

Onderwerp: Vaststellen verwervingsstrategie doelgroepenvervoer 2015

BBV nr: 2015/446868

1. 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 aangebracht 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 het vaststellen van deze verwervingsstrategie wordt de basis gelegd voor deze twee aanbestedingen. De 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 niet met het regulier openbaar vervoer (OV) kunnen reizen of zelfstandig ander vervoer kunnen gebruiken, meer mogelijkheden voor maatschappelijke participatie. Binnen het doelgroepenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen vervoer:

1. Flexibel vraagafhankelijk vervoer: vervoersstromen van individuele reizigers met een duidelijk 'kriskras' karakter, zoals het Wmo-vervoer en
2. 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).

Startdatum van de vervoercentrale is 1 januari 2017. Op deze datum wordt gestart met het Wmo-vervoer. Vanaf het nieuwe schooljaar op 1 augustus 2017 kan het leerlingenvervoer in stromen. De mogelijke instroom van het vervoer onder de Jeugdwet wordt nog nader bekeken. Daarnaast blijft de mogelijkheid open om op termijn ook nog andere vervoersvormen toe te voegen; voorbeelden daarvan zijn het vrijwilligersvervoer, het vervoer van en naar de Sociale werkvoorziening en het vervoer van en naar de dagbesteding.

2. Besluitpunt college

1. Het college stelt de 'verwervingsstrategie doelgroepenvervoer' vast.
2. Dit besluit heeft geen financiële consequenties.
3. Het college zendt dit stuk ter informatie naar de commissie Samenleving.

3. Beoogd resultaat

Door een slimmere opzet van verschillende vormen van vervoer in het sociaal domein en door het samenvoegen daarvan, meer rendement aan brengen in het organiseren van de vervoersbehoeften van een specifieke groep burgers.

Met dit model wordt ook tegemoetgekomen aan gedachte achter “de kanteling”, eigen kracht, zelfredzaamheid en samen voor elkaar.

4. Argumenten

Op 1 januari 2017 willen de gemeenten gezamenlijk een solide, efficiënt en klantvriendelijk vervoerssysteem voor doelgroepenvervoer hebben gerealiseerd.

Omdat de provincie Noord Holland per 1 januari 2017 stopt met het beheer en de uitvoering van de OV-Taxi (‘het BIOS/Wmo-vervoer’) ziet de gemeente zich per die datum geplaagd voor de noodzaak voor deze vervoersvorm een alternatief klaar te hebben staan.

Ook loopt de huidige overeenkomst leerlingenvervoer af op 1 augustus 2017, zodat ook hiervoor geldt dat daar per die datum een oplossing voor moet komen.

Van deze noodzaak gebruik maken door zoveel mogelijk vormen van vervoer te koppelen in een nieuw systeem van doelgroepenvervoer ligt het meest in de rede.

Een belangrijk uitgangspunt dat in dit streven een wezenlijke rol speelt is het leveren van maatwerk voor iedere burger; bij iedere aparte vervoersvraag beoordelen welke vervoersoplossing het best passend is.

Alternatieven

De gemeente kent een resultaatverplichting voor diverse vormen van vervoer; voorbeelden daarvan zijn het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer. Een alternatief zou zijn om alle vormen van vervoer per gemeente apart aan te besteden en niet te combineren in het doelgroepenvervoer in relatie tot een vervoercentrale. Omdat dit alternatief geen schaalvoordelen kent en tot minder rendement en hogere kosten leidt wordt niet voor deze mogelijkheid gekozen.

Financiële effecten

Deze inkoopstrategie heeft geen directe financiële en personele consequenties. Deze strategie heeft geen betrekking op de prijs en de kwaliteit, maar zet de wijze uiteen waarop wij het vervoer en de vervoercentrale willen inkopen.

Op basis van het programma van eisen voor beide aanbestedingen, die nog door het college vastgesteld moeten worden, kunnen de financiële consequenties in beeld worden gebracht.

Vooralsnog is wel duidelijk dat het samenvoegen van verschillende vormen van vervoer en de samenwerking daarin tussen een groot aantal gemeenten op termijn kan renderen.

5. Risico’s en kanttekeningen

De planning voorziet volgtijdelijk in een aantal belangrijke stappen; verwervingsnotitie, aanbesteding vervoercentrale en aanbesteding vervoer. In de relatief korte periode die ons rest tot de invoeringsdatum van het systeem op 1 januari 2017 vormt de krappe planning een risico.

Omdat in deze planning geen ruimte meer te vinden is, moet dit risico het hoofd worden geboden.

Een tweede risico is het feit dat de kosten van de vervoercentrale weliswaar op voorhand zijn in te schatten, maar er moet wel rekening worden gehouden met een bepaalde marge. Pas na

de aanbesteding hebben wij inzicht in de grootte van deze marge. Wel kunnen wij bij het opstellen van het bestek de risico's beperken door bijvoorbeeld het opnemen van een maximum bedrag voor de uitvoering van de taken van de vervoercentrale.

6. Uitvoering

De Participatieraad is in een vroeg stadium betrokken in het voortraject om tot dit voorstel te komen.

Na het vaststellen van deze verwervingsstrategie stelt het college in 2015 ook nog de stukken vast die leiden tot de aanbesteding van de vervoercentrale. Begin 2016 vindt in het college besluitvorming plaats over de aanbesteding van het vervoer zelf. Haarlem heeft nog niet expliciet besloten over toevoeging van het leerlingenvervoer, net als Bloemendaal en Heemstede. Ook voor Haarlem geldt dat het leerlingenvervoer te allen tijden kan worden toegevoegd.

De gunning van de vervoercentrale vindt plaats in maart 2016 en de gunning van het vervoer zelf in augustus 2016.

Uiteindelijk is 1 januari 2017 de datum waarop het systeem wordt ingevoerd.

Dit besluit leidt op dit moment niet tot een afzonderlijk communicatietraject met burgers. Pas op het moment dat er daadwerkelijk iets gaat veranderen voor individuele burgers, wordt deze vorm van communicatie ingezet.

In algemene zin zal via een apart communicatietraject opgezet worden in samenwerking met alle gemeenten en daar waar aan de orde de nieuwe opdrachtnemers voor de centrale en het vervoer.

7. Bijlage

Verwervingsstrategie doelgroepenvervoer 2015.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester