

ONDERZOEK DOELGROEPENVERVOER GOOI EN VECHTSTREEK

ADVIES HAALBAARHEID DOELSTELLINGEN
BIJ AANBESTEDEN

TRAFFICON

Trafficon
Adviesgroep



INHOUD

1	Inleiding	3
2	haalbaarheid doelstellingen	3
2.1	Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening	3
2.2	Goed en inclusief werkgeverschap	4
2.3	Financieel gezond vervoer	5
2.4	Duurzaam en veilig vervoer	6
3	Kosten vervoer	8
3.1	Wmo vervoer	8
3.1.1	Benodigde inzeturen voertuigen	9
3.1.2	Vervoerskosten	9
3.2	Leerlingen- en jeugdwetvervoer	9
3.2.1	Vergelijking met bestaande kosten	12
4	Conclusie	12
	bijlage 1	13
	Voorbeelden invulling flexibiliteit in programma van eisen (uit pve Taxbus).....	13

1 INLEIDING

De gemeenten in de Regio Gooi en Vechtstreek zijn voornemens om het doelgroepenvervoer te bundelen en onder te brengen bij de Regio Gooi en Vechtstreek en de uitvoering van dat vervoer middels een inbesteding zelf te gaan uitvoeren. De gemeenten beogen met het bundelen en zelf uitvoeren van het vervoer de navolgende doelstellingen te realiseren:

- betrouwbare en toegankelijke dienstverlening voor hun inwoners;
- goed en inclusief werkgeverschap voor het (uitvoerende) personeel;
- financieel gezond vervoer voor inwoners en gemeenten;
- duurzaam en veilig vervoer.

In het kader van de besluitvorming daaromtrent is aan Trafficon gevraagd om nader onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de genoemde doelstellingen bij een aanbesteding in plaats van een inbesteding van dat vervoer.

In de onderhavige notitie zal nader op die vraagstelling ingegaan worden. In hoofdstuk 2 zullen de doelstellingen worden behandeld en in hoofdstuk 3 zal ingegaan worden op de te verwachten kosten van het vervoer bij aanbesteding van dat vervoer. In hoofdstuk 4 zullen de conclusies kort worden samengevat.

2 HAALBAARHEID DOELSTELLINGEN

Wat is de haalbaarheid van het realiseren van de gemeentelijke doelstellingen/kwaliteitseisen die zijn vastgesteld middels aanbesteding? In de inleiding is aangegeven wat die doelstelling op hoofdlijnen zijn. Onderstaand is elke doelstelling meer gespecificeerd weergegeven en is per doelstelling aangegeven of en zo ja hoe de doelstelling te realiseren is middels een aanbesteding:

2.1 *Betrouwbare en toegankelijke dienstverlening*

- Het vervoer is afgestemd op de behoefte van de reiziger en voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.
- Voor leerlingen wordt zoveel mogelijk met een vaste chauffeur ingezet.
- De ritten worden volgens vastgestelde regels gerealiseerd.
- Streven naar gegarandeerde en tijdige nakoming van de (rit)afspraken.
- De dienstverlening is een voorbeeld op het gebied van toegankelijkheid voor mensen met een handicap of beperking.
- Een goed ingerichte klachtenprocedure.
- Het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer sluiten goed op elkaar aan.

In de basis zijn al die sub-doelstellingen middels een aanbesteding te realiseren. De kwaliteitseisen die de gemeenten stellen aan het vervoer worden op een duidelijke en uniforme manier vastgelegd in een programma van eisen. Daarbij is van belang dat de gestelde eisen realistisch moeten zijn. Iedereen moet zich realiseren dat 100% nakoming van sommige kwaliteitseisen niet mogelijk is. Zelfs in het reguliere openbaar vervoer dat dienstgeregeld is, is een 100% stiptheid bijvoorbeeld niet te garanderen. Als dat in het dienstgeregelde vervoer al niet mogelijk is, dan is dat in het vraagafhankelijke vervoer al helemaal niet mogelijk. Ongeacht of er wordt inbesteed of aanbesteed. Daarnaast geldt

dat hoe hoger de eis, hoe hoger de kosten zullen zijn en ook dat geldt zowel voor inbesteden net als voor aanbesteden.

Het vervoer moet per definitie afgestemd zijn op de behoefte van de reiziger. Dat betekent dat, naast het goed definiëren en vastleggen van de behoefte van die reiziger in het programma van eisen en de mogelijkheden van de gemeenten om die behoeften aan te vullen/aan te passen, dat programma van eisen ook flexibel moet zijn. Het moet mee kunnen "ademen" met toekomstige ontwikkelingen zonder dat het dan betekent dat er opnieuw aanbesteed moet worden. In de praktijk betekent het dat in het programma van eisen vastgelegd wordt hoe te handelen als bijv. volumes gaan afwijken of maatregelen genomen worden die effect hebben op het vervoer. Een voorbeeld van hoe een en ander in een programma van eisen kan worden opgenomen is als bijlage 1 bijgevoegd.

De inzet van een vaste chauffeur of zoveel mogelijk een vaste chauffeur in het leerlingenvervoer is ook bij aanbesteden een normale eis. Daarbij is het van belang dat duidelijk vastgelegd wordt wat bedoeld wordt met "zoveel mogelijk" omdat het hanteren van die term, zonder dat daarbij inhoud wordt gegeven aan de bedoeling daarvan, in de praktijk zal leiden tot verschil van mening. Dit geldt voor zowel inbesteden als ook voor aanbesteden. Het hanteren van een vaste chauffeur voor het leerlingenvervoer is een goede kwaliteitseis maar het heeft ook een kostenverhogend effect. Het inzetten van een vaste chauffeur is bij aanbesteden geen probleem, immers een vervoerder is er ook bij gebaat om zoveel mogelijk vastigheid in dat type vervoer in te bouwen. Maar aan de andere kant wil die vervoerder ook zo efficiënt mogelijk vervoeren. Vanwege dat spanningsveld is het noodzakelijk om goed te definiëren wat verstaan wordt onder zoveel mogelijk een vaste chauffeur.

Zowel bij aanbesteden als ook bij inbesteden van het doelgroepenvervoer, is het hebben van een laagdrempelige klachtenprocedure een voorwaarde. Bij aanbesteden is het daarbij gewenst dat klachten niet bij de vervoerder worden ingediend maar bij de opdrachtgever. Dat waarborgt in elk geval dat alle klachten goed worden geregistreerd maar zit ook toe op goede afhandeling van die klachten. Daarnaast geeft het de opdrachtgever zicht op hetgeen er in de uitvoering mis gaat en daarmee dus ook voor aansturing van de vervoerder.

Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer sluiten goed op elkaar aan. Binnen een aanbesteding is dat uitgangspunt goed te regelen. Veelal geschiedt dat door ritten die moeten aansluiten op het openbaar vervoer, als een prioriteitsrit aan te merken en uit te voeren.

2.2 Goed en inclusief werkgeverschap

- Baanzekerheid voor het uitvoerend personeel vergroten door meer vaste aanstellingen en goede opleidings- en doorgroeimogelijkheden.
- Medewerkers zijn vakbekwaam en geschoold en beheersen de Nederlandse taal in woord en geschrift
- Medewerkers hebben kennis over en affiniteit met inwoners met beperkingen.
- Inclusief werkgeverschap en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans bieden.

Goed en inclusief werkgeverschap is bij het aanbesteden van het vervoer goed te regelen. In de basis vormen de bovengenoemde elementen het bestaansrecht van een vervoerder. Zonder goed, vakbekwaam en geschoold personeel is een vervoerder geen lang leven beschoren.

Een vervoerder is eveneens erbij gebaat dat het verloop onder het personeel zo klein mogelijk is. Helemaal uitbannen gaat niet maar investeren in het personeel is, heel zeker in een tijd waar personeel niet of nauwelijks te krijgen is, een bikkelharde voorwaarde. Vaste aanstelling, goede secundaire arbeidsvoorwaarden zijn van wezenlijk belang. Om mensen in vaste dienst te nemen heeft een vervoerder echter ook enige mate van zekerheid nodig en dat betekent dat dus dat bij een aanbesteding gewerkt moet worden met langdurige contracten. Denk daarbij aan contracten met een looptijd van 7/8 jaar of langer (al dan niet inclusief verlenging). Langdurige contracten vormen ook de basis voor het invullen van het partnerschap dat je als opdrachtgever wil nastreven.

In het programma van eisen wordt opgenomen aan welke voorwaarden een werknemer die ingezet wordt voor het vervoer, moet voldoen. Dat zijn dan niet alleen de opleidingseisen meer ook eisen zoals het beheersen van de Nederlandse taal in woord en geschrift en affiniteit met de doelgroep.

Monitoring door de opdrachtgever op het naleven van de gestelde eisen biedt de garantie dat de gestelde eisen ook zullen worden nageleefd. Dat stelt dus eisen aan het contractbeheer. Naderhand daarover meer.

In het inzetten van mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt is, zo blijkt uit ervaring bij recente aanbestedingen, bij het aanbesteden van het vervoer eveneens geen issue. Veel, en heel zeker de grotere, vervoerders zitten op de hoogste trede (trede 3) van de PSO-ladder (Prestatieladder Socialer Ondernemen) en beschikken over het desbetreffende keurmerk. Daarbij bestaat dan vaak meer dan 10% van hun personeelsbestand uit mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt. Het opnemen van dergelijke eisen in het programma van eisen is dan ook geen probleem.

2.3 Financieel gezond vervoer

- Het doelgroepenvervoer wordt uitgevoerd binnen de financiële kaders van de opdrachtgever.
- Door de inzet van het wagenpark en chauffeurs te bundelen wordt gestreefd naar een zo efficiënt mogelijk inzet van de middelen.
- De bedrijfsvoering is primair gericht op het publiek belang en niet op winstoptimalisatie.
- Inwoners betalen een redelijke eigen bijdrage, bij voorkeur afgerekend per gereden afstand.
- Het uitvoerend personeel krijgt een maatschappelijk aanvaardbare vergoeding voor haar inzet.

In hoeverre het mogelijk is om het doelgroepenvervoer uit te voeren binnen de financiële kaders van de gemeenten respectievelijk de Regio Gooi en Vechtstreek, zal in het volgende hoofdstuk nader worden uitgewerkt.

Bundelen van inzet en chauffeurs en het zo efficiënt mogelijk inzetten van de middelen.

In het raadsvoorstel met betrekking tot de inrichting van het doelgroepenvervoer Gooi en Vechtstreek is o.a. het volgende opgenomen: "Bundelen wil niet zeggen dat de gemeenten kinderen en volwassenen bij elkaar in één bus gaan vervoeren. In tegendeel; De gemeenten bundelen het personeel en het materieel, zodat deze ingezet kunnen worden voor alle doelgroepen. Vervoer op maat is het uitgangspunt van de gemeenten. Door bundeling van het personeel en het materieel is het mogelijk:

- De ritplanning en klantenservice efficiënter uit te voeren.
- Chauffeurs voor de verschillende vervoersvormen in te zetten, zodat drukte en ziekte eenvoudiger opgevangen kunnen worden.
- Het wagenpark voor alle vervoersstromen in te zetten, waardoor er in totaal minder voertuigen nodig zijn.
- Het wagenpark beter af te stemmen op de vervoersbehoefte van reizigers.

Is het bovenstaande ook te realiseren bij een aanbesteding? Die vraag kan zondermeer met "ja" beantwoord worden. Daarvoor moet wel het hele vervoer bij één partij worden ondergebracht. Maar bij inbesteden is ook het hele vervoer bij één partij ondergebracht.

De vraag is of een aantal punten zoals die bij deze doelstelling geformuleerd zijn, realistisch zijn en dat ongeacht of er nu inbesteed of aan/uitbesteed wordt. Neem nu bijvoorbeeld het inzetten van chauffeurs voor verschillende vervoersvormen. Chauffeurs die worden ingezet voor het leerlingenvervoer moeten vaak aan andere eisen voldoen dan de chauffeurs die worden ingezet voor het vraagafhankelijk vervoer. Het zijn twee totaal verschillende vervoersvormen en dat vraagt ook specifieke deskundigheid van de betreffende chauffeurs. Denk nu even aan het inzetten van een vaste chauffeur in het leerlingenvervoer. Die eis staat bijna haaks op de totale flexibiliteit die ogenschijnlijk in deze doelstelling van de chauffeurs wordt geëist.

Hetzelfde geldt eigenlijk voor het wagenpark. Bundelen in de zin dat al het vervoer bij één partij wordt neergelegd, kan betekenen dat er minder voertuigen nodig zijn dan wanneer het vervoer versnipperd wordt of in percelen worden onderverdeeld en ook zo wordt aanbesteed. Veel hangt daarbij af van de vraag hoe de pieken in het vervoer er uit zien. Die pieken in combinatie met de gestelde kwaliteitseisen bepalen nl. hoeveel voertuigen en mensen er ingezet moeten worden om het vervoer uit te voeren. Natuurlijk zullen er mogelijkheden zijn om het vervoer iets efficiënter in te richten maar de verwachtingen daaromtrent zijn vaak vele malen groter dan uit de praktijk blijkt. De recente ervaringen met de zogenaamde regiecentrales bevestigen dat alleen maar.

Nogmaals, bij al hetgeen hierboven is aangegeven is er geen verschil tussen inbesteden en het aanbesteden.

2.4 Duurzaam en veilig vervoer

- Uiterlijk in 2030 volledig uitstootvrij vervoer.
- De voertuigen zijn adequaat en veilig.
- Door een efficiënte ritplanning zorgen voor minder kilometers en minder 'lege' kilometers ten opzichte van de huidige situatie.

Het lijkt misschien een open deur maar al deze doelstellingen zijn zondermeer te realiseren bij het aanbesteden van het vervoer. Bij aanbesteding van het vervoer hebben de vervoerders er geen enkel belang bij om voertuigen in te zetten die niet geschikt zijn

voor de doelgroep en ze hebben er ook geen enkel belang bij om voertuigen in te zetten die niet veilig zijn. Dat gekoppeld aan een goed monitoring door de opdrachtgever garandeert de inzet van de juiste, en veilige voertuigen.

Zero emissie in 2030 is ook bij aanbesteden van het vervoer geen enkel probleem. Op ervaringen bij recente grotere aanbestedingen blijkt al dat vervoerders veel inzetten op duurzaamheid. Daarbij is wel van belang dat er contracten worden afgesloten voor een langere termijn. Bij een eerdere doelstelling is al aangegeven dat voor het realiseren van de doelstelling een langere contractperiode gewenst is. Daarbij is een termijn van 7/8 jaar genoemd en een dergelijke termijn geldt ook bij duurzaamheid. Voor het realiseren van de zero emissie doelstellingen is het hebben van een goede infrastructuur, voldoende laadpalen en/of voldoende waterstof tankstations in de regio, een absolute voorwaarde. Daarbij is de rol van de opdrachtgever van wezenlijk belang.

Minder kilometers door een efficiënte ritplanning. Of het vervoer efficiënt kan worden uitgevoerd hangt van heel veel factoren af en één van die factoren zijn de eisen zoals die gesteld worden aan het vervoer. De eis voor een vaste chauffeur in het leerlingenvervoer betekent 10% hogere kosten dan wanneer die eis niet wordt gesteld. Een eis dat in het Wmo vervoer bijvoorbeeld niet meer dan 15 minuten mag worden omgereden, heeft effect op de efficiency van het vervoer. Een eis dat in het Wmo vervoer 99% van alle ritten binnen de afgesproken tijds marges moet worden uitgevoerd, heeft een nadelig effect op de efficiency ten opzichte van een eis dat 95% van alle ritten aan die eis moeten voldoen. Zo zijn er nog veel meer zaken die invloed hebben op de efficiency van het vervoer. De kwaliteit van de planners is daar ook eentje van. Niet elke planner is hetzelfde en kan dezelfde hoeveelheid werk/drukke aan.

Maar één ding is zeker. Het vervoer aanbesteden zal heel zeker voor deze doelstelling niet minder zijn dan wanneer het vervoer inbesteed wordt. Integendeel zelfs!

Contractbeheer

Professioneel vervoer vraagt om professioneel contractbeheer. Dag geldt bij inbesteden maar heel zeker ook bij het aanbesteden van het vervoer. Dat betekent dat wanneer het vervoer van de Regio Gooi en Vechtstreek wordt aanbesteed, het contractbeheer ook zorgvuldig en professioneel moet worden ingericht. Het contractbeheer is verantwoordelijk voor de aansturing van de vervoerder en zorgt er ook mede voor dat het vervoer overeenkomstig de afgesproken kwaliteitseisen wordt uitgevoerd.

Professioneel contractbeheer vraagt om kennis van het vervoer, weten hoe het vervoer in elkaar zit, moet weten wat voor de reiziger belangrijk is. Contractbeheer is daarbij vaak de "spin in het web" en de partner voor, aan de ene kant de opdrachtgevers/de gemeenten, en aan de andere kant de vervoerder. In 2.1 is aangegeven dat de klachtenadministratie en het klachtenbeheer niet bij de vervoerder thuis hoort. De klachtenadministratie en het beheer van die klachten hoort onderdeel te zijn van het contractbeheer.

Aanbesteden

Is bij het aanbesteden van het vervoer nog van belang op welke wijze het vervoer van de Regio Gooi en Vechtstreek wordt aanbesteed? Als er wordt aanbesteed dan wordt in eerste instantie het Wmo vervoer en het leerlingenvervoer annex vervoer in het kader van de Jeugdwet aanbesteed. Het is bekend vervoer met eisen die normaal gesproken

redelijk vast zijn. Daarmee wordt bedoeld dat het bekende eisen zijn die momenteel bij veel aanbestedingen gehanteerd worden. Dat vraagt dus niet om een innovatieve manier van aanbesteden. Een normale Europese aanbesteding waarbij de opdracht wordt gegund op basis van het principe "Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI)", kan daarbij prima gehanteerd worden. In een dergelijke aanbesteding worden prijs en kwaliteit beoordeeld en vindt gunning plaats aan de partij die de meeste punten scoort op de uitgevraagde gunningscriteria. Uiteraard zijn er differentiatie mogelijkheden binnen het EMVI principe maar in de basis blijft het een "traditionele" aanbesteding.

Zijn bij aanbesteden faillissementen te voorkomen? Nee, dat kan niet uitgesloten worden. Een faillissement is ook vaak niet het gevolg van één factor maar veelal afhankelijk van meerdere factoren. Wat wel kan is zorgen dat partijen inschrijven die financieel "gezond" zijn. Daarvoor kunnen er eisen gesteld aan bijvoorbeeld de hoogte van de solvabiliteit van een onderneming en/of er kan gewerkt worden met garantiestellingen vanuit een moedermaatschappij.

Daarnaast is het van belang om te zorgen dat een vervoerder niet tegen een te lage prijs inschrijft. Dat kan weer voorkomen worden door te gaan werken met een minimumtarief of met een minimum- en een maximumtarief.

Wat daarnaast ook nog een rol speelt is de omvang van het vervoer. Het hele doelgroepenvervoer onderbrengen bij één partij betekent dat eigenlijk alleen de grotere vervoerders in kunnen schrijven op de betreffende opdracht. Dat zijn de vervoerders die landelijk actief zijn. In principe zijn er dat slechts een handvol en die zijn in het algemeen financieel gezond. Althans dat blijkt uit een aantal recente, grotere aanbestedingen waarbij Trafficon betrokken is of was. Overigens is het ook mogelijk om bij een aanbesteding aan te geven dat een bepaald percentage van het vervoer ondergebracht moet worden bij een onderaannemer. Dat kan bijdragen aan de instandhouding van de MKB bedrijven.

Al die maatregelen zorgen er in elk geval voor dat het risico op een faillissement gedurende de looptijd van de overeenkomst zo klein mogelijk is.

3 KOSTEN VERVOER

Wat zijn, op basis van de vervoersvraag Gooi en Vechtstreek 2019, de te verwachten kosten voor het doelgroepenvervoer per jaar bij het uitvoeren van een aanbesteding? Om die vraag te kunnen beantwoorden zijn door de Regio Gooi en Vechtstreek de navolgende gegevens beschikbaar gesteld:

- Wmo vervoer: de volume gegevens van de maand maart en september 2019.
- Leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer: de leerlingegegevens van de maand oktober 2019.

Op basis van die gegevens is een inschatting gemaakt van de te verwachten vervoerskosten indien het betreffende vervoer wordt aanbesteed. In de volgende paragrafen zal de kostenberekening van het Wmo vervoer en die van het leerlingen en jeugdwetvervoer worden toegelicht.

3.1 Wmo vervoer

Voor het schatten van de vervoerskosten bij de aanbesteding van het Wmo vervoer in Gooi en Vechtstreek zijn door de opdrachtgever rittenbakken van de maanden maart

2019 en september 2019 verstrekt. Deze rittenbakken zijn gebruikt om de benodigde inzeturen van voertuigen te bepalen. In bijlage 2 zijn de gedetailleerde berekeningen weergegeven.

3.1.1 Benodigde inzeturen voertuigen

Het aantal benodigde voertuiguren wordt gebruikt voor een inschatting van de vervoerskosten. Hiervoor is, op basis van de gevraagde vertrekdatum en vertrektijd van de ritten in combinatie met een voertuigkenmerk, bepaald hoeveel voertuigen per uur per dag ingezet zijn. Door deze voertuiguren op te tellen en te vermenigvuldigen met een uurtarief voor een inzetuur zijn de kosten van het vervoer op jaarbasis berekend.

In deze redenering wordt er vanuit gegaan dat als een voertuig ingezet wordt in een uur deze ook het volledige uur ingezet wordt. Dit is echter in de praktijk niet het geval. Hiervoor zijn de volgende correcties toegepast.

- Correctie 1: op basis van het maximaal aantal in te zetten voertuigen op een dag wordt 0,5 uur per voertuig in mindering gebracht omdat het eerste en laatste uur van een inzet nooit volledig benut wordt.
- Correctie 2: door het aantal ingezette uren te delen door 6 uur is het aantal diensten per dag bepaald. Per dienst is 0,5 uur in mindering gebracht voor een pauze.

Het aantal benodigde uren op basis de uitgevoerde ritten in de maanden maart en september 2019, bedraagt 16.665 uur (bron rittenbak). Rekening houden de met aangegeven correcties is het aantal benodigde inzeturen 14.407 (86%, zie bijlage 2).

3.1.2 Vervoerskosten

Voor het inschatten van de jaarkosten is op basis van de gegevens van 4 vergelijkbare projecten berekend wat het aandeel van de ritten van de maanden maart en september is in het jaartotaal. Dit aandeel bedraagt 17% (totaal van beide maanden in vergelijking met jaartotaal).

Veronderstelt is dat dit % ook van toepassing is voor de inzeturen in Gooi en Vechtstreek. De vervoerskosten zijn ingeschat door het aantal benodigde inzeturen te vermenigvuldigen met een uurtarief voor een inzetuur. Daarbij zijn de kosten bij de tarieven € 37,50, € 40,00, € 42,50 en € 45,00 per uur doorgerekend. Onderstaand worden de resultaten getoond.

Kostprijs per uur	€ 37,50	€ 40,00	€ 42,50	€ 45,00
Inzeturen na correctie	144407	144407	144407	144407
Kostprijs periode	€ 540.271,88	€ 76.290,00	€ 612.308,13	€ 648.326,25
Kostprijs jaar	€ 3.129.950,71	€ 3.338.614,09	€ 3.547.277,47	€ 3.755.940,85
Ritten per uur	2,60	2,60	2,60	2,60
Kostprijs per rit	€ 14,41	€ 15,37	€ 16,33	€ 17,29

3.2 Leerlingen- en jeugdwetvervoer

Voor het schatten van de vervoerskosten bij de aanbesteding van het leerlingen en het jeugdwet vervoer in Gooi en Vechtstreek zijn door de opdrachtgever de ritopdrachten van de maand oktober 2019 verstrekt.

Na analyse van de ritopdrachten van de hele maand is gekozen om de gegevens van de dinsdag in week 44 te gebruiken voor het maken van een planning. De keuze voor deze dinsdag is gebaseerd op het feit dat deze dag de meeste ritten opgenomen zijn. Hierdoor wordt het risico van onderschatten van de omvang van het vervoer en daarmee de kosten verkleind.

Het aantal leerlingen per gemeente waarvan ritten voor die dinsdag zijn opgenomen is onderstaand weergegeven.

Opdrachtgever	Jeugdwetvervoer	Leerlingenvervoer	Totaal
Blaricum	0	12	12
Eemnes	0	42	42
Gooisemerén	3	147	150
Hilversum	0	198	198
Huizen	4	102	106
Laren	0	20	20
Weesp	2	74	76
Wijdemerén	3	70	73
Totaal	12	665	677

Van deze leerlingen zijn 654 heen ritten en 622 terugritten in de dataset opgenomen. Daarvan hebben 9 leerlingen een indicatie individueel vervoer en 17 leerlingen hebben een rolstoel. Na controle van de gegevens is met behulp van de automatische planner van PTV een routeplanning gemaakt voor zowel de ochtend als de middag. Daarbij is rekening gehouden met de uitgangspunten voor maximale reistijd, vroeger afzetten en later ophalen, 1 minuut in/uitstap tijd voor een looper, 4 minuten in/uitstap tijd voor een rolstoel en gescheiden percelen voor leerlingenvervoer en jeugdhulp vervoer. De planning is vervolgens handmatig gecorrigeerd zodat het aantal scholen dat in 1 route opgenomen is niet meer dan 3 bedraagt en de betreffende scholen daarbij ook nog dicht bij elkaar liggen. Dat heeft alles te maken met de eisen ten aanzien van de afzet- en ophaalmarges.

Onderstaand is het aantal leerlingen en ritten per perceel en per voertuigtype weergegeven.

Percelen	Voertuig	Leerlingen	Leerlingen	Ritten	Ritten
		Heen	Terug	Heen	Terug
Leerlingenvervoer	Personenbus	597	571	100	103
	Rolstoelbus	29	27	8	8
	Taxi_Sedan	18	12	12	9
<i>Totaal leerlingenvervoer</i>		<i>644</i>	<i>610</i>	<i>120</i>	<i>120</i>
Jeugdwetvervoer	Personenbus	9	9	5	7
	Taxi_Sedan	1	3	1	3
<i>Totaal jeugdwetvervoer</i>		<i>10</i>	<i>12</i>	<i>6</i>	<i>10</i>
Algeheel Totaal		654	622	126	130

Opvallend in de gebruikte gegevens is het grote verschil tussen het aantal leerlingen heen en terug op de gekozen dag. Ook wijkt het aantal leerlingen per dagdeel behoorlijk af van het aantal leerlingen dat op die dag in het vervoer is opgenomen.

De beladen tijd van de routes is berekend met behulp van de routeplanner Easy Travel (instelling snelste route). Met dezelfde routeplanner is, op basis van het eerste en laatste adres in een route, een schatting gemaakt van de onbeladen tijd. Deze is toegevoegd aan de berekende beladen tijd inclusief in/uitstap tijden. In de navolgende tabel zijn de uren per perceel weergegeven.

Uren per perceel	Heen	Terug	Totaal
Beladen uren leerlingenvervoer	94,9	94,8	189,8
Onbeladen uren leerlingenvervoer	45,7	48,0	93,7
Totaal uren leerlingenvervoer	140,6	142,8	283,4
Beladen uren jeugdwetvervoer	4,3	4,6	9,0
Onbeladen uren jeugdwetvervoer	3,0	4,4	7,5
Totaal uren jeugdwetvervoer	7,4	9,1	16,5

Het aandeel van de beladen uren bedraagt gemiddeld 66%.

De opvallende verschillen tussen aantal leerlingen heen en terug en het aantal leerlingen dat op die dag vervoerd is zijn de reden dat voor de zekerheid gekozen is voor een correctie van het aantal uren voor "ontbrekende" leerlingen. De correctie is berekend door voor deze leerlingen uit te gaan van de gemiddelde tijd die op basis van de overige leerlingen berekend is. In totaliteit leidt dat dan tot 317,4 inzeturen (1 schooldag).

Voor de berekening van de jaarkosten is uitgegaan van 200 schooldagen. De berekende benodigde uren voor de gekozen dag zijn vermenigvuldigd met een uurtarief per inzetuur. Daarbij zijn de kosten bij de tarieven € 37,50, € 40,00, € 42,50 en € 45,00 per uur doorgerekend. Dat leidt tot de in de onderstaande tabel opgenomen bedragen.

Doorrekening met beladingsgraad planning (66%). Prijspeil 2020:

Productie uur tarief	€ 37,50	€ 40,00	€ 42,50	€ 45,00
Dagen per jaar	200	200	200	200
Beladen uren	219,4	219,4	219,4	219,4
Beladingsgraad	66%	66%	66%	66%
Productie uren	317,4	317,4	317,4	317,4
Jaarkosten	€ 2.380.163,38	€ 2.538.840,94	€ 2.697.518,50	€ 2.856.196,06

De berekende beladingsgraad (verhouding tussen beladen en onbeladen uren) van 66% is gevoelsmatig iets aan de hoge kant. Daarom is ook een doorrekening gemaakt met een beladingsgraad van 60%. Dat leidt dan tot het onderstaande kostenoverzicht.

Doorrekening met beladingsgraad planning (60%). Prijspeil 2020:

Productie uur tarief	€ 37,50	€ 40,00	€ 42,50	€ 45,00
Dagen per jaar	200	200	200	200
Beladen uren	219,4	219,4	219,4	219,4
Beladingsgraad	60%	60%	60%	60%
Productie uren	365,7	365,7	365,7	365,7
Jaarkosten	€ 2.742.575,53	€ 2.925.413,90	€ 3.108.252,27	€ 3.291.090,64

3.2.1 Vergelijking met bestaande kosten

Als basis voor de vergelijking van de kosten zijn de gegevens van tabel 3 uit het ontwerp bedrijfsplan BV Vervoer Gooi en Vechtstreek, gehanteerd. De in die tabel opgenomen prognoses van de jaren 2020 en 2021 zijn vergeleken met de in de voorgaande paragrafen berekende kosten van het aanbestede Wmo vervoer en leerlingen- en jeugdwetvervoer. De in het onderstaand overzicht gehanteerde tarieven bij aanbesteden, zijn tarieven waarbij het aspect duurzaamheid ten aanzien van het vervoer is meegenomen (groen gas (30%) en elektrische voertuigen (70%) middels ingroeimodel). Tarieven zijn prijspeil 2020 (incl. BPM effect).

Vergelijking kosten ontwerp bedrijfsplan en aanbesteden

	Prognose 2020 bedrijfsplan	Prognose 2021 bedrijfsplan	Prognose aanbesteden € 42,50	Prognose aanbesteden € 45,00
Wmo	€ 3.949.000,00	€ 3.949.000,00	€ 3.547.277,00	€ 3.755.940,00
Leerlingen/jeugdwet	€ 3.155.000,00	€ 3.155.000,00	€ 3.108.252,00	€ 3.291.090,00
BPM effect		€ 325.000,00		
Jaarkosten	€ 7.104.000,00	€ 7.429.000,00	€ 6.655.529,00	€ 7.047.030,00

Uit de bovenstaande vergelijking blijkt dat de kosten bij het aanbesteden van het vervoer niet hoger zijn dan het geval is bij het inbesteden van het vervoer. Integendeel zelfs. De voor de berekening van de kosten bij aanbesteden gehanteerde tarieven zijn zeer zeker niet aan de lage kant. Dat blijkt ook uit de gegevens van een aantal recente en vergelijkbare aanbestedingen die Trafficon begeleid heeft.

4 CONCLUSIE

Kort samengevat is de conclusie uit het voorgaande:

- De door de gemeenten geformuleerde doelstellingen met betrekking tot het bundelen en zelf uitvoeren van het doelgroepenvervoer te weten:
 - betrouwbare en toegankelijke dienstverlening voor hun inwoners;
 - goed en inclusief werkgeverschap voor het (uitvoerende) personeel;
 - financieel gezond vervoer voor inwoners en gemeenten;
 - duurzaam en veilig vervoer.
 zijn ook te realiseren bij het aanbesteden van het vervoer.
- De kosten van het aanbestede Wmo- en leerlingen annex jeugdwetvervoer zijn naar verwachting lager dan de kosten bij het inbesteden van het vervoer.

BIJLAGE 1

Voorbeelden invulling flexibiliteit in programma van eisen (uit pve Taxbus)

Partnerschap en flexibiliteit naar de toekomst

In de bovengenoemde Visie Slimme Mobiliteit Doelgroepen zijn toekomstige ontwikkelingen en de bijhorende opgaven voor de regiogemeenten benoemd. Om op deze ontwikkelingen in te kunnen spelen en flexibel te kunnen blijven wil de Opdrachtgever de contracten voor het Mobiliteitscentrum en het vervoer vanuit een partnerschap gaan invullen. Dat vraagt om flexibiliteit en transparantie vanuit beide kanten. De Opdrachtgever verwacht van de Opdrachtnemer in ieder geval het volgende:

- De intentie om voor een langere periode de samenwerking aan te gaan.
- Dat de Opdrachtnemer zich verplaatst in de ambitie en opgaven voor de Opdrachtgever en hieraan actief bij te dragen waar mogelijk.
- Dat de Opdrachtnemer blijft investeren en innoveren in een goede kwaliteit van uitvoering gedurende het contract.
- Medewerking aan innovaties en nieuwe ontwikkelingen ingezet vanuit de Opdrachtgever.
- Een open, transparante en eerlijke wijze van samenwerking.
- Volledige transparantie in kosten voor de uitvoering van de opdracht.

Vanuit de Opdrachtgever kan de Opdrachtnemer in ieder geval het volgende verwachten:

- Een riante basislooptijd en intentie om de overeenkomst daarna te verlengen indien Opdrachtnemer op goede wijze invulling geeft aan partnerschap.
- Openheid en transparantie over relevante innovaties en ontwikkelingen die van invloed zijn op de opdracht.
- Bereidheid om extra te investeren/te betalen voor de kwaliteit van de dienstverlening indien op eerlijke en transparante wijze aantoonbaar wordt gemaakt dat voor de gewenste dienstverlening meerkosten nodig zijn. De exacte wijze waarop de Opdrachtgever hiermee omgaat is nader beschreven in paragraaf 2.9.3.3.

2.9.3.3 Efficiëntie maatregelen

Opdrachtgever heeft het voornemen gedurende de looptijd van de overeenkomst een aantal efficiëntie maatregelen door te voeren die leiden tot lagere kosten voor het Mobiliteitscentrum. Denk hierbij aan bijvoorbeeld beperking van de openingstijden van het vervoersysteem. Indien dergelijke maatregelen ingevoerd worden, gaan

Oprachtnemer en Opdrachtgever in overleg om te bepalen in welke mate deze maatregelen leiden tot een aanpassing in de vergoeding. Bij de bepaling van deze aanpassing van de vergoeding zal de gevraagde kostprijsonderbouwing, zoals ingevuld in de open prijscalculatie bij de inschrijving, betrokken worden.

- *Aanpassing van de vergoeding*

Doel van de aanbesteding is om Taxbus in het licht van mogelijke ontwikkelingen financieel beheersbaar te houden en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Mogelijk dat gedurende de looptijd van de overeenkomst maatregelen zullen worden genomen die van essentiële invloed kunnen zijn op de omvang van het vervoer. Dit kunnen ook maatregelen zijn zoals de (landelijke) wet- en regelgeving in het kader van de AWBZ en de wijze waarop gemeenten en/of de zorginstellingen hier invulling aan geven.

Mochten dergelijke maatregelen zich tijdens de looptijd van de overeenkomst voordoen, dan zal de Opdrachtgever met de Opdrachtnemer in overleg treden over de consequenties daarvan voor de uitvoering van de dienst.

Binnen de marge van structureel 20% meer en 20% minder vervoer over een periode van minimaal 12 maanden ten opzichte van het afgesproken ijkpunt zal geen aanpassing van de kostprijs per eenheid product plaatsvinden. Wanneer het vervoersvolume buiten deze marges komt, worden op basis van een feitelijke onderbouwing, afspraken gemaakt tussen Opdrachtgever en uitvoerende partijen over de mogelijke aanpassing van de kostprijs per eenheid product.