VERWERVINGSSTRATEGIE

DOELGROEPENVERVOER

Gemeenten:

Beverwijk
Bloemendaal
Haarlem
Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Haarlemmermeer
Heemskerk
Heemstede
Velsen
Zandvoort

Versie: 15 oktober 2015

Inhoud

Inleiding 4
Aanleiding voor samenwerking 4
Doelstelling en uitgangspunten 5
Stand van zaken besluitvorming 5
De verwerving 6
1. Samenwerking gemeenten 6
2. Het regiemodel 6
2.1. De vervoercentrale 6
2.2. Het vervoer 7
2.3. Vervoerstromen 7
3. Omvang van de opdracht 7
3.1. Omvang van de vervoercentrale 7
3.2. Omvang vervoer 7
4. Keuze voor aanbestedingsprocedure 8
4.1. Keuze voor twee gescheiden aanbestedingen 8
4.2. De vervoercentrale: een Europese openbare aanbestedingsprocedure 8
4.3. Het vervoer: een Europese openbare aanbestedingsprocedure 8
5. Percelen 9
5.1. De vervoercentrale 9
5.2. Het vervoer 9
6. Aantal te contracteren aanbieders 9
6.1. De vervoercentrale 9
6.2. Het vervoer 9
7. De overeenkomsten 9
7.1. De vervoercentrale 9
7.2. Het vervoer 10
8. Duur van de overeenkomsten 10
8.1. De vervoercentrale 10
8.2. Het vervoer 10
9. Bekostiging 10
9.1. De vervoercentrale 10
9.2. Het vervoer 11
9.3. Verdeling kosten tussen gemeenten 11

10. Gunningscriteria 11
10.1. De vervoercentrale 11
10.2. Het vervoer 11
11. Planning 11
12. Risico's 12

Inleiding

De colleges van de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk. Heemstede Velsen en Zandvoort hebben in de zomer van 2015 besloten om per 1 januari 2017 gezamenlijk het doelgroepenvervoer aan te besteden.

Het doelgroepenvervoer wordt georganiseerd volgens een regiemodel, waarbij een scheiding is tussen de regiefunctie en het rijden van ritten. De regiefunctie wordt uitgevoerd door een vervoercentrale. Een aantal vervoerders levert de voertuigcapaciteit inclusief chauffeurs. De regiefunctie wordt via een aanbesteding aan marktpartijen uitgevraagd. Na het contracteren van de vervoercentrale vindt de aanbesteding van het vervoer zelf plaats. Met deze nota stellen wij de verwervingsstrategie voor deze twee aanbestedingen vast. Deze verwervingsstrategie is door gemeenten gezamenlijk opgesteld en vormt de basis voor de aanbesteding van de vervoerscentrale en het vervoer.

Doelgroepenvervoer biedt mensen die door een fysieke, verstandelijke en/of psychische beperking minder eenvoudig of niet met het regulier openbaar vervoer (OV) kunnen reizen of zelfstandig ander vervoer kunnen gebruiken, meer mogelijkheden voor maatschappelijke participatie. Binnen het doelgroepenvervoer maken we onderscheid tussen twee typen vervoer:

- Flexibel vraagafhankelijk vervoer: vervoersstromen van individuele reizigers met een duidelijk ‘kriskras’ karakter, zoals het Wmo-vervoer en
- Planbaar routevervoer: vervoer van één of meer reizigers die met min of meer vaste frequentie reizen tussen hun woonadres en een activiteitenlocatie. Voorbeelden daarvan zijn het leerlingenvervoer, Wmo-vervoer van en naar de dagbesteding, vervoer in het kader van de Jeugdwet, vervoer in het kader van de Wet sociale werkvoorziening (Wsw-vervoer) en vervoer in het kader van de Wet langdurige zorg (Wlz-vervoer).

Aanleiding voor samenwerking

Een aantal ontwikkelingen is aanleiding geweest voor de regio’s Zuid-Kennemerland en IJmond en de gemeente Haarlemmermeer om te besluiten het doelgroepenvervoer gezamenlijk te gaan organiseren.

Allereerst de decentralisatie van een aantal verantwoordelijkheden van het Rijk naar gemeenten, ook op het gebied van vervoer. De gemeenten zijn sinds 1 januari 2015 ook verantwoordelijk voor het vervoer van en naar de dagbesteding (in het kader van de Wmo) en het vervoer in het kader van de Jeugdwet. Daarnaast is er steeds meer nadruk komen te liggen op de eigen verantwoordelijkheid en het zelf-oplossend vermogen van onze inwoners. We gaan eerst uit van wat mensen zelf nog kunnen met behulp van het eigen netwerk en algemene voorzieningen, pas daarna komen aanvullende maatwerkvoorzieningen in beeld.

Ten tweede zoeken de gemeenten naar mogelijkheden om het doelgroepenvervoer meer in samenhang te organiseren. De verwachting is dat de synergie die hierdoor ontstaat, kan bijdragen aan de (toekomstige) betaalbaarheid van deze voorziening(en) met behoud van kwaliteit.

Tot slot is er een concrete reden voor de regio’s IJmond en Zuid-Kennemerland om het doelgroepenvervoer gezamenlijk te organiseren, namelijk de beëindiging van het contract met de provincie voor OV-taxi (het Wmo-vervoer in de regio IJmond en Zuid-Kennemerland) per 1 januari 2017. Voor deze twee regio’s is het daarom noodzakelijk om gezamenlijk tot een oplossing te komen voor het Wmo-vervoer.

Doelstelling en uitgangspunten

Op 1 januari 2017 willen de gemeenten gezamenlijk een solide, efficiënt en klantvriendelijk vervoerssysteem voor doelgroepenvervoer hebben gerealiseerd. De gezamenlijke ambitie voor de regionale organisatie van het doelgroepenvervoer is tweeledig:

- Een meer efficiënte organisatie van het doelgroepenvervoer waarin verschillende vervoersstromen gebundeld kunnen worden en waarbij per individu een optimale oplossing per vervoersvraag geboden kan worden (OV, taxivervoer, of iets anders).
- Het minimaal handhaven van de huidige kwaliteit van het vervoer bij gelijkblijvende budgetten (op basis van gelijkblijvende vervoersvolumes).

Om optimaal invulling te geven aan bovengenoemde doelstellingen, hebben de gemeenten de volgende uitgangspunten vastgesteld:

1. Zo veel mogelijk maatwerk: voor iedere klant en iedere vervoersvraag.
2. De zelfredzaamheid van inwoners te bevorderen.
3. De mogelijkheid verschillende vervoersvormen onder de vervoerscentrale te integreren.
4. Beheersing van kosten en kwaliteit.
5. Aandacht voor innovatie en flexibiliteit.
6. Het bieden van kansen voor het midden- en kleinbedrijf.

Stand van zaken besluitvorming

In de zomer van 2015 hebben de colleges van de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk. Heemstede Velsen en Zandvoort – in hoofdlijnen - het volgende besloten:

- Het doelgroepenvervoer per 1 januari 2017 te organiseren conform het regiemodel, waarbij een scheiding plaatsvindt tussen de regiefunctie (middels een private vervoerscentrale) en de uitvoering (het rijden zelf).
- In de regio's Zuid-Kennemerland, IJmond en de gemeente Haarlemmermeer samen te werken op het gebied van doelgroepenvervoer in een netwerkorganisatie.
- De vervoerscentrale en het vervoer aan te besteden.
- Te starten met de uitvoering van het Wmo-vervoer en zo mogelijk het vervoer van en naar de dagbesteding (het voormalig AWBZ-vervoer).
- Het leerlingenvervoer gefaseerd in te voegen. Voor alle gemeenten kan het leerlingenvervoer vanaf 1 augustus 2017 worden ingevoegd. De gemeenten Bloemendaal en Heemstede hebben hier nog geen besluit over genomen.

De verwerving

1. Samenwerking gemeenten

Samenwerking tussen de negen gemeenten in het kader van het doelgroepenvervoer zal plaatsvinden in de vorm van een netwerkorganisatie, volgens het principe van poolen. Deze samenwerking wordt door de gemeenten uitgewerkt en vastgelegd in een nader op te stellen samenwerkingsconvenant of - overeenkomst.

Ten behoeve van een effectieve samenwerking maken de gemeenten hierin afspraken over:

- De invulling van het opdrachtgeverschap richting de te contracteren partijen, mogelijk met inzet van één gezamenlijk aanspreekpunt, ten behoeve van een effectieve aansturing van de centrale en de vervoerders.
- De (eensluidende) wijze waarop de opdrachtnemers zich dienen te verantwoorden richting de gemeenten.

2. Het regiemodel

De gemeenten willen het doelgroepenvervoer organiseren op basis van een regiemodel, waarbij er een scheiding is tussen de regiefunctie en het rijden van ritten. De regiefunctie wordt uitgevoerd door een vervoercentrale. Vervoerders leveren voertuigcapaciteit inclusief chauffeur.

Gemeenten contracteren gezamenlijk de vervoercentrale en de vervoerders en stellen kaders waarbinnen de vervoercentrale kan opereren. Gemeenten bepalen gezamenlijk welke taken de vervoercentrale dient te kunnen uitvoeren en de spelregels waarbinnen het vervoer moet worden uitgevoerd of gepland (zoals vooraanmeldtijd, omrijdfactoren, marges ten aanzien van vertrek- of aankomsttijden). Individuele gemeenten bepalen zelf om eventueel geen gebruik te maken van een bepaalde taak (b.v. het afgeven van een OV-advies op basis van een cliënt-profiel).

De individuele gemeenten zijn verantwoordelijk voor hun eigen beleid op het gebied van de toegang tot en het gebruik van het doelgroepenvervoer en de bijbehorende financiële kaders. Elke gemeente stelt haar eigen indicatiebeleid vast, waarmee in grote mate het vervoervolume wordt bepaald.

De klachtenprocedure is een belangrijk onderdeel in het vervoerssysteem. De gemeenten hechten groot belang aan een gedegen, transparante en klantgerichte werkwijze om de klachten op een zorgvuldige en onafhankelijke manier te behandelen.

Om invulling te geven aan het regiemodel zijn de gemeenten voornemens de volgende twee aanbestedingen uit te voeren:

- De aanbesteding van de vervoerscentrale voor het uitvoeren van de regiefunctie;
- De aanbesteding van de benodigde voertuigcapaciteit inclusief chauffeurs voor het rijden van de ritten.

2.1. De vervoercentrale

De vervoercentrale voert de operationele regie uit, adviseert de gemeenten en voert zoveel mogelijk ondersteunende taken uit.

De operationele regie betreft de taken uit het primaire vervoerproces direct gekoppeld aan het vervoeren van reizigers. Dit betreft het informeren van reizigers over vervoermogelijkheden, het aannemen van ritten, het plannen van ritten en het uitzetten van deze planning over de beschikbare voertuigen. Om deze beschikbare voertuigen te verkrijgen stelt de vervoercentrale roosters op, op basis waarvan vervoerders de

voertuigcapaciteit beschikbaar stellen. Ook vervult de vervoercentrale een rol in het administratie- en facturatieproces.

De adviesrol van de vervoercentrale komt onder andere tot uiting in de ontwikkelfunctie. De ontwikkelfunctie richt zich op de doorontwikkeling van het vervoersysteem. Bij de ontwikkelfunctie gaat het bijvoorbeeld om het zoeken van afstemming tussen verschillende vervoervormen en verschillende opdrachtgevers, het slimmer aan elkaar koppelen van vervoersvormen en zoeken naar synergie en optimalisatie tussen het doelgroepenvervoer en het reguliere OV-netwerk. De ontwikkelfunctie vraagt om samenwerking tussen gemeenten en de vervoercentrale. De gemeenten zien de vervoercentrale als haar adviseur, die haar ondersteunt bij het realiseren van haar ambities op het gebied van vervoer.

De gemeenten beschrijven in de overeenkomsten met de vervoerscentrale welke ondersteunende taken de centrale uitvoert en op welke wijze deze rol moet worden ingevuld. Het gaat hierbij b.v. om ondersteunende taken op het gebied van klachtenaanname en –afhandeling en communicatie naar de reiziger.

2.2. Het vervoer

Vervoerders leveren voertuigcapaciteit (voertuig met chauffeur) conform een rooster opgesteld door de vervoercentrale. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van flexibele capaciteit om de vervoersvraag in piekuren op te kunnen vangen.

2.3. Vervoerstromen

Om tot een optimale bundeling en efficiënte planning te komen, is het van belang om zoveel mogelijk vervoerstromen door de vervoercentrale te laten regisseren. Met betrekking tot de vervoersstromen geldt het volgende:

1. Tenminste de volgende vervoerstromen (en reizigersgroepen) worden door de vervoercentrale geregisseerd:
   a. Wmo-vervoer sociaal per 1-1-2017;
   b. Leerlingenvervoer mogelijk per 1-8-2017[1] of op een later moment.
2. Daarnaast bestaat de mogelijkheid de vervoercentrale op termijn ook andere vervoerstromen te laten regisseren, zoals vervoer naar en van dagbesteding (in het kader van de Wmo en de Jeugdwet) en vrijwilligersvervoer.
3. Ook gaan de gemeenten (in overleg met de zorgaanbieders) na of en zo ja hoe het vervoer in het kader van de Wet langdurige zorg bij de vervoerscentrale kan aanhaken.

3. Omvang van de opdracht

3.1. Omvang van de vervoercentrale

De vervoercentrale voert per 1-1-2017 regie over circa 400.000 ritten Wmo-vervoer per jaar en per 1-8-2017 over circa 2000 leerlingritten per dag. Het aantal ritten kan toenemen als andere vervoerstromen worden toegevoegd. De genoemde cijfers zijn indicatief en gebaseerd op realisatiecijfers 2014.

3.2. Omvang vervoer

De uitvoering van het vervoer betreft het uitvoeren van circa 400.000 Wmo-ritten op jaarbasis en het vrijwel dagelijks uitvoeren van circa 2000 leerlingenritten. Het aantal ritten kan toenemen als andere vervoerstromen worden toegevoegd. De genoemde cijfers zijn indicatief en gebaseerd op realisatiecijfers 2014.

[1] De gemeenten Bloemendaal en Heemstede hebben hier nog niet over besloten.

4. Keuze voor aanbestedingsprocedure

4.1. Keuze voor twee gescheiden aanbestedingen

De gemeenten kiezen ervoor om de vervoercentrale en het vervoer gescheiden en volgtijdelijk aan te besteden. Twee belangrijke overwegingen voor deze keuze zijn:

1. De implementatietijd voor de vervoercentrale is circa zes tot acht maanden. Voor een goede implementatie is het daarom belangrijk om zo snel mogelijk met de aanbesteding te starten. Het is niet haalbaar om in de resterende voorbereidingstijd zowel de vervoercentrale als het vervoer gelijktijdig inhoudelijk gedegen voor te bereiden. Het is daarom qua planning realistischer om de aanbestedingen na elkaar in plaats van gelijktijdig voor te bereiden en uit te voeren.
2. In het regiemodel zijn de regie en het vervoer van elkaar gescheiden. Als regie en vervoer in één aanbesteding op de markt worden gezet, moeten aanbieders kiezen of zij op de regie óf op het vervoer inschrijven. Omdat het vervoer een groter (financieel) volume heeft, is de kans groot dat aanbieders er vooral voor kiezen om op het vervoer in te schrijven. Daarmee ontstaat het risico dat voor de centrale niet de beste aanbieder inschrijft en kan worden geselecteerd.

Opgemerkt wordt dat de uitvoerder van de vervoercentrale geen uitvoering mag geven aan het vervoer.

4.2. De vervoercentrale: een Europese openbare aanbestedingsprocedure

Voor de aanbesteding van de vervoercentrale kiezen de gemeenten voor de Europese openbare procedure. De omvang van de opdracht voor de vervoercentrale is hoger dan de drempel voor de Europese procedure van € 207.000.

De gemeenten kiezen voor een openbare procedure (in plaats van de niet-openbare procedure waarin de selectiefase en gunningsfase gescheiden worden uitgevoerd) omdat deze procedure de grootste kans biedt om de aanbesteding op tijd af te ronden, zodat de aanbieder tijdig de implementatie-werkzaamheden kan starten. Kijkend naar mogelijke geïnteresseerde marktpartijen is het niet de verwachting dat een selectiefase bijdraagt aan een betere en scherpere offerte in de gunningsfase.

Een niet-openbare procedure voor de aanbesteding van de vervoercentrale neemt minstens drie maanden extra in beslag omdat er eerst een selectiefase moet worden voorbereid en uitgevoerd en daarna een separate gunningsfase. Daarnaast betekent de niet-openbare procedure ook een extra risico op vertraging omdat aanbieders meer mogelijkheden hebben om bezwaar aan te tekenen tegen de uitslag van de selectiefase en daarna de uitslag van de gunningsfase.

4.3. Het vervoer: een Europese openbare aanbestedingsprocedure

Ook voor de aanbesteding van het vervoer kiezen de gemeenten voor de Europese openbare procedure. De omvang van de opdracht voor het vervoer is hoger dan de drempel voor de Europese procedure van €207.000. De gemeenten kiezen voor een openbare procedure (in plaats van de niet-openbare procedure waarin de selectiefase en gunningsfase gescheiden worden uitgevoerd) omdat deze procedure de grootste kans biedt om de aanbesteding op tijd af te ronden, zodat de aanbieder tijdig de implementatiewerkzaamheden kan starten. Kijkend naar mogelijke geïnteresseerde marktpartijen is ook niet de verwachting dat een selectiefase bijdraagt aan een betere en scherpere offerte in de gunningsfase.

Een niet-openbare procedure voor de aanbesteding van de vervoercentrale neemt minstens drie maanden extra in beslag omdat er eerst een selectiefase moet worden voorbereid en uitgevoerd en daarna een separate gunningsfase. Daarnaast betekent de niet-openbare procedure ook een extra risico op vertraging omdat aanbieders meer mogelijkheden hebben om bezwaar aan te tekenen tegen de uitslag van de selectiefase en daarna de uitslag van de gunningsfase.

5. Percelen

5.1. De vervoercentrale

De gemeenten zijn voornemens om voor de vervoercentrale één aanbieder te contracteren. De opdracht voor de vervoercentrale wordt daarom ook als één perceel aanbesteed.

5.2. Het vervoer

De gemeenten kiezen ervoor om de aanbesteding van het vervoer in percelen in te delen. De gemeenten beogen hiermee:

- Tot een geografische verdeling te komen waarbinnen beschikbare vervoerscapaciteit efficiënt gepland kan worden.
- Het vervoer efficiënt onder meerdere aanbieders te kunnen verdelen om daarmee diversiteit in de markt te behouden.
- Kansen te creëren voor lokale bedrijven uit het Midden- en kleinbedrijf.

Het uitgangspunt is dat vervoerders op meerdere percelen kunnen inschrijven. Het aantal percelen dat de gemeenten hanteren wordt nader uitgewerkt. Ook het maximum aantal percelen waar een inschrijver op mag inschrijven wordt nader uitgewerkt in het aanbestedingsdocument.

Nieuwe vervoersstromen kunnen worden ingevoegd in de overeenkomsten met de vervoercentrale en de vervoerders. Indien de ingekochte capaciteit niet toereikend blijkt, dan zal middels een aanvullende aanbesteding extra vervoerscapaciteit worden ingekocht.

6. Aantal te contracteren aanbieders

6.1. De vervoercentrale

De gemeenten zijn voornemens om voor uitvoering van de regiefunctie in de vervoercentrale één aanbieder te contracteren.

6.2. Het vervoer

Voor het vervoer zijn de gemeenten voornemens 5 tot 10 aanbieders te contracteren.

7. De overeenkomsten

De negen gemeenten sluiten ieder een identieke overeenkomst met de uitvoerder van de vervoercentrale. Ook met de vervoerders sluiten de gemeenten zelf identieke overeenkomsten.

7.1. De vervoercentrale

Voor de uitvoering van de vervoercentrale sluiten de gemeenten een dienstovereenkomst af. In deze overeenkomst maken de gemeenten en de aanbieder afspraken over de uitvoering van de vervoerscentrale, de taken die als onderdeel van de vervoerscentrale uitgevoerd moeten worden en de vergoeding die daar tegenover staat.

7.2. Het vervoer

Voor de uitvoering van het vervoer sluiten de gemeenten raamovereenkomsten. Dit betekent dat de vervoerders geen garantie krijgen op een bepaalde omzet of volume. Periodiek krijgen de vervoerders een uitvraag voor een bepaald aantal voertuigen en chauffeurs dat beschikbaar moet zijn tegen een basistarief. Daarnaast kan de vervoercentrale voertuigcapaciteit bij- en afbestellen. Voor het beschikbaar stellen van flexibele capaciteit kunnen de vervoerders een flexibiliteitstarief in rekening brengen.

8. Duur van de overeenkomsten

8.1. De vervoercentrale

De gemeenten zijn voornemens om voor de vervoercentrale een overeenkomst af te sluiten van vijf jaar met twee maal de mogelijkheid tot een jaar verlenging op basis van wederzijdse instemming. De werkzaamheden van de uitvoerder van de vervoercentrale starten direct na gunning met de advisering bij de inkoop van het vervoer en de implementatie van de centrale.

8.2. Het vervoer

De gemeenten hebben nog geen definitieve keuze gemaakt over de looptijd van de overeenkomsten voor het vervoer. De definitieve looptijd van de overeenkomsten voor het vervoer wordt nader bepaald en opgenomen in het inkoopdocument voor de aanbesteding van het vervoer. Uitgangspunt is dat de looptijd van de overeenkomsten voor het vervoer nooit langer kunnen zijn dan de looptijd van de overeenkomst voor de vervoercentrale.

9. Bekostiging

9.1. De vervoercentrale

De vervoercentrale verzorgt de ritaanname, de planning en het uitzetten van ritten. Daarnaast vervult de centrale een ondersteunende rol in het kader van de ontwikkelfunctie.

Voorgesteld wordt de vergoeding voor het uitvoeren van de vervoercentrale op te bouwen uit de volgende onderdelen:

1. Een vaste marktconforme basisvergoeding voor de regiefunctie over het vraagafhankelijk vervoer, met een mogelijke extra vergoeding als het volume boven een vooraf opgestelde bandbreedte komt.
2. Een vergoeding voor de regiefunctie over het routevervoer, gebaseerd op een vaste vergoeding per bestemming en het aantal reizigers.
3. Een vergoeding voor de implementatiekosten, zoals de inrichting van de vervoercentrale, de vervoerpassen en de software.
4. Een uurtarief voor de werkzaamheden die volgen uit de ontwikkelfunctie.

Om de aanbieder te stimuleren om de doelstellingen die de gemeenten met het regiemodel nastreven zo goed mogelijk te realiseren, zijn de gemeenten voornemens financiële prikkels in te bouwen. Voorbeelden van mogelijke prikkels zijn: alleen contractverlenging bij behalen bepaalde prestaties, shared savings (% van de gerealiseerde besparing), bonus voor het behalen van afgesproken ambities bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkelfunctie of ten aanzien van de ontwikkeling (daling) van het vervoervolume. In het inkoopdocument worden deze prikkels nader uitgewerkt.

9.2. Het vervoer

Binnen het regiemodel levert de vervoerder een auto (of bus) en een chauffeur, die onder regie van de vervoercentrale rijdt. De voorgestelde vergoeding voor de vervoerder bestaat uit de volgende componenten:

- Een marktconform tarief per inzetuur.
- Een aanvullend (vooraf vastgestelde) vergoeding per vooraf geplande beladen kilometer.

9.3. Verdeling kosten tussen gemeenten

De gemeenten verdelen de kosten voor de vervoercentrale op basis van een nader vast te stellen vaste verdeelsleutel.
De gemeenten verdelen de kosten van het vervoer met behulp van een verdeelsleutel die zo vele mogelijk aansluit bij het daadwerkelijk gebruik van het vervoer door de cliënten van de individuele gemeenten.

10. Gunningscriteria

De gunningscriteria worden nader gespecificeerd in de inkoopdocumenten. Daarin wordt ook uitgewerkt op welke wijze het duurzaam en verantwoord inkopen wordt ingevuld.

10.1. De vervoercentrale

Voor de gunning van de opdracht voor de vervoercentrale hanteren de gemeenten het gunningscriterium Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI), dat wil zeggen dat de opdracht wordt gegund aan de aanbieder die de beste prijs-kwaliteitverhouding offreert.

10.2. Het vervoer

Voor de gunning van de opdracht voor het vervoer hanteren de gemeenten het gunningscriterium Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI), dat wil zeggen dat de opdracht wordt gegund aan de aanbieders die de beste prijs-kwaliteitverhouding offreren.

11. Planning

De inkooptrajecten worden volgens onderstaande planning uitgevoerd:

Activiteit	Aanbesteding vervoerscentrale	Aanbesteding vervoer
Voorbereiding aanbesteding	Tot en met derde week december 2015	Januari t/m tweede week april 2016
Bestuurlijke besluitvorming inkoopdocumenten	Uiterlijk 30 december 2015	Uiterlijk eerste week mei 2016
Inschrijfperiode	Eerste week januari 2016 t/m derde week februari 2016	Eerste week van juni t/m derde week juli 2016
Beoordelingsperiode (inclusief bestuurlijke besluitvorming)	Derde week februari t/m tweede week maart 2016	Vierde week juli t/m eerste week september 2016
Voorlopige gunning	Derde week van maart t/m eerste week april 2016	Tweede week september t/m vierde week september 2016
Definitieve gunning	Eerste week van april 2016	Vijfde week september 2016
Implementatie	Tweede week april t/m laatste week december 2016	Eerste week oktober 2016 t/m laatste week december 2016

12. Risico's

Voor het verwervingstraject zijn een aantal risico's te benoemen, naast de meer generieke risico's die bij elk verwervingsstrategie van toepassing zijn.

De ruimte in de planning van het verwervingstraject is beperkt. Vanwege de gewenste lange implementatieperiode en de adviesrol van de vervoercentrale in de aanbesteding van het vervoer, dient zo snel mogelijk (begin januari 2016) gestart te worden met de aanbesteding van de vervoercentrale. Daarop volgend dient de aanbesteding van het vervoer plaats te vinden. Het nieuwe vervoerssysteem dient operationeel te zijn op 1-1-2017 in verband met het eindigen van het huidige contract. Door het continu bewaken van de planning en de voortgang en vroegtijdige afstemming tussen gemeenten over besluitvorming, wordt het risico op verstoringen beheerst.

De aanbesteding van het doelgroepenvervoer is een onderwerp dat maatschappelijk en politiek veel aandacht heeft. Ook in de markt is er veel dynamiek en ontwikkeling op dit gebied: het toepassen van het regiemodel is relatief nieuw binnen het doelgroepenvervoer. Tijdens het verwervingsproces wordt daarom veel aandacht gegeven aan zorgvuldige besluitvorming en het verwerken van ingebrachte aandachtspunten, vanuit bijvoorbeeld klankbordgroepen en marktconsultaties.

De betreffende gemeenten werken al langere tijd samen op het gebied van Wmo en andere onderwerpen in het sociaal domein. Voor de samenwerking in het doelgroepenvervoer dienen nog een aantal onderwerpen nader te worden uitgewerkt en afspraken te worden gemaakt over de (operationele) samenwerking tussen deze gemeenten en de vrijheden die gemeenten al dan niet hebben in het gezamenlijke vervoerssysteem. Het succes van het systeem wordt mede beïnvloed door de mate waarin de gemeenten hierover overeenstemming bereiken en uniforme werkwijzen kiezen. Door regelmatige bestuurlijke afstemming worden verschillende inzichten vroegtijdig geagendeerd en van oplossingen voorzien.