

**Beslisnota voor het college**

Datum 3 mei 2017

Openbaar

Onderwerp Regionaal vervoer doelgroepen IJsselvechtdelta
Versienummer 1.0

Portefeuillehouder Jan Brink / Nelleke Vedelaar
Informant Huub Lubbers
Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling / OWS
Telefoon (038) 498 3291
Email HGJ.Lubbers@zwolle.nl

Benodigde middelen Ca € 2.660.000, -
Dekking t.i.v.: Middelen Wmo-vervoer en Leerlingenvervoer

Parafering

datumparaaf

Raad

Afdelingshoofd
Nico Middelbos
Hennie Duteweert
Portefeuillehouder
Jan Brink
Nelleke Vedelaar

☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
X n.v.t.

Bijlagen

1. Inkoopkader Maatwerkvervoer II

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 In te stemmen met de uitgangspunten in de bijgaande nota inkoopkader maatwerkvervoer II over het vervoer voor doelgroepen in de regio IJsselvechtdelta
- 2 Deel te nemen aan de regionale aanbesteding IJsselvechtdelta voor het doelgroepenvervoer
- 3 Te laten onderzoeken in hoeverre integratie van het vervoer van inwoners die zijn aangewezen op dagbesteding kan worden geïntegreerd in het maatwerkvervoer.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 22 maart 2017

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De gemeenten in de regio IJsselvecht hebben uitgesproken om de voorzieningen voor vervoer die vallen onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid te integreren. Deze uitspraak werd gedaan in 2014 naar aanleiding van de decentralisaties. En doordat tegelijkertijd door de provincie Overijssel werd besloten om te stoppen met de Regiotaxi, zowel de financiering als de uitvoering.

We hebben daarop in de regio IJsselvecht een gezamenlijke visie op doelgroepenvervoer opgesteld. Voor mensen die niet zelfstandig of met enige ondersteuning uit hun omgeving kunnen reizen, bieden we een oplossing. We willen dat iedereen in zijn eigen omgeving op een gebruikelijke manier zijn sociale leven kan afwikkelen en deelnemen aan het openbare leven.

Centraal in de gezamenlijke oplossing staan lokale oplossingen waar redelijk, een samenhangend beleidskader voor de regio en maatwerk waar nodig bijv kamer-tot-kamer-vervoer. In 2016 is een eerste regionale beperkte aanbesteding gehouden om de verschillende looptijden in gemeentelijke contracten en behoeftes te synchroniseren, de zogenaamde fase één.

Aanbesteding fase II en uitgangspunten inkoopkader

Dit najaar willen we een tweede regionale aanbesteding (fase 2) houden voor 7 gemeenten in de regio. Vorig jaar werd door een paar regiogemeenten al een aanbesteding gehouden om het gat van de provincie te vullen, de zogenaamde fase I van de regionale aanbesteding voor doelgroepenvervoer. De gemeenten Steenwijkerland en Raalte zullen niet aan meedoen. Steenwijkerland geeft voorrang aan behoud van haar eigen vervoersysteem. Raalte koos voor een open opdracht aan alle aanbieders om inbreng van lokale ondernemers te stimuleren. Voor de tweede regionale aanbesteding hebben we als regio IJsselvecht het kader geschetst in "Inkoopkader Maatwerkvervoer II".

Uitgangspunten voor aanbesteding II is een vervoersysteem dat eenvoudig is voor haar gebruikers en dat de huidige goede mate van kwaliteit blijft gehandhaafd. De dienstverlening is correct en de reistijd is zo kort mogelijk. Tevens zetten we in op de verbetering van de integraliteit van de verschillende doelgroepen. De vervoerder moet in staat zijn om efficiënte ritten te plannen. De efficiënte ritten kunnen worden gemaakt door combinaties van ritten of de klantvraag te beïnvloeden door positieve prikkels zoals kwaliteitsvoordeel.

Sommige gemeenten in het land hebben gekozen voor het oprichten van een regiecentrale. Dit is een instelling die de ritten aanneemt en plant en vervolgens door een vervoerder laat verzorgen. De eerste resultaten van de regiecentrales zijn in onze ogen onvoldoende om ook te besluiten tot oprichting van een dergelijke regiecentrale. Er is geen trigger om de ritten efficiënt in te plannen en er worden minder ritten (volgtijdelijk) gecombineerd. Daarnaast zijn de vervoerders ook geen voorstander van het systeem vanwege praktische problemen. Bij een regiecentrale ligt er een externe claim op het wagenpark, waardoor vervoerders, die sowieso ook over een eigen centrale beschikken, geen ander vervoer kunnen aannemen. Er is dus opnieuw sprake van inefficiënt gebruik. Deze stilstaande voertuigen rekenen ze door aan gemeenten. Vervoerders worden niet betaald per ingezette taxi, maar per vervoerde leerling en gemaakte ritten/kilometers.

Duurzaamheid

De schaarste van materialen en energie vragen om een efficiënt gebruik. Autogebruik trekt een zware wissel op onze hulpbronnen voor de toekomstige generaties. Duurzaamheid staat dus hoog aangeschreven bij de keuze die voorligt bij de aanbesteding, zoveel mogelijk overeenkomstig de "agenda duurzaamheid".

Aan de aanbieders van het vervoer wordt in de procedure gevraagd om een bijdrage te leveren aan het beperken van grondstoffengebruik en gebruik van duurzame grondstoffen. Gedacht kan worden

Datum 22 maart 2017

aan elektrische voertuigen.. We zullen de kennis van de markt gebruiken door creatieve inschrijvingen extra te belonen. De partij met het best haalbare en meest ambitieuze plan, verdient voor dit onderdeel de meeste punten. De kwaliteit zal beoordeeld worden op basis van een plan van aanpak, een implementatieplan en duurzaamheid.

Beoogd effect

Beoogd effect is om voor mensen met een geringe mobiliteit te komen tot zelfstandige deelname aan de samenleving en het sociale leven in zijn omgeving. We doen dit door een verantwoorde inkoop van vervoersdiensten voor mensen die afhankelijk zijn van ondersteuning op het terrein van vervoer.

Argumenten

1.1 Verbeteren van de integraliteit van het doelgroepenvervoer

Op dit moment bestaan er binnen het doelgroepenvervoer verschillende schotten, waaronder Wmo sociaal, Wmo-dagbesteding, leerlingenvervoer en jeugdvervoer. Binnen het nieuwe, integrale vervoerssysteem spreken we over het maatwerkvervoer in plaats van de verschillende vervoerssystemen. We willen meer efficiency in het vervoer bijvoorbeeld door een hogere combinatiegraad en minder lege busjes.

1.2 sommige mensen kunnen moeilijk gebruik maken van het OV

We blijven stimuleren dat mensen gebruik maken van het reguliere OV. Hiervoor werken we nauw samen met de provincie. Bijvoorbeeld via het door de provincie gesubsidieerde project GoOv proberen we zoveel mogelijk leerlingen uit het Leerlingenvervoer in het OV-vervoer te krijgen.

1.3 De regio biedt schaalvoordeel

Zwolle streeft naar samenwerking met regio-gemeenten. We zien een meerwaarde in het gezamenlijk traject op regionaal niveau mits de regio voldoende "vervoersmassa" inbrengt voor een efficient systeem. Tevens willen we meer efficiëntie bereiken in het Zwolse doelgroepenvervoer door een betere coördinatie op dit terrein.

2.1 Een Europese aanbesteding is verplicht

Het contract voor het doelgroepenvervoer is in 2014 gesloten en loopt nog tot de zomer 2018. Het contract is dan voor de maximale looptijd uitgewerkt. Hernieuwde Europese aanbesteding van het vervoer is vanwege overschrijding van het drempelbedrag onontkoombaar. Ter voorbereiding op deze aanbesteding heeft een ambtelijke projectgroep onderzoek gedaan naar de diverse mogelijkheden om het doelgroepenvervoer in te vullen. Een van de uitkomsten was dat gezamenlijke aanbesteding voordelig kan zijn.

Daarnaast is een marktconsultatie gehouden. De perceelindeling is mede gebaseerd op de marktconsultatie. Zwolle is een compacte stad wat waarschijnlijk een beter tarief gaat opleveren. Tevens biedt perceel indeling meer gelegenheid tot het contracteren van verschillende vervoerders.

3.1 goede informatie ontbreekt

Sinds 1 jan 2015 is de gemeente binnen de wmo verantwoordelijk voor het organiseren van de dagbesteding. Tot op heden wordt deze voorziening door de aanbieders van dagbesteding inclusief vervoer van de gebruiker geregeld.

Vooralsnog is het niet mogelijk gebleken om goed zicht te krijgen op de aard en omvang van de vervoersstromen binnen de dagbesteding. We willen het komend jaar gebruiken om door middel van

Datum 22 maart 2017

individueel overleg met de aanbieders maatwerk te leveren over de vraag of delen van het vervoer binnen dagbesteding kan worden overgedragen aan het maatwerkvervoer.

Risico's

Door het grote aantal deelnemende gemeenten is het een complexe aanbesteding en implementatie. De eerdere aanbesteding van een beperkt aantal regiogemeenten uit fase I laat zien dat we de risico's kunnen beperken door tijdige start van de aanbesteding fase II en goede ondersteuning van ONS.

Financiën

De kosten van het doelgroepenvervoer worden momenteel gedekt uit het budget voor Wmo-vervoer ad € 1.560.000, - en het budget voor leerlingenvervoer ad € 1.100.000, -. De eventuele kosten die voortvloeien uit het combineren van vervoer uit jeugdzorg met leerlingenvervoer zullen worden gedekt uit het budget voor jeugdzorg.

De benodigde middelen voor het maatwerkvervoer kunnen ongeveer binnen de geplande budgetten blijven. We verwachten licht hogere tarieven vanwege inflatie, duurzaamheidseisen en achterblijvende winsten in de vervoersbranche. Voor het leerlingenvervoer heeft in 2016 daling in de omvang plaatsgevonden. Vanwege de wet op het passend onderwijs kan deze wellicht nog even aanhouden. In de Wmo verwachten we lichte efficiencywinst te boeken door een betere combinatiegraad met de regio.

Communicatie

De aanbesteding is meermalen besproken in de Vervoersraad en met de leden van Participatieraad. Zij zijn actief betrokken bij de voorbereiding van de aanbesteding van het Maatwerkvervoer.

Hun wensen zijn verwerkt in het inkoopkader en zullen worden meegenomen in het beschrijvend document van de aanbesteding.

Er werd geen schriftelijk advies gevraagd aan de Zwolse-Participatieraad omdat het hier om een besluit gaat dat in regionaal verband is afgestemd. Ook op regionaal niveau zijn de Participatieraden van de verschillende gemeenten betrokken.

Vervolg

De Europese aanbesteding start met de openbaarmaking in juni 2017. In deze zomer en het najaar kunnen de aanbieders hun inschrijving doen welke de gemeenten daarna zullen beoordelen. Na beoordeling van de offertes zal een definitieve gunning plaatsvinden aan het einde van het jaar 2017. De gemeente Hardenberg zal fungeren als penvoerder binnen de aanbestedingsprocedure. De eventuele nieuwe vervoerder(s) heeft dan nog een half jaar de tijd om zich voor te bereiden op de organisatie van het doelgroepenvervoer in Zwolle. De gemeente Zwolle zal deze tijd benutten om zich voor te bereiden op het beheer van het nieuwe regionale contract.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.