

Verslag marktconsultatie Publiek Vervoer Groningen en Drenthe

versie 15 november 2024



Uitgegeven door	Publiek Vervoer Groningen Drenthe
Contact	Via aanbestedingsplatform
Datum	15 november 2024
Status	Definitief
Versienummer	0.1

Voorwoord

Voor u ligt het verslag van de marktconsultatie van Publiek Vervoer Groningen Drenthe (hierna: Publiek Vervoer). Ter voorbereiding op de openbare Europese aanbesteding voor verschillende vervoersvormen binnen Groningen en Drenthe heeft Publiek Vervoer een marktconsultatie georganiseerd. Dit proces had tot doel om potentiële marktpartijen uit te nodigen die kunnen bijdragen aan het beantwoorden van de vragen van Publiek Vervoer over deze vervoersdiensten.

De marktconsultatie vond plaats op 6, 7 en 11 november en bestond uit 1-op-1 gesprekken met verschillende partijen. In dit verslag worden de verschillende onderdelen van de consultatie besproken, evenals de antwoorden op de gestelde vragen. De belangrijkste opmerkingen, vragen en antwoorden zijn hierin verder uitgewerkt.

Publiek Vervoer is voornemens de inzichten van de marktpartijen te gebruiken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Publiek Vervoer is voornemens om voor publicatie van de aanbesteding een pre-bid te plannen met de markt. Tijdens de pre-bidconferentie worden onder andere de toelatingseisen en de technische en financiële componenten van het aan te besteden contract besproken, verduidelijkt en toegelicht, met inbegrip van vragen en verduidelijkingen die door de potentiële bidders vóór en tijdens de pre-bidconferentie zijn gesteld.

1. Verslaglegging marktconsultatie

1. Scope

- **Kunt u aangeven welke elementen nodig zijn om het Jeugdwet-vervoer, leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer, hubtaxi, Participatiewetvervoer en Wmo-vervoersdiensten te combineren? Welke elementen maken deze combinatie eventueel niet mogelijk?**

Alle vervoerders erkennen de voordelen van het combineren van vervoersdiensten zoals Jeugdwet-vervoer, leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Wmo-vervoer, om kosten te besparen en efficiëntie te verbeteren. Er zijn echter belemmeringen, zoals specifieke eisen per doelgroep (bijv. individuele begeleiding of rolstoeltoegankelijkheid) en de noodzaak voor nauwkeurige planning om de verschillende vervoersbehoeften op elkaar af te stemmen. Uit de antwoorden van de verschillende vervoerders blijkt dat er een breed scala aan factoren is die relevant zijn voor het succesvol combineren van Jeugdwet-vervoer, leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer, hubtaxi, Participatiewet-vervoer en Wmo-vervoersdiensten. Hieronder volgt een samenvatting van de hoofdlijnen:

1. Noodzakelijke Elementen voor Combinatie:

- **Integrale Benadering en Gezamenlijke Planning:** Een gezamenlijke visie en een afgestemde planningssystematiek zijn cruciaal. Dit omvat planning die ritten volgtijdelijk of gelijktijdig combineert wanneer tijdsvensters overeenkomen.
- **Kennisdeling en Samenwerking:** Goede samenwerking tussen gemeenten, vervoerders en andere betrokken partijen is nodig voor kennisdeling en het creëren van synergie.
- **Centralisatie van Reizigersgegevens:** Een centrale vastlegging van reizigersprofielen en indicaties is van belang voor een effectieve routeplanning.
- **Flexibiliteit in Timing en Locaties:** Flexibiliteit in ophaallocaties en tijdsblokken vergemakkelijkt de combinatie van vervoersstromen.
- **Breed Inzetbaar Wagenpark:** Diverse voertuigen en getraind personeel die aan de specifieke behoeften van verschillende doelgroepen kunnen voldoen.

2. Uitdagingen en Belemmeringen:

- **Specifieke Eisen en Beperkingen per Doelgroep:** Verschillende doelgroepen hebben specifieke indicaties (zoals solo-vervoer, rolstoeltoegang) die combinatie kunnen beperken.
- **Inconsistenties in Regels en Financiering:** Regelgeving, financieringsstructuren en de tijdsgebonden aard van sommige diensten kunnen de flexibiliteit en efficiency beperken.
- **Privacy- en Veiligheidseisen:** Strikte eisen rond privacy en veiligheid vormen ook een uitdaging voor het samenbrengen van de diverse doelgroepen.
- **Technologische Integratie:** Verschillende softwarepakketten voor groeps- en vraagafhankelijk vervoer vormen een obstakel voor een naadloze combinatie van vervoersvormen.

Samenvattend blijkt dat combinatie mogelijk is met de juiste aanpassingen in planning, infrastructuur en samenwerking, maar dat er ook aanzienlijke uitdagingen bestaan die vraaggerichte flexibiliteit en duidelijke beleidsaanpassingen vereisen om de synergie tussen deze diensten te optimaliseren. Als tip is door een vervoerder meegegeven om alleen voertuigen met een gangpad uit te vragen, om de combinatiegraad te vergroten.

- **Stel dat er gemeenten zijn die gedurende de looptijd van de overeenkomst aanvullende vervoersstromen willen integreren (zoals hierboven benoemd). Welke informatie is dan nodig om bij inschrijving een realistische prijs te kunnen bepalen?**

Om tijdens de overeenkomst aanvullende vervoersstromen te kunnen integreren, hebben de vervoerders gedetailleerde informatie nodig over vervoervolumes, tijden en reizigersbehoeften. Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de verschillen in eisen tussen vervoersvormen. Neem bijvoorbeeld het Jeugdwetvervoer, kan moeilijk combineerbaar zijn met andere vervoersstromen vanwege hoge uitval en last-minute afmeldingen. De vervoerders geven allen aan dat er een aantal essentiële elementen en details nodig zijn om bij de inschrijving een realistische prijs te kunnen bepalen voor de integratie van aanvullende vervoersstromen gedurende de looptijd van de overeenkomst. Hier volgt een samenvatting van deze elementen:

1. Vervoersvolumes en Routegegevens:

- Gedetailleerde gegevens over het aantal ritten, reizigers, route-informatie (inclusief start- en bestemmingslocaties), en gemiddelde reisafstanden zijn noodzakelijk om de capaciteit en kosten te schatten.

2. Tijdschema's en Flexibiliteit:

- Informatie over de tijdsblokken (piek- en daluren), seizoenspatronen en de gewenste flexibiliteit in aanvangs- en eindtijden, evenals de mogelijkheid om ritten te combineren, zijn belangrijk voor een efficiënte planning.

3. Gebruikers- en Dienstvereisten:

- Gedetailleerde informatie over de doelgroep (zoals rolstoelgebruikers, begeleidingsbehoefte, indicaties) en specifieke dienstvereisten, inclusief toegankelijkheids- en duurzaamheidseisen, zijn nodig om de dienstverlening aan te passen aan verschillende reizigers.

4. Contractuele en Financiële Voorwaarden:

- Duidelijke tariefstructuren, voorwaarden voor opzegging en wijziging, budgettaire kaders, en afspraken over prijsindexering zijn cruciaal om financiële risico's en onverwachte kostenverhogingen te beheersen.

5. Technische en Communicatievereisten:

- Specificaties omtrent benodigde ICT-systemen (zoals planningsoftware en datakoppelingen via API's), en communicatiemethoden voor reizigersinformatie zijn vereist om operationele efficiëntie te bevorderen.

6. Wettelijke en Veiligheidseisen:

- Vervoerders moeten geïnformeerd worden over relevante regelgeving, veiligheidsvereisten en eventuele vergunningseisen die van toepassing zijn op de nieuwe vervoersstromen.

7. Risico- en Samenwerkingsbeheer:

- Een risicoanalyse, inclusief plannen voor onvoorziene omstandigheden (zoals annuleringen), en heldere verwachtingen over samenwerking en contractduur helpen vervoerders om langetermijnstrategieën te ontwikkelen en kosten nauwkeurig te ramen.

Samengevat benadrukken de vervoerders dat gedetailleerde, gestructureerde informatie over deze aspecten nodig is om een passende en duurzame prijsstelling te garanderen. Sommige vervoerders wijzen ook op de noodzaak van voortdurende afstemming tijdens de looptijd van het contract om aanpassingen en specificaties in lijn te brengen met eventuele wijzigingen in de behoeften van gemeenten.

- **Hoe ziet u de ontwikkeling van OVpay en onder welke condities zou u dit kunnen implementeren?**

OVpay wordt als een positieve ontwikkeling gezien vanwege het gemak voor reizigers, maar de vervoerders benoemen praktische uitdagingen zoals extra hardware-eisen en hoge kosten voor implementatie. Er wordt geadviseerd dat opdrachtgevers financiële en logistieke ondersteuning bieden om OVpay succesvol te integreren.

- **In paragraaf 1.2 is de huidige perceelindeling aangetoond. Ziet u mogelijkheden tot verbetering? Zo ja, kunt u aangeven welke mogelijkheden?**

Er zijn gemengde reacties op de bestaande perceelindeling. Sommige vervoerders adviseren een compactere indeling gericht op vervoersstromen, terwijl anderen vinden dat de huidige indeling functioneel is. Een voorstel is om regionale verschillen te respecteren, zodat bijvoorbeeld stedelijke en landelijke ritten in aparte percelen kunnen blijven. Het grensoverschrijdend vervoer kan volgens enkele vervoerders efficiënter worden georganiseerd. Dit kan worden bevorderd door in het contract percentages vast te leggen voor het overdragen van vervoer aan andere vervoerders. Daarnaast is samenwerking in dit proces van groot belang. De huidige eis met betrekking tot grensoverschrijdend vervoer dient daarom te worden aangepast om een uitvoering te realiseren die voor alle partijen werkbaar en wenselijk is. Ook is benoemd dat het wenselijk is om het inschrijven op de percelen te beperken tot een maximum, zodat iedere vervoerder de mogelijkheid heeft om een inschrijving te doen. Daarnaast is ook opgemerkt dat de percelen juist groter zouden moeten in plaats van gelijk of kleiner.

- **Welke informatie heeft u van de opdrachtgever nodig om een optimale uitvoering van het vervoer zoals gevraagd en samenwerking met de betrokken partijen te realiseren?**

De vervoerders geven aan dat zij gedetailleerde operationele informatie nodig hebben, waaronder vervoervolumes, financiële structuren en een vaste contactpersoon voor directe communicatie. Dit stelt hen in staat een flexibel en effectief vervoersplan te ontwikkelen en aan te passen aan veranderende behoeften.

2. Looptijd overeenkomst

- **Wat acht u, gezien onze ambities, een passende looptijd van de overeenkomst en waarom?**

Een langere contractperiode van 7 tot 10 jaar wordt aanbevolen om duurzame investeringen in voertuigen en infrastructuur te ondersteunen maar ook om een partnerschap op te zetten tussen opdrachtnemer en opdrachtgever. Deze langere termijn biedt de mogelijkheid om de dienstverlening te stabiliseren en efficiënte processen op te bouwen. Ook helpt het om de kosten van duurzame investeringen te spreiden en risico's te verlagen.

3. Programma van Eisen

- **Welke eisen zijn volgens u essentieel voor het organiseren van passend vervoer?**

Er worden verschillende criteria aanbevolen voor een goede uitvoering, waaronder eisen aan voertuigkwaliteit, training van chauffeurs en beschikbaarheid van flexibele ICT-systemen. De nadruk ligt op het stellen van doelgerichte eisen, zodat vervoerders hun expertise optimaal kunnen benutten in plaats van zich te beperken tot gedetailleerde specificaties.

- **Welke eisen zouden we volgens u niet moeten stellen, met name met betrekking tot de dienstverlening aan onze kwetsbare inwoners?**

Vervoerders raden aan om de eisen niet te strak te maken voor diensten aan kwetsbare doelgroepen. Bijvoorbeeld: eisen aan vervoersrestricties en routes moeten praktisch blijven. Ook zijn te strikte eisen voor rolstoeltoegang vaak onnodig beperkend en belemmeren deze een soepele uitvoering. Daarnaast zijn eisen zoals 100% vaste chauffeurs niet meer haalbaar in de praktijk. Vaste chauffeurs uitvragen is prima maar het percentage moet er vanaf.

- **Wij overwegen de eis dat de vervoerder dient te voldoen aan de MaaSkoppeling via de TOMP-API. Hoe beoordeelt u deze eis?**

De MaaS-koppeling wordt over het algemeen positief ontvangen, omdat deze een naadloze integratie tussen vervoersdiensten mogelijk maakt. Vervoerders vragen wel om duidelijke financieringsstructuren en voldoende tijd voor implementatie, gezien de technische complexiteit.

4. Duurzaamheid

- **Wat zijn maatregelen op het gebied van duurzaamheid die we kunnen eisen? En wat zijn jullie ervaringen daarmee, zowel in praktische uitvoering als qua meerkosten of minder kosten?**

Er wordt unaniem geadviseerd om zero-emissie (ZE) voertuigen gefaseerd te introduceren. De vervoerders benadrukken de hoge kosten en beperkte actieradius van elektrische voertuigen en suggereren dat rolstoeltoegankelijke voertuigen voorlopig worden uitgesloten van de ZE-eisen. Ondersteuning van de opdrachtgever is gewenst en soms noodzakelijk voor subsidies en infrastructuur (bijvoorbeeld laadinfra organiseren).

- **Wij streven naar 100% duurzaam vervoer. Wat heeft u hiervoor nodig van de opdrachtgever?**

De vervoerders vragen om lange contractperiodes, flexibiliteit in de ZE-eisen, en hulp bij het aanleggen van laadvoorzieningen. Voor een transitie naar volledig duurzaam vervoer is een realistisch ingroeimodel tot 2030 een logische stap. Ook is het leerlingenvervoer volgtijdelijk laten rijden een middel om dit na te kunnen streven.

5. Aanbesteding

- **Wat beschouwt u als best practices met betrekking tot de aanbestedingsprocedure (bijv. procedurevorm, gunningscriteria, beoordelingsmethode)?**

Transparantie, een goede balans tussen prijs en kwaliteit en flexibele gunningscriteria worden als belangrijk beschouwd. De EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) met een prijs/kwaliteitverhouding van 20/80 wordt aanbevolen om kwaliteitsgericht vervoer te waarborgen.

- **Wat acht u een realistisch percentage voor SROI en hoe zou dit ingevuld kunnen worden?**

Realistische percentages voor SROI variëren tussen 2% en 5%. De vervoerders benadrukken dat deze percentages haalbaar moeten blijven, en dat het beschikbaar stellen van geschikte SROI-kandidaten door gemeenten een uitdaging is.

6. Innovaties

- **Hoe kunt u bijdragen aan het 'zelfstandig leren reizen' van reizigers?**

Veel vervoerders zien mogelijkheden om reizigers te helpen met zelfstandig reizen, vooral via proefdagen en persoonlijke begeleiding door speciaal opgeleide assistenten. Deze begeleiding kan ook worden geïntegreerd met andere vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer, zodat reizigers geleidelijk meer zelfstandig leren reizen. Vervoerders geven echter aan dat het begeleiden van reizigers richting meer zelfstandigheid een gedeelde verantwoordelijkheid moet zijn, waarbij ook de gemeente een rol speelt. Ze stellen dat een reiziger mogelijk al bij de toewijzing van de vervoersindicatie voorbereid moet worden op de stap naar zelfstandig reizen, zodat de vervoerder niet achteraf het volledige proces hoeft over te nemen.

- **Welke innovaties voorziet u in de komende jaren binnen het vervoer onder deze contracten? (Bijv. zelfrijdende taxi's)**

Vervoerders voorzien een sterke toename in technologische ontwikkelingen de komende jaren, gericht op toegang tot, planning, boeken, en betalen van ritten. Het gebruik van realtime data en het aanbieden van multimodale reisopties binnen apps en platformen worden genoemd als waardevolle innovaties die het gebruiksgemak en de efficiëntie verhogen. De verdere ontwikkeling van elektrisch en autonoom vervoer wordt als potentieel waardevol gezien, hoewel de toepassing voor kwetsbare doelgroepen beperkt blijft door veiligheids- en betrouwbaarheidsoverwegingen. De vervoerders stellen voor om innovaties zoals zelfrijdende taxi's stapsgewijs te introduceren, met aandacht voor specifieke behoeften van kwetsbare groepen en de noodzaak van een back-up of toezichtssysteem.

- **Met betrekking tot zelfrijdende taxi's, welke eisen zouden wij hierover in het Programma van Eisen moeten opnemen?**

De vervoerders zijn het erover eens dat zelfrijdende taxi's op korte termijn waarschijnlijk niet geschikt zijn voor zorggerelateerd vervoer, gezien de specifieke behoeften van kwetsbare passagiers zoals ouderen en mensen met mobiliteitsbeperkingen. Veiligheidseisen, noodbediening en assistentie bij het in- en uitstappen zijn aspecten die aandacht vereisen. Enkele vervoerders adviseren om te beginnen met experimenten en pilots, bijvoorbeeld op bepaalde goed gedefinieerde routes. In een toekomstig Programma van Eisen (PvE) zouden specificaties voor de betrouwbaarheid van autonome systemen, AVG-naleving en noodprotocollen opgenomen moeten worden om het gebruik in de praktijk haalbaar en veilig te maken.

- **Wat zijn uw ideeën en mogelijkheden voor kleinschalig vervoer (max. 3 personen)?**

Vervoerders zijn van mening dat kleinschalig vervoer (tot drie personen) kan bijdragen aan verbeterde dienstverlening, vooral in landelijke gebieden. Dit vervoer zou vraaggestuurd kunnen worden ingezet en kan als alternatief dienen voor reguliere OV-lijnen in minder bevolkte gebieden. De aanbieders geven echter aan dat de uitvoerbaarheid afhankelijk is van de beschikbaarheid van personeel en de flexibiliteit van de gemeente om ritten met verschillende doelen te combineren. Zo kan kleinschalig vervoer bijvoorbeeld ingezet worden als voor- of natransport naar OV-hubs. Een aantal vervoerders zien in kleinschalig vervoer een manier om kosten en tijd te besparen, mits dit vervoer goed wordt geïntegreerd met anderen vervoersvormen.

- **Heeft u ideeën om het vervoer te optimaliseren? (duurzaam, betaalbaar, efficiënt en uitvoerbaar).**

Vervoerders stellen voor om het vervoer te optimaliseren door de inzet van real-time data en slimme routeplanning, waarmee voertuigen dynamisch routes kunnen aanpassen. Daarnaast zien ze voordelen in geïntegreerde ICT-systemen voor betere samenwerking tussen vervoerders en opdrachtgever. Het belang van Mobility-as-a-Service (MaaS)-oplossingen en flexibele abonnementen die reizigers stimuleren om buiten de piekuren te reizen wordt benadrukt, wat kan bijdragen aan zowel kostenefficiëntie als duurzaamheid. Het bundelen van het aanbod, bijvoorbeeld 3 aanmeldingen binnen een kwartier samenvoegen, helpt hier ook bij.

- **Als het OV-bureau het nieuwe PvE voor de aanbesteding van het OV gaat opstellen, waar zouden ze dan rekening mee moeten houden om combinaties tussen doelgroepenvervoer en OV mogelijk te maken? (vervoer, ICT, reisinformatie, etc)**

De vervoerders hebben verschillende suggesties en aanbevelingen voor het OV-bureau om combinaties tussen doelgroepenvervoer en regulier openbaar vervoer (OV) te verbeteren en mogelijk te maken:

- **Flexibele routes en capaciteit:** Vervoerders adviseren om OV-routes en dienstregelingen flexibel in te richten zodat deze kunnen inspelen op vraagafhankelijk vervoer en verschillende doelgroepen kunnen bedienen. Zo kunnen in landelijke gebieden vraaggestuurde ritten worden gecombineerd met OV-routes.
- **Geïntegreerde ICT-systemen:** Een centraal platform voor boekingen, ritplanning en betalingen is essentieel. Vervoerders benadrukken het belang van een systeem dat realtime informatie levert en toegang biedt tot zowel doelgroepenvervoer als OV-opties. Door alle vervoermodaliteiten via een gezamenlijke ICT-infrastructuur aan te sturen, kan de overstap tussen vervoersdiensten eenvoudiger en efficiënter worden geregeld.
- **Toegankelijke voertuigen en haltes:** Toegankelijkheid moet worden gegarandeerd, vooral voor reizigers met mobiliteitsbeperkingen. Zo stelt een vervoerder dat zowel de voertuigen als de overstappunten, zoals bushaltes en hubs, voorzien moeten zijn van lage instappen, rolstoelvriendelijke faciliteiten en langere halteringstijden. Dit maakt overstappen voor kwetsbare doelgroepen, zoals rolstoelgebruikers, mogelijk en comfortabel.
- **Realtime reisinformatie en gebruiksvriendelijke communicatie:** Een duidelijk en toegankelijk informatiesysteem, bijvoorbeeld via apps of displays, stelt reizigers in staat om hun reis soepel te plannen en eventuele overstaptijden in te zien. Zo stelt een vervoerder dat actuele reisinformatie voor beide vervoersvormen beschikbaar moet zijn en geïntegreerd moet worden, zodat reizigers goed geïnformeerd blijven en hun reisplannen waar nodig kunnen aanpassen.
- **Uniform betaalsysteem:** Het gebruik van een uniform betaalsysteem zoals OVpay wordt sterk aanbevolen, zodat reizigers gemakkelijk kunnen in- en uitchecken bij zowel OV als doelgroepenvervoer zonder verschillende betaalmethoden te hoeven gebruiken. Vervoerders geven aan dat deze maatregel de drempel verlaagt om van beide vervoersopties gebruik te maken en het gebruiksgemak voor reizigers verhoogt.
- **Samenwerking tussen vervoerders en gemeenten:** Goede samenwerking tussen OV-vervoerders, doelgroepenvervoerders, en lokale overheden is cruciaal voor het succes van geïntegreerd vervoer. Vervoerders raden aan dat het OV-bureau een faciliterende rol speelt bij het delen van gegevens en bij het afstemmen van de operationele aspecten tussen de verschillende vervoerders, zodat gecombineerde ritten naadloos kunnen worden uitgevoerd.

In het algemeen geven de vervoerders aan dat succesvolle combinaties tussen doelgroepenvervoer en OV zowel technologische oplossingen als operationele afstemming vereisen. Een sterk gecoördineerde benadering en flexibele, toegankelijke infrastructuur zullen bijdragen aan betere dienstverlening voor alle doelgroepen en een efficiënter vervoerssysteem.

7. Communicatie

- **Wat zijn volgens u passende en nodige communicatiemethoden waarbij u de benodigde informatie over inwoners kunt delen met de chauffeur?**

Voor de veilige en effectieve uitwisseling van informatie met chauffeurs zijn beveiligde digitale systemen zoals apps en boordcomputers onmisbaar. Hierbij is het belangrijk om te zorgen dat chauffeurs alleen de informatie krijgen die strikt noodzakelijk is voor hun werk. Veel vervoerders geven aan dat gegevens zoals speciale behoeften van reizigers wel beschikbaar moeten zijn, maar zonder inbreuk te maken op hun privacy. Een vervoerder stelt bijvoorbeeld voor dat chauffeurs kunnen worden getraind in de omgang met gevoelige gegevens, en dat een ISO 27001-certificering kan helpen om gegevensuitwisseling veilig en compliant te houden met de AVG-wetgeving.

- **Welke oplossingen ziet u om ouders continu te voorzien van belangrijke gegevens, zoals ophaaltijd, tijd van thuiskomen en afmeldingen?**

Om ouders van reizigers goed te informeren over ophaal- en aankomsttijden, adviseren de vervoerders het gebruik van real-time meldingen via een app, SMS, of e-mail. Apps kunnen ouders direct op de hoogte brengen van vertragingen of wijzigingen, waarbij GPS-tracking hen in staat stelt de exacte locatie van het voertuig te volgen. Voor ouders die geen gebruik willen maken van digitale middelen, blijven alternatieve kanalen zoals een telefonische servicedesk beschikbaar. De vervoerders benadrukken het belang van transparantie en bereikbaarheid om het vertrouwen van ouders in de vervoersdienst te waarborgen.

- **Data wordt in de toekomst nog meer van toegevoegde waarde voor de ontwikkeling en uitvoer van het vervoer. Hiervoor is beschikbaarheid en (verplichte) uitwisseling van data nodig. Hoe kijken jullie naar de (on)mogelijkheden om data uit te wisselen?**

Data-uitwisseling wordt gezien als cruciaal voor een soepel verlopend vervoersproces, vooral om vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen en planning te verbeteren. Echter, de vervoerders benadrukken het belang van beveiliging en privacy bij het delen van gegevens. ISO-certificeringen (zoals ISO 27001) worden aanbevolen om te zorgen dat data-uitwisseling veilig en compliant is met de AVG. Vervoerders zien mogelijkheden voor real-time integratie van rittendata, wat het plannen en uitvoeren van vervoer verder kan stroomlijnen. De uitwisseling van data tussen vervoerders, de opdrachtgever, en zelfs reizigers kan ook helpen bij het optimaliseren van de klanttevredenheid en het aanpassen van het vervoersaanbod op basis van reisgedrag.

8. Tarieven

- **Kunt u feedback geven op de huidige afrekensystematiek (zie bijgevoegd document), inclusief opslagtarieven?**

De huidige afrekensystematiek wordt over het algemeen gezien als passend, hoewel enkele vervoerders aangeven dat er mogelijk aanpassingen nodig zijn afhankelijk van de vervoersvorm. Bijvoorbeeld, Jeugdwetvervoer heeft specifieke kenmerken zoals last-minute annuleringen en variabele ritten, die moeilijk zijn te combineren met andere vervoersvormen en hogere kosten met zich meebrengen. Ook de kamer tot kamer en huis tot huis tarifiering, zal opnieuw bekeken moeten worden.

- **Zijn er volgens u andere passende financieringsvormen voor deze contracten?**

Vervoerders zien over het algemeen geen dringende behoefte aan geheel nieuwe financieringsvormen, maar geven aan dat flexibiliteit in de bestaande structuren belangrijk is om in te spelen op de diverse kosten per vervoersvorm. Zo suggereert een vervoerder bijvoorbeeld een combinatie van een vast starttarief per route en een variabel tarief afhankelijk van het vervoerstype. Dit model kan meer recht doen aan de variërende kostendynamieken binnen bijvoorbeeld Wmo- en Jeugdwetvervoer, waar de vraag en frequentie verschillen.

- **Zou een integrale all-in uurprijs voor alle vervoersvormen volgens u een geschikte optie zijn?**

Een all-in uurprijs voor alle vervoersvormen wordt niet aanbevolen, aangezien de kostenstructuren per type vervoer sterk verschillen. In plaats daarvan wordt voorgesteld om met verschillende tarieven per vervoerssoort te werken. Bijvoorbeeld, incidenteel Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer kunnen baat hebben bij afzonderlijke tarieven om beter aan te sluiten op hun

specifieke kosten en inzet. Een gedifferentieerde tariefstructuur maakt het mogelijk om kosten op een eerlijke en transparante manier te verdelen, zonder vervoerders financieel onder druk te zetten.

- **Waarom zouden we wel of niet moeten werken met een bandbreedte waarbinnen tarieven aangeboden dienen te worden?**

Veel vervoerders zien voordelen in een tariefbandbreedte om een 'race to the bottom' te voorkomen. De vervoerders geven aan dat zonder minimumtarieven de kwaliteit van het vervoer onder druk kan komen te staan, doordat inschrijvingen tegen extreem lage tarieven vaak leiden tot slechte arbeidsomstandigheden en lagere kwaliteit. Een vast minimumtarief kan helpen om een balans te bewaren tussen prijs en kwaliteit, en tegelijkertijd zorgen voor een duurzaam contract.

- **Wat is uw visie op de tarieven (NGZ) Jeugdwetvervoer?**

Veel vervoerders geven aan dat Jeugdwetvervoer niet zomaar op dezelfde wijze kan worden geprijsd als leerlingenvervoer, omdat de aard van het vervoer verschilt. Jeugdwetvervoer heeft doorgaans minder mogelijkheden voor combinatievervoer en hogere uitval door last-minute afmeldingen. Dit maakt het een grilliger en kostbaarder vervoersvorm, en vervoerders raden aan om dit vervoer een aparte tariefstructuur te geven die de werkelijke kosten weerspiegelt. Door deze kosten op een passende manier te vergoeden, wordt het risico voor vervoerders beperkt en kunnen zij een kwalitatieve dienst blijven leveren.

- **Levert het voor de uitvoer van het doelgroepenvervoer efficiency en kostenbesparing op als er door gemeenten wordt gestuurd op het niet dagdagelijks afnemen van vervoer, bijvoorbeeld Leerlingenvervoer?**

Het niet dagelijks afnemen van vervoer, bijvoorbeeld binnen het leerlingenvervoer, kan volgens de vervoerders leiden tot besparingen en efficiëntere inzet van voertuigen. Vervoerders geven aan dat een vierdaagse schoolweek met minder vervoersdagen kosten kan drukken door lagere voertuig- en personeelsinzet. Ze benadrukken echter dat voor significante besparingen, duidelijke communicatie en planning met ouders en scholen nodig is, evenals een flexibele aanpassing van routes. Vervoerders wijzen erop dat deze aanpak kostenbesparend kan werken, mits gemeenten hier duidelijke afspraken over maken en er geen onverwachte vervoerswijzigingen optreden die de logistiek compliceren.

In samenvatting adviseren de vervoerders om voor elke vervoersvorm specifieke tariefmodellen te hanteren, waarbij rekening wordt gehouden met de wisselende vraag, kostenstructuren en flexibiliteitsvereisten. Ze ondersteunen een gedifferentieerde aanpak die kosten en kwaliteit in balans houdt en bieden suggesties om het vervoer op niet-dagelijkse basis in te richten voor verdere efficiëntie.