

Memo

Aan : -
Cc. : -
Van : Forseti
Betreft : Marktconsultatie Wmo-vervoer Limburg
Datum : 27-10-2015
Kenmerk : -

Inleiding

Vanaf 2013 werken 32 Limburgse gemeenten (met uitzondering van Mook en Middelaar; deze gemeente sluit aan bij Nijmegen) samen aan de ontwikkeling van toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Hieraan ligt een aantal aanleidingen ten grondslag:

1. Het huidige doelgroepenvervoer is versnipperd georganiseerd.
2. De afgelopen jaren hebben gemeenten nieuwe taken gekregen vanuit de decentralisaties jeugdzorg, AWBZ en participatie. De functie vervoer wordt daardoor uitgebreid. Doelgroepenvervoer omvat het vervoer voor Wmo (nu ook Regiotaxi), leerlingen, WsW en vanaf 1 januari 2015 AWBZ (extramuraal en jeugd).
3. De voornoemde decentralisaties gaan in het algemeen gepaard met een beperking van beschikbare middelen.
4. Per 11 december 2016 loopt de concessie voor het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in Limburg af. De Provincie Limburg besteedt het openbaar vervoer (OV) aan; Regiotaxi Wmo wordt niet meer door de provincie aanbesteed. Gemeenten zijn dus vanaf 11 december 2016 verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering van bovengenoemd doelgroepenvervoer.

De samenwerkende 32 Limburgse gemeenten hebben de visie dat zij door middel van samenwerking in het doelgroepenvervoer een antwoord kunnen bieden op de uitdagingen zoals voorgaand benoemd.

De samenwerkende gemeenten willen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Hierbij aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) toegankelijke voorzieningen
- Bevorderen dat burgers optimaal deelnemen aan samenleving, ook door SROI (social return on investment)
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.

De noodzakelijke organisatie wordt op dit moment ontwikkeld en opgezet. Het is o.a. de bedoeling dat vervoerstromen op termijn zoveel mogelijk gebundeld en volgtijdelijk gepland worden, om een zo groot mogelijke efficiëntie in het vervoer te bereiken. De mobiliteitsorganisatie regelt alle aspecten van het vervoer, inclusief planning, maar niet het vervoer zelf. Dit vervoer moet gecontracteerd worden bij meerdere vervoerders.

Binnen de nieuwe samenwerking wordt nu de mobiliteitscentrale (volgens regiemodel) voorbereid. Het operationeel regievoeren over vervoer in een publieke organisatie zien de gemeente als één van de sturingsinstrumenten om de ambities te bereiken.

Het werkmotto van de organisatie in ontwikkeling is:

Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden

Prioriteit heeft nu het continueren van het Wmo-vervoer vanaf 11 december 2016, vanwege het eindigen van de huidige concessies. In latere jaren zullen andere doelgroepen vervoersstromen worden toegevoegd.

Scheiding regie en uitvoering

Gemeenten hebben ervoor gekozen een scheiding aan te brengen tussen regie en planning (operationele regie) enerzijds en de uitvoering van het vervoer anderzijds. De operationele regie en planning wordt uitgevoerd door een nog op te zetten mobiliteitscentrale die valt onder publiekrechtelijke eindverantwoordelijkheid. Deze centrale verzamelt de vervoeraanvragen voor meerdere vervoerssystemen, plant en zet de ritten uit bij één of meerdere vervoerders. Door de scheiding tussen regie en uitvoering kunnen op termijn diverse vervoervormen worden aangestuurd door de vervoercentrale. De scheiding in regie en uitvoering betekent ook een andere manier van contracteren van vervoerders. Zij doen niet meer de planning maar leveren enkel chauffeurs en vervoermiddelen. De beleidstaken blijven de verantwoordelijkheid van de gemeenten. De mobiliteitscentrale biedt de juiste instrumenten om ambities op gebied van kwaliteit, beheersbaarheid en toepassen van de kanteling in het vervoer op gemeenteniveau te kunnen realiseren.

Marktconsultatie

De start van de aanbesteding van het Wmo-vervoer voor Limburg is voorzien voor begin 2016. Voorafgaand aan de aanbesteding wordt een marktconsultatie gehouden. Deze consultatie is enerzijds bedoeld om taxivervoerders te informeren over de gemaakte keuzes en anderzijds om ze een aantal inhoudelijke vragen te stellen.

Alle geïnteresseerden worden uitgenodigd schriftelijk te reageren op de vragen die als bijlage bij dit consultatiedocument zijn gevoegd. Daarnaast nodigt de opdrachtgever mogelijk enkele deelnemers uit voor een verdiepend gesprek. De resultaten van de schriftelijke ronde en de verdiepende gesprekken worden gebundeld in een consultatieverslag, dat als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten openbaar wordt gemaakt.

Wij vragen u met ons mee te denken in de voorbereiding van de aanbesteding van het vervoer. Door middel van de marktconsultatie krijgt u als marktpartij de ruimte om innovatieve oplossingen, ideeën of suggesties aan te dragen.

Doel

Het doel van de marktconsultatie is tweeledig:

1. Allereerst willen we de markt graag informeren en meenemen in de plannen en keuzes die de Limburgse gemeenten maken voor het doelgroepenvervoer. Met de marktconsultatie willen we marktpartijen actief betrekken.

2. Voor de aanbesteding van het vervoer willen we graag concrete vraagpunten voorleggen aan de markt. De input die marktpartijen geven gebruiken we in de voorbereiding van de aanbesteding vervoer.

Contact

Het contact voor deze marktconsultatie loopt via e-mailadres:

secretariaat@doelgroepenvervoerlimburg.nl of telefonisch vanaf 2 november 2015 via nummer; 046-4574711.

Indienen van uw reactie op de marktconsultatie kan uitsluitend via het vermelde E-mailadres. De gemeenten laten zich bij deze marktconsultatie inhoudelijk begeleiden door Forseti.

Uitgangspunten

Uitgangspunt is een openbare schriftelijke consultatie. Hiermee wordt voorkomen dat de opdrachtgever antwoorden onjuist interpreteert. De mogelijkheid wordt opgehouden om, afhankelijk van de resultaten, in een latere fase verdiepende gesprekken te voeren en/of een bijeenkomst te organiseren bijvoorbeeld om de resultaten toe te lichten.

De gemeenten zijn voornemens de uitvoering van het vervoer door middel van een Europese openbare aanbesteding in de markt te zetten. Het doel van deze consultatie is dan ook nadrukkelijk niet om een voorselectie van geïnteresseerden te maken in het kader van de te houden aanbestedingen. Wij benadrukken hierbij dat uw deelname aan deze consultatie op geen wijze, positief of negatief, van invloed zal zijn op uw mogelijkheid tot deelname aan de aanbesteding(en).

Om de consultatie zo transparant mogelijk te doen en daarmee elke (markt)partij de kans te geven deel te nemen, worden gedurende deze consultatie de beginselen van non-discriminatie en transparantie in acht genomen. De deelnemende partijen dienen bij de informatieverschaffing duidelijk aan te geven waar het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft. Deze vertrouwelijke informatie zal niet openbaar worden gemaakt. Correspondentie en documenten worden na afloop van de consultatie niet geretourneerd.

De voertaal van de consultatie is Nederlands. Alle communicatie met betrekking tot deze consultatie dient te verlopen via de contactpersoon. Het is niet toegestaan contact op te nemen met andere medewerkers van de deelnemende gemeenten.

Eventueel aan deze marktconsultatie verbonden kosten komen niet in aanmerking voor vergoeding.

Dit document is enkel bestemd voor consultatie-doeleinden. Het consultatiedocument wordt ter beschikking gesteld onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat het uitsluitend wordt gebruikt om ideeën en suggesties aan te reiken over een potentiële samenwerking met de deelnemende gemeenten. Een deelname aan deze consultatie leidt niet tot verplichtingen van de deelnemende marktpartijen om overeenkomsten aan te gaan met de deelnemende gemeenten en omgekeerd.

De in dit document opgenomen informatie wordt geacht nauwkeurig te zijn bij publicatie. Alle informatie is echter onderhevig aan bewerkingen, wijzigingen en verbeteringen. De gemeenten aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de in dit document vermelde informatie.

Voor de ideeën, suggesties, opmerkingen en voorstellen die in antwoord op deze marktconsultatie worden ingediend kan een marktpartij zich niet beroepen op auteursrechtelijke bescherming. Het staat de gemeenten vrij om de informatie verkregen uit deze consultatie, met uitzondering van bedrijfsgevoelige informatie, op te nemen in de toekomstige opdrachten, zonder dat hier voor enige vergoeding verschuldigd is.

Procedure

Geïnteresseerde marktpartijen worden uitgenodigd om de bijbehorende vragen van deze consultatie te beantwoorden. In aanvulling op de schriftelijke reactie van deelnemers nodigt de opdrachtgever mogelijk enkele marktpartijen uit voor een verdiepend gesprek. In het kort bestaat deze procedure uit twee stappen:

- Verzamelen van schriftelijke reacties van marktpartijen op de in deze marktconsultatie gestelde vragen, zowel schriftelijk als door middel van interviews.
- Verslaglegging van mogelijke verdiepende interviews.

Bij de publicatie op TenderNed is de vragenlijst als separate bijlage beschikbaar gesteld.

Via een seperate brief zijn zo veel mogelijk taxi-ondernemingen die rijden in Limburg geattendeerd op deze publicatie.

Indienen vragenlijst en verslag

De uiterste termijn voor het indienen van de vragenlijst is 4-12-2015 12.00 uur via het e-mailadres: secretariaat@doelgroepenvervoerlimburg.nl.

Nadat de geïnteresseerde partijen de vragen uit het marktconsultatiedocument hebben beantwoord en de eventuele interviews zijn afgerond wordt het verslag van de marktconsultatie gepubliceerd op TenderNed.

Context doelgroepenvervoer Limburg

Het vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) is in Limburg voorheen door de provincie gelijktijdig met het OV aanbesteed. De provincie heeft recent het OV opnieuw aanbesteed maar dan zonder het gemeentelijk Wmo vervoer. De OV concessie gaat 11 december 2016 in. Dat betekent dat de gemeenten op die datum een alternatief moeten hebben voor het Wmo vervoer (regiotaxi).

Gemeenten zijn naast het Wmo vervoer ook verantwoordelijk voor leerlingenvervoer, WSW vervoer, vervoer in het kader van de jeugdwet en dagbesteding vervoer (voorheen AWBZ vervoer). Deze vervoersvormen tezamen worden doelgroepenvervoer genoemd. Een deel hiervan kent vaste tijden (geregeld vervoer) zoals het leerlingenvervoer, WSW vervoer en dagbesteding. Een ander deel rijdt vraagafhankelijk, namelijk het Wmo vervoer.

Ten aanzien van de organisatie van de verschillende vervoersvormen is duidelijk dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor verreweg het grootste deel van het doelgroepenvervoer. Een klein deel van het regiotaxi vervoer (voor de vrije reiziger) valt momenteel onder de verantwoordelijkheid van de provincie. Het in omvang beperkte WSW vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de werkinstellingen. Voor het dagbestedingsvervoer is naast het vervoer dat valt onder de regeling Wmo-bg ook sprake van vervoer van met name intramurale cliënten in het kader van de WIZ. Ook dit vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de instellingen.

De gemeenten zijn bezig om de toekomstige organisatie van het Wmo vervoer vorm te geven. Daarbij betrekken zij (op termijn) ook de andere vormen van doelgroepenvervoer. De kansen om het geheel efficiënter te organiseren zijn in beeld gebracht. Daartoe zijn meerdere samenwerkingsvormen en modellen beschouwd.

Ontwikkelperspectieven, ambities en uitgangspunten

De gemeenten werken sinds medio 2013 aan de toekomst van het doelgroepenvervoer. Daarin is gekeken naar een aantal belangrijke ontwikkelingen voor gemeenten met name ingegeven door de decentralisaties en daarmee gepaard gaande financiële opgave:

- Meer aandacht voor zelfredzaamheid (fiets, lopen, toegankelijk OV) en bijdrage

vanuit de samenleving (vrijwilligersvervoer, nabuurschap). Beide onder de noemer: kanteling.

- Voor maatwerk richting de klant is verdere integratie tussen vervoersvormen noodzakelijk.
- Meer oog voor kansen en belang van verdere integratie doelgroepenvervoer en OV.
- De gevolgen van ontwikkelingen zijn nog ongewis: dit vraagt om flexibiliteit.

Dit heeft geresulteerd in twee vastgestelde ontwikkelperspectieven: voor Noord- en Midden-Limburg en voor de regio Zuid-Limburg. De rode draad in deze ontwikkelperspectieven bestaat uit twee ambities:

Kanteling: optimaliseren zelfredzaamheid en sociale omgeving in mobiliteit.

De belangrijkste vorm is een groter beroep doen op de zelfredzaamheid van mensen rondom mobiliteit, bijvoorbeeld door (meer) gebruik te maken van de fiets, OV of eigen (aangepast) vervoer en door in eerste instantie de sociale omgeving te benutten. Collectieve en individuele vervoervoorzieningen hebben hierbij een vangnetfunctie, wanneer de eerste twee stappen geen uitkomst bieden. Gemeenten bepalen in hun beleid de mate waarin zij de zelfredzaamheid van mensen rondom mobiliteit doorvoeren.

Een andere mogelijkheid is het anders omgaan met de locatiekeuze van zorg en onderwijs door activiteiten slimmer te organiseren en waar mogelijk (afhankelijk van beleid en keuzes van gemeenten en instellingen) cliënten gebruik laten maken van activiteiten dichterbij hun eigen omgeving ofwel vervoer voorkomen.

De insteek is om het kwaliteits- en voorzieningenniveau op gebied van sociale activiteiten en mobiliteit te blijven garanderen, maar ook betaalbaar te houden.

Efficiënter doelgroepenvervoer.

Dit is gericht op het bij elkaar brengen van de plannings van verschillende vervoerssystemen en/of het meer volgtijdelijk combineren van vervoersvormen. In de gewenste situatie worden verschillende vervoersvormen zoals Wsw vervoer, leerlingenvervoer en WMO-dagbestedings-vervoer in tijd achter elkaar uitgevoerd, waardoor minder voertuigcapaciteit nodig is. De toepassing hiervan leidt tot minder vervoerbewegingen.

Om te sturen op de best passende vervoeroplossing voor de klant (kanteling) en een hogere efficiency in de uitvoering kiezen gemeenten voor een organisatie-model met daarin scheiding tussen regie op de vervoersvormen (door een mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer. In de huidige situatie is dit in zeer beperkte mate het geval, waardoor slimme combinaties tussen vervoersvormen niet of nauwelijks mogelijk zijn.

Om optimaal invulling te geven aan de ambities hebben gemeenten de volgende gezamenlijke uitgangspunten gedefinieerd:

- Flexibiliteit: de precieze gevolgen van de ontwikkelingen zijn nog onzeker en vragen daarom om flexibiliteit in de organisatie van vervoer. Dit geldt voor het OV en het doelgroepenvervoer; er is daarom behoefte aan 'mee-ademende' contracten.
- Bijdrage aan kanteling en substitutie naar OV: de zelfredzaamheid van mensen bevorderen, door hen (meer) te sturen richting OV, gebruik van fiets of eigen vervoer en benutting van de sociale omgeving. Ook sturing op gebruik van activiteiten dichterbij de eigen woonomgeving ofwel vervoer voorkomen.
- Beheersing kosten en kwaliteit tijdens contractperiode: optimaal grip op de kosten en uitvoeringskwaliteit voor gemeenten en mogelijkheden tot aanscherping.
- Mogelijkheid voor inbrengen vervoeroplossingen vanuit kleinschalige particuliere/maatschappelijke initiatieven.
- Kansen voor MKB: ook kleine ondernemers moeten de mogelijkheid hebben om zelfstandig ritten aan te nemen en uit te voeren.
- Een verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer. Dit vraagt om goede afstemming tussen gemeenten en de provincie.

- Duurzaamheid: bijdrage aan duurzame mobiliteit door middel van een efficiëntere inzet van voertuigen zijn er minder voertuigbewegingen nodig.
- Sturing: mogelijkheden om in het organisatiemodel bestuurlijk invloed uit te kunnen oefenen.
- De huidige bevoegdheden en verantwoordelijkheden van gemeenten in het doelgroepenvervoer niet veranderen. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor hun eigen indicatiestelling en blijven daarin ook beleidsvrijheid houden.
- Gemeenten bekijken voor iedere klant en vervoersvraag welke vervoeroplossing het beste passend is (maatwerk).
- Gemeenten streven naar een verdere integratie tussen verschillende vormen en –regelingen in het doelgroepenvervoer waar mogelijk.

Bijlage: vragenlijst

Thema 1: Algemene ontwikkelingen

- Welke ontwikkelingen ziet u aan de vraagkant van het vervoer, specifiek binnen het contractvervoer?
- Welke ontwikkelingen ziet u aan de aanbodkant van het vervoer, specifiek binnen het contractvervoer?
- Welke ontwikkelingen en innovaties ziet u in het vervoer zelf, specifiek op het vlak van voertuigtechnologie en op het vlak van chauffeurs?
- Welke gevolgen heeft de introductie van het regiemodel in Limburg voor uw bedrijfsvoering en de mogelijke inschrijving op de aanbesteding van het vervoer?

Thema 2: Procedure en contractueel

- Wat zijn voor- en nadelen van een korte en lange contractduur en wat is volgens u een acceptabele minimale contractuele looptijd?
- Hoeveel implementatie tijd heeft u nodig na gunning?
- Hoe kijkt u aan tegen bonus/malus regelingen binnen de vervoercontracten onder het regiemodel?
- Welke risico's en suggesties met betrekking tot het aanbestedingstraject wilt u meegeven?
- Wat zijn breekpunten als gevolg waarvan u mogelijk niet inschrijft op de aanbesteding?

Thema 3 Inrichting van het regiemodel

- Wat heeft u als vervoerder in het systeem nodig van de mobiliteitscentrale om de kwaliteit van de uitvoering van het vervoer te borgen?
- Hoe zou u door de mobiliteitscentrale aangestuurd willen worden?
- Wat is volgens u van belang voor een goede relatie tussen de centrale en vervoerders?
- Wat zijn volgens u eenvoudig meetbare KPI's (prestatie indicatoren) op basis waarvan de kwaliteit van het vervoer vastgesteld kan worden?
- Welke ideeën heeft u bij het bevorderen van de kanteling binnen het vervoer?
- Welke mogelijkheden ziet u in het maken van combinaties tussen verschillende vormen van doelgroepenvervoer?
- Hoe kijkt u aan tegen het 'omgekeerd' factureren waarbij de mobiliteitscentrale de te factureren bedragen voor de vervoerders opstelt?
- Wat is er volgens u nodig om het contante betalingen in de voertuigen overbodig te maken?
- Op welke wijze kunt / wilt u de gemeenten mogelijk ondersteunen in het ontwikkelen van de mobiliteitscentrale?

Thema 4: inkoop van vervoer

- Welke type voertuigen kunnen het beste worden ingezet om op termijn voor meerdere reizigersgroepen vervoer uit te voeren naast de taxipersonenauto, 8 persoonsbus (transit) en 8 persoons rolstoelbus? Denk bijvoorbeeld aan kleine rolstoelvoertuigen (Caddy) en de lagevloerminibus.
- Op welke wijze zou de opdrachtgever volgens u moeten contracteren?
- Is volgens aanbieders een vergoeding op basis van uurinzet voldoende of dient er in de vergoeding ook een component kilometervergoeding voor enkel beladen kilometers of alle kilometers aanwezig te zijn? Graag uw motivatie bij het antwoord.

- Hoe kan de opdrachtgever volgens aanbieders de ritten het beste verdelen over meerdere vervoerders?
- Welke gegevens / informatie heeft u minimaal nodig om een goede aanbidding te kunnen doen?
- Welke risico's ziet u als vervoerder in de data communicatie tussen u als vervoerder en de toekomstige mobiliteitscentrale?
- Hoe ziet u de data aanlevering aan de mobiliteitscentrale, direct via de voertuigen of via de eigen centrale?
- Welke risico's ziet u bij het uitvoeren van de opdracht die van invloed is op de prijs?
- Welke risico's zien aanbieders bij het uitvoeren van de opdracht die van invloed zijn op kwaliteit?
- Wat is er volgens u van belang om in de nieuwe wijze van contracteren nog steeds een goede werkgever te blijven voor de chauffeurs?

Thema 5 Duurzaamheid

Er ligt een Rijksbrede opgave CO2 reductie/ fijnstof en voor de toekomst van onder andere het vervoer kan hier op innovatieve wijze inhoud aan worden gegeven.

- Welke kansen ziet u voor het vervoer om bij te dragen aan de brede opgave ten aanzien van duurzaamheid?
- Welke eisen op het vlak van duurzaamheid en milieu zijn reëel te stellen aan de in te zetten voertuigen en welke kansen zijn er om te groeien naar meer?
- Welke mogelijkheden ziet u voor de inzet van waterstof taxivoertuigen en elektrische taxi's?
- Welk ontwikkelpad voorziet u als marktpartij voor duurzaam vervoer?

Thema 6 Social return

De opdrachtgever heeft als doelstelling om mensen met een relatief grote afstand tot de arbeidsmarkt duurzaam aan het werk te krijgen. Onder social return wordt voor deze opdracht verstaan dat de opdrachtnemer een bijdrage levert aan het bieden van werkgelegenheid aan de doelgroep.

- Hoe denkt u invulling te kunnen geven aan social return in deze opdracht?
- Welke kansen en/of bedreigingen ziet u in social return?
- Hoe kijkt u aan tegen mogelijke verdringing op de arbeidsmarkt?
- Wat heeft u nodig van de opdrachtgevende gemeenten bij de invulling van social return?