdrachten opnieuw in de markt te zetten. Een herijking is helemaal niet aan de orde. Krap een jaar geleden heeft u immers de aanbestede opdracht gegund na een marktverkenning.

Wij wensen dan ook geen antwoord te geven op uw vragen om verdere vertragingen in het aanbestedingsproces te voorkomen.

Ik verzoek u onze reactie mee te nemen in uw verslag, zoals u heeft opgenomen op pagina 4 van de "Leidraad marktverkenning Leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en doelgroepenvervoer."