

concept programma van eisen Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Ten behoeve van het meesprektraject
versie 14 september



CONCEPT

Projectgroep Publiek Vervoer Groningen Drenthe
Postbus 189
9400 AD ASSEN
info@publievervoer.nl
www.publievervoer.nl

Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. De reiziger aan het woord	5
1.1. Inleiding	5
1.2. Invloed van de reiziger.....	5
1.3. Kwaliteit en de reiziger	6
1.4. Reizigersprofiel	7
2. Huidige situatie	8
2.1. Huidige organisatie.....	8
2.2. Huidig beeld collectief vervoer in Groningen en Drenthe	8
3. Beleid publiek vervoer	11
3.1. Context	11
3.2. Toekomstbeeld en 2018	11
3.3. Pilots	12
4. Vervoersmodel publiek vervoer	13
4.1. Inleiding	13
4.2. Ontwikkelopdracht	13
4.3. Bundeling van vervoersvormen.....	13
4.4. Openstellen regiogrenzen	15
4.5. Integratie en afstemming met openbaar vervoer	16
4.6. Vervoer efficiënter organiseren	17
4.7. Sturen op de vraag naar vervoer	18
5. Aanvullende informatie	19
5.1. Inleiding	19
5.2. Beheer van de overeenkomsten.....	19
5.3. Exploitatie en uitvoering.....	21
6. Financiën	23
6.1. Middelenstromen	23
6.2. Afrekensystematiek	24
7. De aanbesteding	25
7.1. Algemeen.....	25
7.2. Wijze van aanbesteding.....	25
7.2.1. Keuze aanbestedingsprocedure	25
7.2.2. Indeling in percelen	26
7.2.3. Duurzaamheid	26
7.2.4. Social Return	27
7.3. Gunningsprocedure	27
7.4. Aanbestedende dienst en contractpartij.....	27
7.5. Planning	28
7.6. De overeenkomst	28
7.6.1. Looptijd	28
7.6.2. Tussentijdse wijziging en beëindiging	29
7.6.3. Vervoerovereenkomsten	29
Bijlagen	30

Inleiding

Publiek vervoer

In dit concept programma van eisen wordt de term publiek vervoer veel gebruikt. Deze term is geïntroduceerd bij het ontwikkelen van toekomstplannen voor de diverse soorten vervoer waarvoor gemeenten en provincies verantwoordelijk. Publiek vervoer is dan ook ten eerste een groepsnaam voor een combinatie van diverse vervoersvormen. Daarnaast wordt Publiek Vervoer gebruikt als naam van de entiteit die dit organiseert.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het zogenaamde doelgroepenvervoer. Dit is onder meer het vervoer van mensen met een Wmo-indicatie en van leerlingen naar speciaal en bijzonder onderwijs. Daarnaast zijn provincies verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Een onderdeel daarvan is het vraaggestuurd openbaar vervoer, zoals Regiotaxi's en LijnBelBussen.

Alle Groningse en Drentse gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe onderzoeken onder de noemer 'publiek vervoer' hoe de verschillende vormen van dit door de gemeenten bekostigde vervoer, het openbaar vervoer en ander particulier niet-commercieel vervoer beter samen kunnen gaan, zodat op lange termijn goed en betaalbaar vervoer geboden kan blijven worden aan de inwoners van Groningen en Drenthe.

Concept programma van eisen

In dit concept programma van eisen staat de reizigers centraal: wat is voor hen nodig en wat vinden zij belangrijk? Dat is waarvoor de opdrachtgevers en de vervoerders zich verder gaan inspannen. Hoe dat voor de komende periode wordt gedaan, wordt verder beschreven in dit document.

De huidige contracten voor de genoemde vormen van vervoer in Groningen en Drenthe lopen per 2018 af. Begin 2017 zullen de overheden besluiten nemen over de samenwerking en de eerste stap in de doorontwikkeling, te weten een gezamenlijke Europese aanbesteding van de vervoersvormen. In dit kader is het voorliggende concept programma van eisen opgesteld. Hierin wordt globaal de opdracht beschreven, daarna wordt deze uitgewerkt in een bestek.

Dit concept programma van eisen wordt in een meespreektraject van 14 september tot 14 oktober 2016 ter beschikking gesteld ten behoeve van reacties. De reacties zullen worden meegenomen in het definitieve voorstel, dat volgens planning per 1 november 2016 beschikbaar is voor besluitvorming.

1. De reiziger aan het woord

1.1. Inleiding

Veel inwoners zijn door het gebruik van de auto of de fiets zelfvoorzienend in hun mobiliteit, maar er zijn ook veel inwoners die gebruik maken van het openbaar vervoer (OV) of specifieke vormen van het doelgroepenvervoer. Door deze verschillende vormen van vervoer te bundelen, te integreren en onderling goed aan te laten sluiten liggen er kansen en mogelijkheden om het collectieve vervoer in Groningen en Drenthe te verbeteren. Om van publiek vervoer (PV) een succesvol vervoersysteem te maken is het belangrijk om met de kwaliteit van het systeem aan te sluiten op de wensen van de gebruikers: de reizigers.

Het programma van eisen wordt gepresenteerd vanuit deze gedachte. Publiek vervoer kent door de integratie van doelgroepenvervoer en kleinschalig openbaar vervoer de volgende type reizigers:

- gebruikers van het doelgroepenvervoer (in eerste instantie dus Wmo- en leerlingenvervoer), maar ook begeleiders (o.a. mantelzorgers of ouders);
- huidige OV-reizigers;
- alle overige inwoners van Groningen en Drenthe, die als potentiële doelgroep gebruik zouden kunnen maken van het systeem.

1.2. Invloed van de reiziger

Reizigers hebben een belangrijke rol bij het opzetten van publiek vervoer, maar ook bij de kwaliteitsbewaking en doorontwikkeling. In bijlage 1 is het verslag opgenomen van de bijeenkomst op 1 september 2016, waarin vertegenwoordigers input hebben gegeven voor dit concept programma van eisen. Uiteraard is ook rekening gehouden met zo veel mogelijk andere reeds bekende signalen en meningen van reizigers. De invloed van de reiziger wordt bij publiek vervoer op verschillende manieren geborgd. Te weten via participatie en advies, kwaliteitsonderzoeken en een klachtensysteem. Deze zaken zijn hieronder nader toegelicht.

Consumentenparticipatie en adviesorganen

De klankbordgroep Publiek Vervoer geldt als één van de eerste aanspreekpunten voor de organisatie Publiek Vervoer. Deze klankbordgroep bestaat uit een afvaardiging van diverse maatschappelijke organisaties, waaronder Wmo-adviesraden, patiënten- en reizigersorganisaties. De klankbordgroep zal niet alleen actief worden betrokken in de fase tot aan het publiceren van het bestek, maar zal een rol van betekenis spelen bij de doorontwikkeling van publiek vervoer.

Kwaliteitsonderzoeken

Om actief de kwaliteit te bewaken worden diverse instrumenten ingezet om te meten of wordt voldaan aan de eisen en op welke wijze de reizigers publiek vervoer ervaren. Om de klanttevredenheid te meten, zal periodiek een onafhankelijk klanttevredenheidonderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek dient gelijklopend te zijn voor alle percelen, om tot een goede vergelijking te kunnen komen. Ook worden zogenaamde 'mystery travelers' ingezet die de verschillende kwaliteitsaspecten toetsen. De uitkomsten van de diverse onderzoeken worden besproken met zowel de vervoerders, gemeenten en de klankbordgroep, waarna gezamenlijk wordt gekeken naar mogelijke verbeteracties.

Wensen en klachten

Er komt een onafhankelijk klachtenloket voor de reizigers. De organisatie Publiek Vervoer is verantwoordelijk voor het doorzetten van de klachten naar bijvoorbeeld gemeentes en vervoerders. Deze partijen sturen hun reactie naar de organisatie Publiek Vervoer waarna deze weer reageert naar de reiziger. Publiek Vervoer bewaakt het afhandelingstraject en afhandelingstijd. Aard, aantal en afhandeling is onderdeel van een periodieke rapportage aan de opdrachtgevers en de klankbordgroep.

Er komt er een onafhankelijke klachtencommissie voor publiek vervoer waar ook reizigers zitting in hebben.

1.3. Kwaliteit en de reiziger

Reizigers hebben te maken met de gemeenten en de provincies waar zij wonen. Elke gemeente of provincie bepaalt wie tegen welke voorwaarden gebruik kan maken van publiek vervoer. Deze voorwaarden worden ingevuld in het indiceringsbeleid (doelgroepenvervoer) of beleid ten aanzien van gebruik openbaar vervoer (provincies).

De kracht van een regionaal (aanvullend) vervoersysteem is echter wel eenduidigheid in de systeemkenmerken en herkenbaarheid. Tijdens de bijeenkomsten met gebruikers is overduidelijk gebleken dat zij een helder, duidelijk en eenvoudig systeem wensen. Eisen ten aanzien van de kwaliteitsaspecten in de spelregels van het vervoersysteem (voor-aanmeldtijd, omrijtijd, etc.) en herkenbaarheid (logo's, reserverings- en betaalmogelijkheden, etc.) zijn in alle percelen gelijk. Gebruikers die over gemeente- of perceelsgrenzen heen reizen, krijgen zo in Groningen en Drenthe te maken met een herkenbaar systeem.

De systeemkenmerken bepalen de kwaliteit van het systeem zoals dat door de reizigers ervaren wordt. Dit zijn de spelregels die betrekking hebben op:

- reismogelijkheden;
- voor aanmeldtijd, ophaaltijd en omrijtijden;
- garanties op vertrek- en aankomsttijd;
- tarieven en betaalmogelijkheden;
- het voertuig waarin gereisd wordt;
- de chauffeur die de reis uitvoert.

Ook in de huidige contracten voor de verschillende vormen van doelgroepen- en kleinschalig openbaar vervoer zijn eisen opgenomen ten aanzien van bovenstaande aspecten. Het uitgangspunt is om deze spelregels zo veel mogelijk over te nemen in Publiek Vervoer. Deze kwaliteitseisen zijn de basiseisen die worden opgenomen in het bestek.

- **Aansluiting van publiek vervoer op het openbaar vervoer**

Publiek vervoer sluit naadloos aan bij het bestaande openbaar vervoer. De doelstelling is om meer mensen gebruik te laten maken van het reguliere openbaar vervoer. Dit uitgangspunt wordt ook door de belangenverenigingen en gebruikers onderschreven maar vraagt ten aanzien van de overstap wel een aantal specifieke kwaliteitsaspecten waarvoor eisen opgenomen moeten worden. Het gaat dan om:

- **Opnemen van garanties ten aanzien van vertrek- en aankomsttijden**

Aansluiting van en naar het openbaar vervoer vraagt garanties met betrekking tot de overstap. Bij een overstap van publiek vervoer naar het openbaar vervoer wordt een aankomstgarantie geboden. Dit betekent een gegarandeerde aankomsttijd met een kleine marge voor deze tijd en ruimere marges in de ophaaltijd. Bij een overstap van het openbaar vervoer naar publiek vervoer wordt een vertrektijd vanaf het overstappunt gegarandeerd met een kleine marge na deze tijd en een ruimere marge in de aankomsttijd op de bestemming.

- **Eén aanspreekpunt voor de reiziger, die verantwoordelijk is voor de regie van de gehele reis**

Met publiek vervoer kan over perceelgrenzen heen gereisd worden en kan de gehele reis bestaan uit diverse deelreizen. Publiek vervoer kan zowel het voor- als het natransport naar overstappunten zijn. Om eenduidigheid naar de reizigers te bieden wordt de vervoerder waar de reis wordt aangevraagd verantwoordelijk voor de regie van de gehele reis. Dit betekent dat de vervoerder van het perceel waarin een reiziger woonachtig is, naast het organiseren van het voortransport ook de ritaanvraag voor het natransport aanneemt en doorgeeft aan de vervoerder van het perceel waarin het natransport plaatsvindt. Publiek vervoer gaat tevens hierover afspraken maken met Valys voor ritten die onder hun financiering vallen.

- **Informatieverstrekking bij verstoringen**

Onderdeel van de taak van een vervoerder is het informeren van reizigers bij verstoringen en vertragingen die van invloed zijn op hun reis. Vervoerders wordt gevraagd om hiervoor een voorstel te schrijven. Daarnaast betekent het dat in het bestek in ieder geval een uniforme wijze van beschikbaar stellen van data wordt opgenomen, zodat informatie over verstoringen voor alle vervoerders direct inzichtelijk is.

- **Informatieverstrekking over toegankelijkheid OV**

Zekerheid over de reismogelijkheden is belangrijk voor reizigers met een (mobiliteits)beperking. Vervoerders worden verplicht om informatie omtrent de toegankelijkheid van hun voertuigen te delen, maar ook actuele informatie waaruit blijkt of er nog ruimte is in een voertuig voor een rolstoel (actueel en dynamisch).

- **Eenduidige betaalsystemen**

Reizigers van diverse vervoersystemen vragen zo veel mogelijk uniformiteit in betaalsystemen. Het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer hebben echter afwijkende betaalsystemen. Op dit moment is het niet wenselijk om bijvoorbeeld de OV-chipkaart als verplicht betaalsysteem voor te schrijven. Dit werkt zeer kostenverhogend (alle voertuigen moeten over uitleesapparatuur beschikken) en bovendien zijn er wellicht andere betaalmogelijkheden beschikbaar in de nabije toekomst. Eenduidigheid wordt nagestreefd, maar dit is mede afhankelijk van de bestaande systemen en toekomstige ontwikkelingen.

- **Begeleiding bij de overstap van publiek vervoer naar het openbaar vervoer.**

Het streven om reizigers vanuit het doelgroepenvervoer meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, vraagt ook om specifieke begeleiding van deze groepen op overstappunten. Deze begeleiding is onderdeel van een eventueel herindiceringstraject en valt onder verantwoording van de individuele gemeentes en niet van de vervoerders.

1.4. Reizigersprofiel

Om vervoer op maat te kunnen bieden is het belangrijk dat de vervoerder bij de planning van de reis inzicht heeft in de specifieke wensen en behoeftes van de klant met een indicatie. Deze specifieke behoeftes worden opgenomen in een reizigersprofiel. Het reizigersprofiel bestaat uit:

- Wel of niet samen kunnen reizen met ...;
- persoonlijke kenmerken;
- hulpmiddelen;
- mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer;
- reistegoed en het te berekenen tarief.

Het reizigersprofiel van een reiziger is gekoppeld aan een pasnummer. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor de pasuitgave en gemeentes zijn verantwoordelijk voor het vullen en muteren van het reizigersprofiel. Op basis van het pasnummer weten de vervoerders welke specifieke behoeftes de reiziger heeft. Reizigers van publiek vervoer kunnen reizen in meerdere regio's en dus met meerdere vervoerders. Alle vervoerders in Groningen en Drenthe dienen toegang te hebben tot de pasnummers en de daaraan gekoppelde specifieke behoeftes. Het reizigersprofiel bevat privacygevoelige informatie waar de vervoerder geen toegang tot krijgt. Voor het juist uitvoeren en begeleiden van de reis en de juiste allocatie van de kosten hoeft een vervoerder alleen te weten welke eisen er gelden voor de betreffende reiziger ten aanzien van de reis, het voertuig en de chauffeur, uit welke gemeente een reiziger afkomstig is en tot welke doelgroep een reiziger behoort.

2. Huidige situatie

2.1. Huidige organisatie

Het gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer zijn sinds de aanbestedingen in 2008 georganiseerd in zes regio's, waarbij gemeenten per regio op verschillende wijze samenwerken aan contractbeheer en doorontwikkeling. De gemeente Groningen heeft het gemeentelijk doelgroepenvervoer zelfstandig aanbesteed. Onderstaande figuur geeft een beeld van de huidige regio's.



Figuur1. Overzicht huidige regio's doelgroepenvervoer/kleinschalig OV.

2.2. Huidig beeld collectief vervoer in Groningen en Drenthe

Er zijn veel vormen van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in Groningen en Drenthe, waarbij de verantwoordelijkheid voor de verschillende vormen van vervoer is verdeeld over diverse overheden of instanties. Hieronder worden de verschillende huidige vervoersvormen beschreven, en aangegeven onder welke verantwoordelijke overheid of instantie dit vervoer valt.

Het Rijk

De Rijksoverheid is opdrachtgever en beheerder van de landelijke spoorconcessie die door de NS wordt uitgevoerd. Ook is het Rijk opdrachtgever voor het Valys-vervoer, dit is het bovenregionaal sociaal-recreatief vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. De regie en planning daarvan wordt gedaan door Transvision BV, bij de uitvoering zijn zeer veel taxivervoerders betrokken.

Provincies

De provincies Groningen en Drenthe zijn opdrachtgever voor de regionale spoorconcessies voor zover het hun grondgebied betreft. Dit zijn de lijnen Groningen - Leeuwarden, Groningen - Roodeschool, Groningen - Leer (D), Groningen -Veendam en Emmen - Zwolle. Deze regionale spoorconcessies worden allen door Arriva uitgevoerd.

OV-bureau Groningen Drenthe

De provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen hebben het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) gemandateerd als opdrachtgever en beheerder van het openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe. De huidige openbaar vervoersconcessies met Qbuzz en Arriva Touring voor de bussen in Groningen en Drenthe lopen per 1 januari 2020 af. Het openbaar vervoer per bus bestaat uit hoogwaardig openbaar vervoer (Qliner, Q-link en 'zware' stadslijnen), het basisnet (stads- en streekbussen) en kleinschalig openbaar vervoer.

Hoogwaardig openbaar vervoer en basisnet

Het hoogwaardig openbaar vervoer bestaat uit Qliners en Q-link-lijnen. Dit zijn lijnen die hoogfrequent de grotere kernen in de regio met kwalitatief hoogwaardige bussen met elkaar verbinden. Overige kernen worden met een regelmatige frequentie ontsloten via het basisnet. Door gebruik te maken van ketenknoppunten (hubs) waar de verschillende vervoersvormen op elkaar aansluiten, wordt een netwerk gecreëerd waarmee reizigers vanuit de hele regio vrijwel alle belangrijke voorzieningen (o.a. onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en winkelcentra) kunnen bereiken.

Kleinschalig openbaar vervoer

In de contracten kleinschalig openbaar vervoer zijn door het OV-bureau enkele vervoerssystemen opgenomen.

- **Aanvullend lijngebonden openbaar vervoer**
Kleinschalig lijngebonden openbaar vervoer volgens een vaste route, met een vaste dienstregeling en professionele chauffeurs. Uitgevoerd met kleinere voertuigen (8 of 15 persoons) dan de standaard stads- of streekbus.
- **LijnBelBussen,**
Vraagafhankelijk lijngebonden openbaar vervoer, uitgevoerd door professionele chauffeurs met taxibusjes of taxi's. Een deel van de LijnBelBus-lijnen functioneert als aanvulling op de dienstregeling op een route van vaste buslijnen in bijvoorbeeld de avonduren.
- **Regiotaxi (OV-deel)**
In bepaalde gebieden en op momenten dat regulier openbaar vervoer niet beschikbaar is, kunnen reizigers van de Regiotaxi. Reizigers betalen hiervoor een tarief dat hoger is dan het reguliere openbaar vervoertarief, maar lager dan het commerciële taxitarief. Ritten worden aangevraagd via de regionale Regiotaxicentrales (dus de regiovervoerders).
- **Facilitering lokaal vervoer**
Lijngebonden vervoer door vrijwilligers, de zogenaamde Buurtbussen, inclusief vrijwilligerssystemen in kleinere steden. De regiovervoerders stellen voor de vrijwilligersorganisaties de voertuigen beschikbaar, regelen het beheer en onderhoud en verzorgen de medische keuring van de chauffeurs. De lokale vervoerssystemen die in de huidige pilots in Assen, Hoogeveen en Meppel met professionele chauffeurs worden gereden vallen onder de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten. De aanschaf en het onderhoud voertuigen worden uitbesteed aan de regiovervoerders. Beide vormen worden door het OV-bureau gefaciliteerd.

Gemeenten

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke regelingen waarin collectief vervoer is opgenomen. Dit zogenaamde doelgroepenvervoer bestaat uit het vervoeren van geïndiceerde groepen reizigers in een taxi of taxi-(rolstoel)bus. Op basis van de diverse wetgeving zijn de volgende vervoersvormen te benoemen.

Sociaal-recreatief Wmo-vervoer op basis van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo)

Sinds januari 2015 worden op basis van de Wmo niet alleen vervoersindicaties afgegeven met als doelstelling sociale participatie, maar ook het vervoer naar dagbestedingslocaties voor thuiswonenden is, via de Wmo, een verantwoordelijkheid geworden van gemeenten. Het 'sociaal-recreatief Wmo-vervoer is vraagafhankelijk waarbij de ritprijs, de beschikbaarheid en (om)rijtijden door de opdrachtgever zijn vastgelegd. Voor dit Wmo vervoer wordt veelal de Regiotaxi ingezet.

Leerlingenvervoer

Op basis van de Wet op primair onderwijs, de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op de expertisecentra hebben gemeenten de verplichting om via een gemeentelijke verordening het leerlingenvervoer te regelen voor leerlingen in het speciaal of bijzonder onderwijs die niet zelfstandig of met het openbaar vervoer kunnen reizen. Voor het leerlingenvervoer geldt dat gemeenten een aantal randvoorwaarden stellen waarbinnen de vervoerder dient te zorgen dat het vervoer van de leerlingen van en naar de scholen of instellingen op een zo efficiënt mogelijke manier plaatsvindt

Participatiewet vervoer op basis van de Participatiewet (voorheen WSW)

Werknemers van de sociale werkvoorzieningschappen die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of het openbaar vervoer, hebben het wettelijke recht op vervoer via hun gemeente.

Vervoer dagbesteding (voormalig AWBZ vervoer)

Vervoer van en naar door de Wmo gefinancierde dagbesteding in het kader van de Wmo voor mensen die niet zelfstandig of met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit vervoer wordt nu door de gemeenten ingekocht bij de zorginstellingen die gecontracteerd zijn om dagbesteding te bieden. Deze zorginstellingen combineren dat vervoer met de andere cliënten die ook deelnemen aan de dagbesteding. Veel zorgaanbieders kopen vervoer in bij taxibedrijven, maar soms organiseert de zorginstelling zelf het vervoer met vrijwilligers of met beroepskrachten.

Vervoer Jeugdzorg op basis van de Jeugdwet 2015

Een deel van de jongeren die in 2014 nog vervoersrechten hadden vanuit de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ), vallen sinds 1 januari 2015, op basis van de Jeugdwet, onder de verantwoordelijkheid van de eigen gemeente. Dit vervoer wordt veelal ingekocht bij de betreffende zorgaanbieders.

Particuliere initiatieven

Particuliere vervoersinitiatieven zijn vervoersinitiatieven waar geen bemoeienis of ondersteuning van de overheid mee gemoeid is. Deze initiatieven zijn ontstaan vanuit de samenleving, waarbij de verantwoordelijkheid ligt bij de betreffende vereniging, stichting of andere rechtsvorm die het initiatief exploiteert.

3. Beleid publiek vervoer

3.1. Context

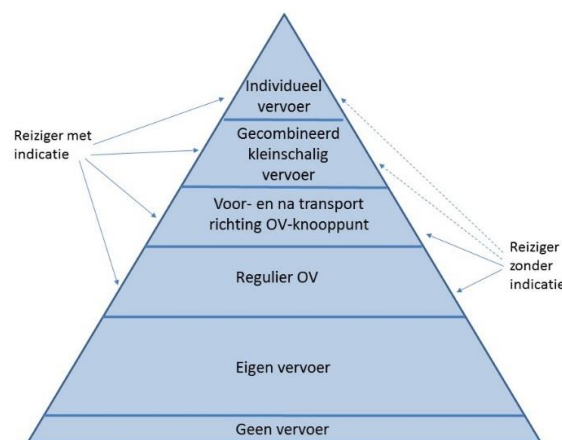
In dit hoofdstuk is de beoogde toekomst van publiek vervoer beschreven. De doorontwikkeling van publiek vervoer vindt plaats binnen de lopende regionale en landelijke ontwikkelingen, niet alleen op het gebied van vervoer, maar meer breed maatschappelijk. Hierbij valt te denken aan de effecten van de decentralisaties in het sociaal domein, maar ook aan economische en demografische ontwikkelingen. Te zien zijn toenemende kosten en afnemende beschikbare budgetten. Er is maatschappelijke aandacht voor de vergroting van duurzaamheid en het behoud van lokale werkgelegenheid.

Veel ontwikkelingen zijn van invloed op het vervoer. Vergrijzing en ontgroening van het platteland zorgen bijvoorbeeld voor het verdwijnen van voorzieningen, hierdoor ontstaat een andere mobiliteitsvraag, waarbij het de uitdaging is om de dreigende afnemende leefbaarheid tegen te gaan. Stedelijk gebied kent een tegenovergestelde problematiek, die van verdichting en het verbeteren van de bereikbaarheid.

3.2. Toekomstbeeld en 2018

Zo spoedig als haalbaar en mogelijk is kunnen inwoners van Groningen en Drenthe gebruik maken van een betaalbaar en efficiënt netwerk van publiek vervoer, in aanvulling op een stevige structuur van openbaar vervoer. Inwoners die niet zelfstandig kunnen reizen wordt passend vervoer aangeboden. Daar waar mogelijk worden ritten gecombineerd uit het oogpunt van efficiency en betaalbaarheid. Ook het vervoer dat gefinancierd wordt uit landelijke wet- en regelgeving, zoals de Wet langdurige zorg (Wlz), kan goed gecombineerd worden met vormen van publiek vervoer. Wellicht dat ook het Valys vervoer in de toekomst komt te vallen onder de verantwoordelijkheid van gemeenten en geïntegreerd kan worden in publiek vervoer.

De ontwikkeling van publiek vervoer in Groningen en Drenthe vindt plaats vanuit het volgende model:



Figuur 1. Model publiek vervoer

Het grootste deel van de inwoners van Groningen en Drenthe regelt zijn of haar vervoer zelfstandig. Daar waar een beroep gedaan wordt op vormen van doelgroepenvervoer streeft publiek vervoer naar integratie en afstemming met andere vervoersstromen, waarbij het uitgangspunt is om zoveel mogelijk reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

Voorop staat dat de gemeentelijke vervoersmogelijkheden een vangnet zijn: een ieder die dat nodig heeft zal toegang (blijven) krijgen tot een individuele of gecombineerde maatwerkoplossing. Eigen mogelijkheden (eigen vervoersmiddel of een eigen netwerk met vervoersmogelijkheden) en algemene voorzieningen, zoals openbaar vervoer, zijn echter voorliggend. Als deze mogelijkheden er niet zijn, wordt gekeken naar de persoonlijke vervoersbehoefte en de oplossing die een gemeentelijke vervoersmogelijkheid daarin kan bieden.

Om het toekomstbeeld te realiseren, moet nog veel gedaan worden. De eerste stap is het verzorgen van continuïteit van de dienstverlening per 1 januari 2018 voor de aflopende contracten van het gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer.

3.3. Pilots

Bij het bepalen van het beleid voor publiek vervoer en de ingrediënten voor het programma van eisen, worden de resultaten van pilots en proeven in de gemeenten en regio's van Groningen en Drenthe meegenomen. Deze pilots hebben tot doel om systemen te ontwikkelen die kunnen bijdragen aan:

- het verbeteren bereikbaarheid voorzieningen;
- het verbeteren van mobiliteit van de inwoners;
- het efficiënt integreren en afstemmen van verschillende vormen van vervoer.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de pilots, zoals die door de betrokken gemeenten zijn aangereikt. Enkele pilots zijn succesvol gebleken en andere pilots kennen minder goede resultaten. Alle resultaten zijn echter zeer waardevol en worden gebruikt in de doorontwikkeling van publiek vervoer en worden, waar mogelijk, direct verwerkt in de aanbestedingsdocumenten.

Bij het uitvoeren van pilots en proeven wordt landelijke wet- en regelgeving nog wel eens al beperkend ervaren. In overleg met het project Anders Benutten van de drie noordelijke provincies en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt hieraan aandacht besteed.

CONCEPT

4. Vervoersmodel publiek vervoer

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze vanaf 2018 de eerste stappen worden gezet richting het realiseren van het toekomstbeeld van publiek vervoer. De beschrijving hiervan in het vorige hoofdstuk is de basis voor het bestek van de komende aanbesteding. Het uitgangspunt is het behoud van het goede en het treffen van maatregelen die naar verwachting resulteren in verbeteringen.

In het bestek van publiek vervoer worden eisen opgenomen om een basiskwaliteit van vervoer voor alle reizigers te garanderen. Deze eisen zijn gebaseerd op de huidige kwaliteit en relevante ontwikkelingen. Daarnaast wordt actief gestuurd op de doorontwikkeling van publiek vervoer.

4.2. Ontwikkelopdracht

Voor een efficiënte organisatie van het vervoer zijn er maatregelen die direct in het bestek geëffectueerd kunnen worden, maar er zijn ook maatregelen die gedurende de looptijd van de overeenkomsten doorgevoerd gaan worden. Te contracteren vervoerders moeten hierover een zo goed mogelijk beeld krijgen. Toekomstige demografische, ruimtelijke en financiële ontwikkelingen en de effecten ervan op het vervoer kunnen niet volledig worden voorspeld. De autonome beleidsvrijheid van gemeenten en provincies betekent daarnaast wellicht dat niet alle opdrachtgevers dezelfde maatregelen in dezelfde mate zullen doorvoeren.

De gewenste doorontwikkeling vraagt derhalve flexibiliteit in de overeenkomsten om te kunnen doorontwikkelen en de keuzevrijheid om maatregelen juist wel of niet door te voeren. Daarom wordt gekozen voor een ontwikkelopdracht. Dit houdt in dat met de aanbesteding een opdracht in de markt wordt gezet met daarin basiseisen voor de uitvoering van het opdracht (kwaliteitseisen, gunningscriteria en uitsluitingsgronden), maar met mogelijkheden om gedurende de looptijd van de overeenkomsten samen met de gecontracteerde partijen verdere invulling te geven aan de doorontwikkeling van het publiek vervoer.

Gelet op de doelstellingen van publiek vervoer worden in de jaren na aanvang van de overeenkomsten wijzigingen verwacht in zowel het volume als de wijze van vervoer. Grote wijzigingen in de uitvoering dienen in beginsel te leiden tot her-aanbesteding. Door in het bestek de te verwachten en/of gewenste wijzigingen te vermelden wordt voorkomen dat een ontwikkeling leidt tot een wezenlijke wijziging van de opdracht en leidt tot een situatie van her-aanbesteding. Hierbij is het van belang om een samenwerking met marktpartijen aan te gaan. In deze samenwerking wordt verwacht dat de aanbestedende dienst en de gecontracteerde partijen gezamenlijk optrekken om de doorontwikkeling te realiseren. Met de marktpartijen wordt gekeken naar de optimale variant waarbij, naast de gezamenlijke ontwikkeling in een duurzame relatie, ook flexibiliteit in volume (op fluctuaties in aantallen reizigers of vervoerkilometers) een belangrijk aandachtspunt is om doelen te kunnen realiseren. Te denken valt aan jaarlijks gemaximaliseerde aanpassingen van krimp of groei in de omvang van de overeenkomsten.

Er wordt tevens nadrukkelijk aandacht besteed aan de mogelijkheden tot het (verder) uitvoeren van pilots en proeven. In de ontwikkelopdracht wordt gewerkt met businesscases, vergelijkbaar met de pilots die momenteel worden uitgevoerd in diverse gemeenten. Hierdoor kan, opnieuw in samenwerking met de marktpartijen, gekeken worden in hoeverre aanpassingen in beleid of uitvoering leiden tot resultaten die passen binnen de doorontwikkeling van het publiek vervoer. Vervoerders worden verplicht om mee te werken aan de businesscases.

4.3. Bundeling van vervoersvormen

De huidige overeenkomsten staan formeel het combineren van verschillende opdrachten in een voertuig niet toe. Publiek vervoer integreert verschillende vormen van vervoer in één vervoersysteem door deze beperking op te heffen. Bij het combineren van opdrachten wordt gedacht aan opdrachten die nu onderdeel uit gaan maken van publiek vervoer en aan toekomstige combinaties met contracten van zorgaanbieders, andere (semi)overheden en particuliere opdrachtgevers.

Door deze integratie kunnen voertuigen efficiënter worden ingezet (minder stilstand en minder lege kilometers) en kan de combinatiegraad in het voertuig worden verhoogd. Essentieel uitgangspunt hierbij is dat ge-

meenten bij het doelgroepenvervoer door middel van de indicaties bepalen wat de specifieke behoeftes zijn van de reizigers. Deze indicaties zijn leidend bij de mogelijkheden om meerdere reizigers te combineren in één voertuig.

Vervoervormen in de aanbesteding

Door middel van onderstaande figuur is inzichtelijk gemaakt welke vervoersvormen bij de eerste stap, de aanbesteding voor het vervoer vanaf 2018, worden geïntegreerd in publiek vervoer.

Opdrachtgever / beheerder huidige situatie	Vervoersconcept	Type vervoer	Opdrachtgever / beheerder vanaf 1-1-2018
Rijk	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Internationale trein / Intercity	Rijk
	Valys	Bovenregionaal Gehandicaptenvervoer	
Provincie Groningen / Provincie Drenthe	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Regionale trein	Provincie Groningen / Provincie Drenthe
OV-bureau	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Qliner, Qlink Regio, Zware Stadslijnen	Publiek Vervoer
	Basisnet	Stadsbussen , Streekbussen	
	Aanvullend vervoer	Aanvullend lijngebonden vervoer, vaste ritten, uitgevoerd met kleiner voertuigen	
	Vrijwilligersvervoer (facilitering)	Particulieren kleinschalige vervoerconcepten (bv buurtbus)	
	Lokaal vervoer (facilitering)	Gemeentelijke kleinschalige vervoerconcepten (bv stadsvervoer)	
	Aanvullend vervoer	Vraaggestuurd (lijnbelbussen)	
Gemeenten	Regiotaxi	CVV, OV-deel	Gemeenten
	Regiotaxi	CVV, Wmo-deel	
	Leerlingenvervoer	Speciaal Onderwijs, Basisonderwijs	
	Participatiewet vervoer (voormalig WSW vervoer)	Vervoer woon-werk naar sociale voorzieningen	
	Vervoer dagbesteding (voormalig AWBZ Vervoer)	Zorgvervoer	
Particulieren	Vrijwilligersvervoer	Vervoer (vraagafhankelijk of volgens dienstregeling) zonder ondersteuning van overheden (bv. boodschappenbus, vervoer voor ouderen)	Burgers

Figuur 2. Vervoersvormen publiek vervoer

In publiek vervoer worden in de aanbesteding voor 2018 de volgende vervoersvormen, dan wel de functionaliteit van de vervoersvormen, geïntegreerd:

- leerlingenvervoer;
- Regiotaxi, Wmo-vervoer;
- Regiotaxi, OV-deel;
- LijnBelBussen;
- facilitering van lokaal vervoer (de huidige taak van OV-bureau daarin);
- facilitering van vrijwilligersvervoer (de huidige taak van OV-bureau daarin).

In bijlage 3 'Vervoersvormen publiek vervoer' is een uitgebreide toelichting opgenomen van de verschillende vervoerstromen en de reden waarom deze wel of niet worden opgenomen in de aanbesteding. De vermelding van deze vervoersvormen betekent overigens niet dat deze onverkort onder de huidige omvang en voorwaarden worden opgenomen. In het bestek wordt dit nader uitgewerkt.

Binnen enkele gemeenten zijn er aflopende contracten voor het voormalig WSW-vervoer. Ook deze worden, indien gewenst, meegenomen in de aanbesteding. In het bestek wordt nadere informatie omtrent de te verwachten omvang en uitvoering van de vervoersvormen opgenomen. In de toekomst kunnen ook andere vormen van doelgroepenvervoer (zoals Valys-vervoer of vervoer van en naar de dagbesteding) worden geïntegreerd in publiek vervoer.

Facilitering van het lokale vervoer en het vrijwilligersvervoer, zoals dat nu wordt ingevuld door het OV-bureau, wordt ook opgenomen in de aanbesteding. Enkele lokale vervoersconcepten zitten in een proefperiode waarvan op dit moment niet duidelijk is of deze gecontinueerd worden. In het bestek voor de aanbesteding worden deze concepten uitgevraagd als optie waarbij na besluit over continuering door de betreffende gemeente(n), deze optie al dan niet gelicht wordt.

4.4. Openstellen regiogrenzen

Een essentiële verbetering ten opzichte van de huidige situatie wordt verwacht door het reduceren van beperkende voorwaarden die nu de onderlinge uitwisseling tussen regio's uitsluiten. Uit het oogpunt van de lokale werkgelegenheid, de samenstelling van de markt en de marktwerking wordt er nadrukkelijk niet voor gekozen om alle regio's van Groningen en Drenthe samen te voegen tot één perceel (opdracht). Er wordt gekozen om te blijven werken vanuit ongeveer de huidige omvang van de regio's.

Let op!

De regio's en de 'percelen' zijn niet gelijk.

Er zijn regiogrenzen, hier overheen reizen inwoners uit de verschillen regio's over en weer overheen.

Van elke regiogrens wordt vastgesteld in welk perceel deze valt. De vervoerder die dat perceel wint gaat niet alleen het vervoer binnen dat perceel rijden maar ook het vervoer over die specifieke perceelsgrens van beide regio's.

Zeven logische percelen

Integratie en bundeling kan efficiënt toegepast worden als er een logische clustering plaatsvindt op basis van vervoersstromen. Deze clustering leidt dan tot verschillende geografische percelen die op basis van de vervoersstromen een samenhangend geheel vormen. De keuze voor de omvang van een regio ofwel perceel kan eveneens gelegen zijn aan voorkeur voor bijvoorbeeld reeds bestaande of te vormen bestuurlijke samenwerkingsverbanden. De aanbesteding van publiek vervoer bestaat uit zeven percelen, die aansluiten op de huidige regio indeling. De redenen hiervoor zijn:

- De percelen zijn ingedeeld op basis van een oude analyse van de huidige vervoersstromen en sluiten hiermee redelijk aan op de te verwachten vervoersbewegingen. Naar aanleiding van een nadere analyse kunnen op individueel niveau nog gemeenten in een andere regio worden ingedeeld.
- Uit de gehouden inventarisatie bij alle gemeenten is tot nu toe niet naar voren gekomen dat er andere (bestuurlijke) wensen zijn ten aanzien van de regio-indeling. Verondersteld kan worden dat in sommige gevallen hiervoor een nog wat nadrukkelijker keuze gemaakt moet worden, met name in verband met de gemeentelijke herindeling in de provincie Groningen.
- In de huidige situatie is gebleken dat de omvang van de regio's (percelen) aansluit op de mogelijkheden die het midden- en kleinbedrijf biedt; ook een gehouden marktverkenning bij vervoerders onderschrijft dit.

In onderstaande tabel zijn de zeven percelen opgenomen en is tevens aangegeven welke vormen van doelgroepenvervoer (zie paragraaf 4.2) meegenomen worden in het bestek per regio.

Regio's	Bestaat uit gemeenten	Inbreng Wmo-vervoer	Inbreng leerlingen-vervoer	Inbreng WSW-vervoer	Overig
Centraal Groningen	Groningen	X	X	X	?
Zuidwest-Groningen	Grootegast	X	X	?	?
	Marum	X	X	?	?
	Leek	X	X	?	?
	Zuidhorn	X	X	?	?
Noord-Groningen	Appingedam	X	X	?	?
	Bedum	X	X	?	?
	Ten Boer?	X	X	?	?
	Delfzijl	X	X	?	?
	Eemsmond	X	X	?	?
	De Marne	X	X	?	?
	Winsum	X	X	?	?
Oost-Groningen	Bellingwedde	X	X	?	?
	Hoogezand-Sappemeer	X	X	?	?
	Menterwolde	X	X	?	?
	Oldambt	X	X	?	?
	Pekela	X	X	?	?
	Slochteren	X	X	?	?
	Stadskanaal	X	X	?	?
	Veendam	X	X	?	?
	Vlagtwedde	X	X	?	?
Noord-Drenthe en Haren	Aa en Hunze	X	X	?	?
	Assen	X	X	?	?
	Noordenveld	X	X	?	?
	Tynaarlo	X	X	?	?
	Haren?	X	X	?	?
Zuidwest-Drenthe	Hoogeveen	X	X	?	?
	Meppel	X	X	?	?
	Midden-Drenthe	X	X	?	?
	Westerveld	X	X	?	?
	De Wolden	X	X	?	?
Zuidoost-Drenthe	Borger-Odoorn	X	X	?	?
	Coevorden	X	X	?	?
	Emmen	X	X	?	?

4.5. Integratie en afstemming met openbaar vervoer

Afstemmen met (nieuwe) concessie openbaar vervoer Groningen Drenthe

De GD- en de HOV-concessies eind 2019 eindigen en de komende 2 jaar wordt de aanbesteding voorbereidt. In de huidige concessie wordt ook als daar waar mogelijke gewerkt aan integratie en afstemming van publiek vervoer en openbaar vervoer. In het programma van eisen van de nieuwe GD-concessie wordt de integratie en afstemming met publiek vervoer verder vormgegeven. Dit betreft zaken als toegankelijkheid, aansluitingen, informatievoorzienig e.d..

Hubs

Een hub (voorheen KetenKnooppunten) is een overstappunt tussen verschillende vervoersvormen en regulier lijn gebonden openbaar vervoer. Het OV-bureau is programmaleider in opdracht van de provincies Groningen en Drenthe voor de realisatie van de hubs.

Ook voor publiek vervoer zijn de hubs van belang als overstappunt. De organisatie Publiek Vervoer heeft echter geen formele rol in de realisatie, beheer en onderhoud van de hubs. Dit is namelijk een taak van de wegbeheerders, in de meeste gevallen de gemeenten of provincies. Afhankelijk van het lokale (te voorziene) gebruik van de hub als overstappunt voor publiek vervoer reizigers moet de nodige ruimte voor voertuigen gemaakt, in overleg met de wegbeheerders.

De hubs kunnen tevens gebruikt worden voor de bundeling van reizen in het doelgroepenvervoer. Door op de hubs reizigers die volledig afhankelijk zijn van geïndiceerd vervoer te laten plaatsnemen in een voertuig dat vaste bestemmingen als scholen, ziekenhuizen en zorginstellingen aandoet, kan de bezettingsgraad van de voertuigen worden verhoogd en vermindert de verkeersdruk in het stedelijk gebied. Dit heeft tevens een positief effect op het milieu.

Er is een lijst en kaart met ruim 50 hub locaties (ruim 30 in Groningen en 20 in Drenthe). Deze lijst is opgenomen in bijlage 4. De meeste zijn bestaande treinstations, busstations of haltes, maar een hub is meer dan een halte of station, het is een kruispunt in multimodale mobiliteit en een ruimtelijk knooppunt van activiteit. De uitrol voor de voorzieningen in de infrastructuur is gepland in de periode 2017-2020.

4.6. Vervoer efficiënter organiseren

Om publiek vervoer te optimaliseren zijn er verschillende mogelijkheden. Gemeenten en provincies blijven zelf verantwoordelijk of en wanneer zij deze maatregelen, die vaak aanpassing van beleid of lokale verordeningen vereisen, willen doorvoeren. Onderstaand zijn een aantal maatregelen (niet uitputtend) opgenomen.

Leerlingenvervoer over de perceelsgrenzen plannen

Leerlingenvervoer wordt per jaar of per half jaar gepland. De grootste groep leerlingen in het leerlingenvervoer zijn leerlingen die speciaal onderwijs volgen. De instellingen voor speciaal onderwijs zijn vaak gecentreerd in of nabij grote plaatsen en hebben een brede regionale functie. Door het leerlingenvervoer over de perceelsgrenzen heen te plannen, ontstaat een efficiëntere vervoerstream van en naar scholen. Het heeft hierbij de voorkeur om leerlingen per onderwijsinstelling te vervoeren, zowel vanuit vervoer technische redenen (één bestemming) als maatschappelijke redenen (medescholieren in het voertuig).

Opstapplaatsen leerlingenvervoer

Uit de betreffende pilots blijkt dat door de inzet van opstapplaatsen in het leerlingenvervoer de reisduur wordt verkort, de reis rustiger verloopt en kinderen meer ontspannen op school aankomen. De opstapplaatsen vormen een eerste stap naar het meer zelfstandig reizen met het reguliere openbaar vervoer. Gedurende de looptijd van de overeenkomsten kunnen de opstapplaatsen, in overleg met de gemeenten, ouders, scholen en gecontracteerde vervoerder, gefaseerd ingevoerd worden in de diverse regio's of gemeenten.

Samenwerking vervoerders

In de nieuwe overeenkomsten wordt gestuurd op het voorkomen van lege ritten en een toename van de combinatiemogelijkheden. Door onderlinge uitruil van passagiers te stimuleren binnen en over de perceelsgrenzen heen, wordt het onnodig leeg rijden zoveel mogelijk voorkomen. De vervoerders dienen onderling afspraken te maken over de uitruil van ritten. Juist als er samen gewerkt wordt moet de reiziger moet een vaste plek hebben waar hij altijd terecht kan met vragen over zijn reis. Beter nog, het is de wens dat de reiziger actief voorzien wordt van informatie over zijn taxirit, de ophaaltijd en eventuele vertragingen. Dit wordt in het bestek hard geformuleerd en vervoerders zullen worden verplicht om hierover te bieden.

Perceel overschrijdend Wmo vervoer

Het 'openstellen' van de regiogrenzen (zie paragraaf 4.3) vraagt om een regeling voor de toedeling van vervoer aan één van de vervoerders van beide regio's. Om dat te regelen wordt van elke perceelsgrens bepaald welke vervoersstream het grootst is. De tegenoverliggende (kleinere) vervoersstream uit het andere perceel wordt daaruit gehaald en aan de vervoerder van het perceel met de grootste van beide vervoersstromen over die

perceelgrens heen gegund. Op die manier worden de beide vervoersstromen uitgevoerd door hetzelfde taxi-bedrijf en kunnen deze gecombineerd worden.

Vervoer over de grens van het samenwerkingsverband Groningen Drenthe

Vanuit de diverse regio's zijn vervoersstromen te herkennen die gaan naar gebieden buiten de beide provincies. Dit is in feite bestek-overschrijdend publiek vervoer. Analoog aan 'perceelgrensoverschrijdend Wmo-vervoer' worden ook deze vervoersstromen als onderdeel los beschreven in het bestek om daarmee ruimte te krijgen in de samenwerking met de opdrachtgever 'aan de andere kant van de grens'.

4.7. Sturen op de vraag naar vervoer

Publiek vervoer sluit aan op het openbaar vervoer. Voor de OV-reizigers is publiek vervoer een goede aanvulling op het OV. Datzelfde kan gelden voor de Wmo-reizigers en het leerlingenvervoer. Uit landelijk onderzoek blijkt dat een deel van de Wmo-reizigers hun reis ook met het openbaar vervoer zouden kunnen maken. Dit biedt in principe volop mogelijkheden om Wmo-vervoer en openbaar vervoer op elkaar aan te sluiten en om Wmo-reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. De afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Er wordt gereden met laagvloerse bussen en de belangrijkste haltes zijn opgehoogd. Om buiten het stedelijk gebied het goed OV-netwerk te kunnen behouden en het platteland te ontsluiten wordt ingezet op de bereikbaarheid van hubs (OV-knooppunten). Op deze hubs komen diverse vervoersvormen samen. Deze hubs kunnen voor een deel van de reizigers met een indicatie voor doelgroepenvervoer worden gebruikt. De hubs zijn goed toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. De hubs bieden de geïndiceerde reiziger ook een mogelijkheid om een overstap te maken naar het reguliere openbaar vervoer, om, indien nodig, op later deel van het traject weer gebruik te maken van geïndiceerd vervoer. Deze vorm van ketenvervoer wordt toegepast binnen Valys, maar tot op heden niet of slechts beperkt in het gemeentelijk doelgroepenvervoer.

Door van indicering nog meer persoonlijk maatwerk te maken wordt de zelfredzaamheid en het gebruik van regulier openbaar vervoer bevorderd. In de indicatiestelling en de vaststelling van de vervoersbehoefte kan meer rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van bijvoorbeeld toegankelijke haltes en de mogelijkheden om delen van de reis af te leggen met regulier openbaar vervoer. Om de overstap te begeleiden kunnen gemeenten bij her-indicering gebruik maken van ondersteunende maatregelen als:

- inzet van de OV-Coach (app voor leerlingenvervoer), OV-maatjes en andere begeleidingstrajecten;
- verbeterde informatievoorziening.

Veel van deze maatregelen zijn de afgelopen maanden besproken met de klankbordgroep. Zij onderschrijven het uitgangspunt om binnen de mogelijkheden van de individuele reiziger te kijken naar maatregelen waarmee zelfstandig en tegen een redelijk tarief kan worden gereisd.

Publiek vervoer zal gemeenten hierover rapporteren en adviseren. Dit is echter een traject waarin een aantal randvoorwaarden moeten worden ingevuld en waarvoor indicatiebeleid gewijzigd moet worden. Dit is niet realiseerbaar voor publicatie van het definitieve bestek, maar moet voor gemeenten wel mogelijk zijn gedurende de looptijd van de overeenkomsten.

5. Aanvullende informatie

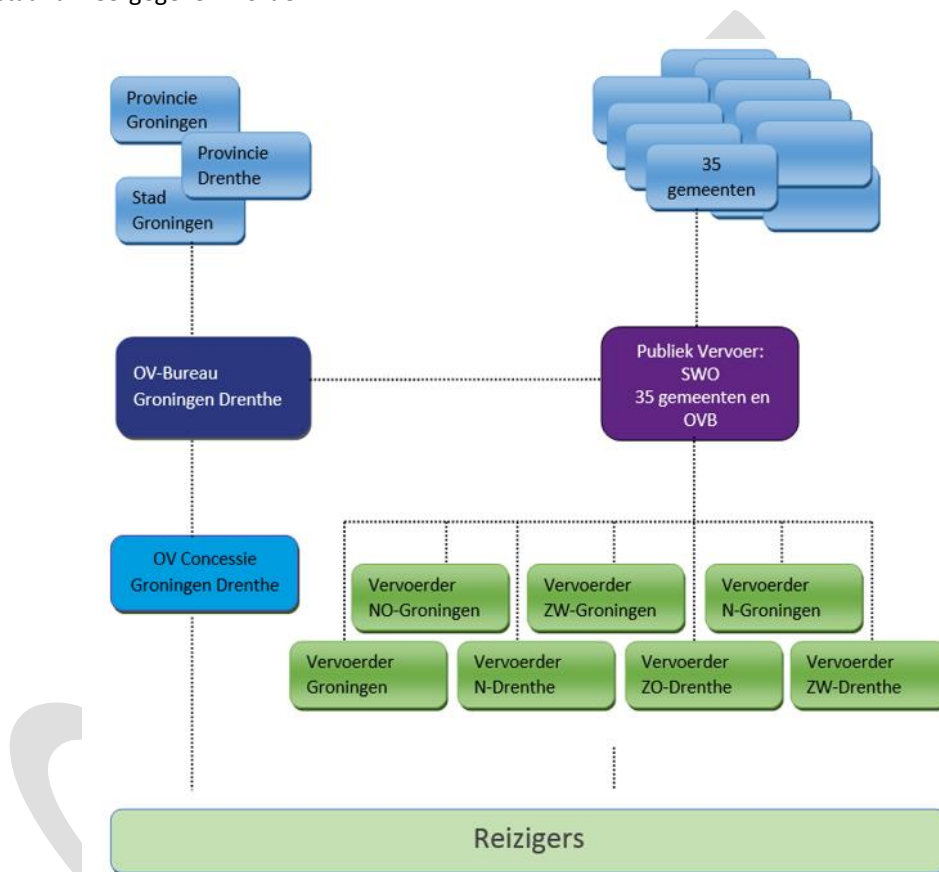
5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komt enkele aanvullende informatie aan bod, welke grotendeels in het bestek nader uitgewerkt en aangevuld zal worden. Het gaat over informatie ten behoeve van het beheer van de overeenkomsten, exploitatie en uitvoering.

5.2. Beheer van de overeenkomsten

Organisatie opdrachtgeverschap

Schematisch kan de organisatie Publiek Vervoer binnen de context van het vervoer in Groningen en Drenthe als onderstaand weergegeven worden.



Figuur 3. Schematische weergave publiek vervoer.

Vanaf 2018 is er voor publiek vervoer een samenwerkingsvorm tussen de gemeenten in Groningen en Drenthe en de provincies/het OV-bureau Groningen Drenthe. De samenwerking betreft een kleine uitvoeringsorganisatie die beheertaken zal gaan uitvoeren (zie de tabel taakverdeling op bladzijden 20). Naar verwachting zal er voor de uitvoering van de omschreven taken vanaf 2018 ca. 6 fte benodigd zijn. De uitvoeringsorganisatie beoogt de doorontwikkeling aan te jagen en kent een efficiëntere organisatie van de bestaande beheertaken. Deze taken liggen nu bij de individuele gemeenten, het OV-bureau en regionale samenwerkingsverbanden.

De uitvoeringsorganisatie geeft gevraagd en ongevraagd advies over kansen en mogelijkheden die zij ziet. Onderdeel van de uitvoeringsorganisatie is dan ook een ontwikkelteam waarbij vervoerders, zorg- en onderwijsinstellingen, adviesraden en overige betrokkenen uitgenodigd worden om bij te dragen aan een steeds efficiënter vervoerssysteem met een hoge(re) klanttevredenheid.

Taakverdeling

In onderstaande tabel wordt beschreven hoe de taken binnen de organisatie Publiek Vervoer, de gemeenten en der vervoerder worden verdeeld.

Taak	Individuele gemeenten / OV-bureau	Samenwerkingsvorm Publiek Vervoer	Vervoerders
Beleed	<p>Gemeentes blijven verantwoordelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beleidsontwikkeling (inclusief vaststellen tarieven reiziger); ▪ Beoordeling, toekennen mobiliteitsprofiel (gemeente bepaalt welke inwoner toegang heeft tot publiek vervoer); ▪ Afhandeling bezwaren beoordeling; ▪ Beleid en uitvoering lokale vervangende vervoersoplossingen. <p>OV-bureau blijft verantwoordelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beleid en uitvoering kleinschalig openbaar vervoer. 		
Beheer		<p>De samenwerkingsvorm voert uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opdrachtgeverschap ▪ Inkoop en aanbesteding van het vervoer ▪ Contractbeheer en budgetbewaking ▪ Doorontwikkeling, optimalisatie & innovatie ▪ Opstellen klachtenprocedure en -reglement; ▪ Klachtaanname en toezicht op afhandeling ▪ Contacten met vertegenwoordiging van reizigers ▪ PR en acquisitie 	
Vervoer			<p>Vervoerders zijn verantwoordelijk voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanvraag/boekingsritten ▪ Ritplanning & -toedeling ▪ Financieel-/administratieve afhandeling ▪ Communicatie met reizigers en informatieverstrekking ▪ Klachtafhandeling; ▪ Monitoring kwaliteit en klanttevredenheid ▪ Data-analyse ▪ Proactieve advisering aan opdrachtgever ▪ Uitvoering ritten

Regie op de uitvoering ligt bij de vervoerders

De taken van de operationele regie van het vervoer (aanvraag/boekingsritten en ritplanning/-toedeling) worden uitgevoerd door de vervoerders. Dit is een taak die in de huidige situatie onderdeel uitmaakt van de primaire

bedrijfsactiviteiten van de vervoerder. In andere provincies worden zoals bekend diverse proeven uitgevoerd waarbij de operationele regie en het vervoer zelf als taak worden gescheiden.

Hiervoor wordt nu niet gekozen omdat:

- Vervoerders reeds de nodige expertise bezitten en zelf reeds beschikken over een eigen regiecentrale.
- Vervoerders meerdere opdrachtgevers hebben en het scheiden van regie en vervoer leidt tot minder combinatiemogelijkheden en een minder efficiënte planning aan de zijde van de vervoerders.
- Een korte lijn tussen operationele regie en vervoer essentieel is voor het bereiken van de doelstellingen. De vervoerder kent immers zijn reizigers.
- Er landelijk (nog) te weinig ervaring is met een aparte 'regie- of vervoerscentrale'.

Door ervoor te kiezen om de regie uit te laten voeren door de vervoerders wordt een intensieve samenwerking tussen de vervoerders noodzakelijk. Hiervoor zullen eisen en wensen worden opgenomen in het bestek.

Na afloop van de initiële looptijd van de overeenkomsten (4,5 jaar, tot 1 augustus 2022) is er de mogelijkheid om de overeenkomsten wel of niet te verlengen. Dit zou het moment kunnen zijn om alsnog een zelfstandige regiefunctie op het operationele vervoer in te richten. Gezien het feit dat hiervoor een separate aanbesteding uitgevoerd dient te worden, zal in de periode daarvoor een bestuurlijk traject moeten plaatsvinden, gevolgd door een aanbestedingsprocedure. Dit houdt in dat de keuze voor het wel of niet invoeren van een regiecentrale begin 2020 gemaakt dient te worden. Op dat moment lopen de huidige overeenkomsten 2 jaar voor het Wmo-vervoer en 1,5 jaar voor het leerlingenvervoer. De organisatie Publiek Vervoer zal voor 2020 een evaluatie uitvoeren, zodat de resultaten hiervan kunnen worden meegenomen in de besluitvorming.

Klachtenafhandeling

Vervoerders dienen kosteloos mee te werken aan de verwerking en afhandeling van klachten via het onafhankelijke klachtenbureau (zie hoofdstuk 1). Hiervoor dient de vervoerder onder meer mee te werken aan de inrichting van een klachten applicatie en/of website wanneer de organisatie Publiek Vervoer besluit om hiervan gebruik te maken.

Datalevering ten behoeve van monitoring

Omdat er verschillende vervoerders voor verschillende gemeenten werken en het mogelijk dient te zijn dat er één managementrapportage gemaakt wordt, is het noodzakelijk dat vervoerders de facturen en data op een uniforme wijze aanleveren. Hiervoor worden in de aanbesteding formats en datanormalisatie voorgeschreven. De vervoerder dient tevens aan te geven op welke wijze voldaan wordt aan de Wet op de persoonsregistratie (privacywetgeving).

5.3. Exploitatie en uitvoering

Personeel

Voor het personeel dat tot taak heeft om reizigers te vervoeren, te informeren of anderszins te woord te staan, geldt een aantal algemene eisen waaraan zij moeten voldoen om hun beroep uit te kunnen oefenen. Dit betreffen wettelijke eisen, het kunnen voldoen aan de bepalingen teneinde de uitvoering van de vervoerovereenkomst te mogen verrichten en het bezitten van de voorgeschreven opleiding en de nodige vaardigheden.

Per functie zijn er specifieke eisen. Chauffeurs dienen bijvoorbeeld een uitstekende kennis te hebben van de actuele spelregels van het vervoersysteem, inclusief de relevante aansluitingen op het openbaar vervoer in en buiten het vervoersgebied. Ook dienen chauffeurs kennis te hebben van of ervaring te hebben met de omgang met de doelgroepen bij de uitvoering van het doelgroepenvervoer. In het bestek worden specifieke eisen hiervoor opgenomen. Aan het personeel werkzaam op een centrale worden specifieke kwaliteitseisen gesteld zoals uitstekende kennis van de actuele spelregels van het vervoersysteem en een servicegerichte en klantvriendelijke instelling.

Anders dan in het openbaar vervoer is de overnameplicht binnen het taxivervoer niet geregeld in de aanbesteding maar via de taxi CAO. Daarin zit de zogenaamde 'OPOV- regeling': Overgang personeel bij overgang vervoerscontracten. Hierbij functioneert Sociaal Fonds Taxi, het aanspreekpunt voor alle partijen binnen het taxivervoer (KNV Taxi, vakbonden), als bewaker van deze regeling. In het kader van het behoud van de regionale werkgelegenheid spreken we als opdrachtgevers uit dat het de voorkeur heeft dat het bestaand personeel zo veel mogelijk mee over gaat naar een eventuele nieuwe vervoerder.

Materieel

De voor de uitvoering van deze vervoersovereenkomst in te zetten voertuigen dienen te voldoen aan de relevante wettelijke technische eisen en de krachtens wet- en regelgeving gestelde nadere voorschriften. Voorts bevat het bestek nadere eisen aan onderhoud, comfort, duurzaamheid, rolstoelvoorzieningen, toegankelijkheid en inrichting van de voertuigen.

Voor wat betreft duurzaam gebruik van de in te zetten voertuigen wordt in de aanbesteding gevraagd een plan op te stellen. Waar mogelijke eerdere afspraken en/of combinaties van contracten vragen om concrete duurzaamheidseisen, zoals bijvoorbeeld het gebruik van groen gas als alternatieve brandstof, dient dit in het betreffende plan te worden verwerkt.

Ombouw Ring Groningen

Vanaf 2017 tot en met 2021, dus nog gedurende de looptijd van huidige contracten, wordt de Ring Zuid van Groningen omgebouwd en gedeeltelijk ondergronds gemaakt. De verwachting is dat dit buitenproportioneel veel verkeershinder gaat veroorzaken. Dit is de reden om bij de aanbesteding de vervoerders te vragen om een afzonderlijk plan op te stellen ten aanzien van het realiseren van de gewenste kwaliteit in relatie tot de werkzaamheden aan de Ring Zuid.

Data uitwisseling ten behoeve van het vervoer

Om betere samenwerking en uitwisseling door middel van een portaal, website en/of app mogelijk te maken is data-uitwisseling noodzakelijk. Deze dient realtime gekoppeld te zijn aan de planning van de vervoerders. Een mogelijkheid is dan bijvoorbeeld dat de reiziger via een applicatie op zijn of haar smartphone de taxi kan traceren en kan volgen die hem of haar komt ophalen. We realiseren ons echter dat dit dient te worden beschouwd als een vorm van doorontwikkeling, aangezien dit naar verwachting niet bij de aanvang van de overeenkomsten ingeregeld zal zijn. In het bestek wordt opgenomen dat de vervoerders dienen te werken aan realtime data-koppelingen met de systemen en dat de kosten van deze koppelingen voor rekening komen van de vervoerders.

Onderaanneming

Vervoerders mogen binnen het bestek zonder voorafgaande toestemming maximaal 20% van hun ritten in onderaanneming uitbesteden aan één of meer van de vervoerders die een overeenkomst hebben voor één of meer van de overige percelen in het kader van publiek vervoer. Facturatie, verantwoording en het voldoen aan alle eisen blijft de verantwoordelijkheid van de gecontracteerde vervoerder (de hoofdaannemer). Hierdoor is het bijvoorbeeld mogelijk om het Wmo-vervoer in de grote(re) kernen op piekmomenten 'op te vangen' met voertuigen en chauffeurs van de vervoerder van een ander perceel die 's ochtends naar de grote kernen gereden zijn in het kader van het leerlingenvervoer. Als een vervoerder meer dan 20% in onderaanneming wenst uit te besteden, dan dient de vervoerder hiervoor schriftelijke toestemming te krijgen van de opdrachtgever.

Uitstraling

Gelet op het vorengenoemde is het van groot belang dat de in te zetten voertuigen binnen publiek vervoer eenzelfde uitstraling of punten van herkenning hebben. Om dit te realiseren zullen eisen worden opgesteld ten aanzien van de herkenbaarheid van voertuigen, waarbij de vervoerders niet de mogelijkheid verliezen om efficiënt verschillende voertuigen in te kunnen zetten. Een voorbeeld waaraan gedacht kan worden is het gebruik van magneetstickers met de naam en het logo van publiek vervoer erop. Dergelijke magneetstickers zijn eenvoudig te plaatsen, te verwijderen en te hergebruiken.

6. Financiën

6.1. Middelenstromen

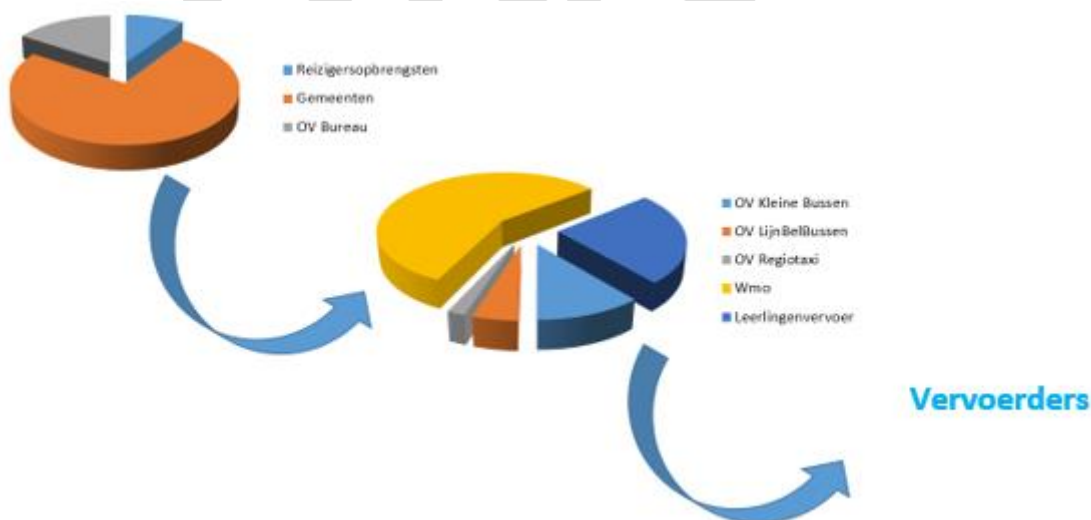
Om een indruk te geven van de verdeling in de marktomvang van de diverse vervoersvormen is onderstaande figuur opgenomen. Aangetekend wordt dat het aandeel 'OV kleine bussen' in de nieuwe situatie niet meer aanwezig zal zijn, in verband met de keuze om dit deel onder te brengen bij de openbaar vervoer concessie Groningen Drenthe en dat het aandeel LijnBelBussen veel kleiner zal zijn, omdat het aantal ritten hiervan beduidend lager zal zijn in de nieuwe situatie.

In onderstaande figuur is ter illustratie de verdeling van marktomvang per vervoersvorm in 2015 weergegeven. Dit is een overzicht exclusief de ondersteuning van het OV-bureau aan lokale vervoersvormen.



Figuur 4. Marktomvang per vervoersvorm.

Voor de verschillende vervoersvormen zijn diverse inkomstenbronnen aanwezig, namelijk middelen vanuit de individuele gemeenten, middelen vanuit het OV-bureau en de reizigersopbrengsten. In onderstaande figuur is een indruk gegeven van de onderlinge verhouding van de middelen en de besteding daarvan wederom per 2015.



Figuur 5. Indruk financiële stromen.

In de nieuwe situatie wordt in de herkomst van de middelen vanuit gemeenten per 2018 in eerste instantie geen grote wijziging verwacht. Lopende de contracttermijn zal de inhoudelijke doorontwikkeling effecten hebben op omzet en verdeling per vervoersvorm. Hiervoor zal in het bestek een regeling worden opgenomen met margebepaling en verrekensystematiek. Voor het deel dat via het OV-bureau loopt zal een wijziging plaatsvinden van besteding van de middelen, vanwege het vervallen van een deel van het vervoer.

Uitgangspunt is dat de budgetten voor vervoer van de individuele gemeenten en van het OV-bureau niet samengevoegd worden. Voor de opdrachtgevers zal in de voorgestelde nieuwe situatie volgens een nog vast te stellen verdeelsleutel een jaarlijkse bijdrage worden gevraagd ten behoeve van het in te stellen bureau Publiek Vervoer.

6.2. Afrekensystematiek

In deze conceptversie van het programma van eisen zijn nog geen nadere aanduidingen gegeven van de afrekensystematiek. De uitwerking hiervan vindt plaats aan de hand van de keuzes die in dit concept programma van eisen worden voorgesteld, bijvoorbeeld de keuze om geen autonome regiecentrale in te stellen. In overleg met experts, opdrachtgevers en vervoerders wordt een systeem ontwikkeld waarin alle partijen de juiste prikkels en stuurmogelijkheden krijgen om de doelstellingen van publiek vervoer te realiseren.

CONCEPT

7. De aanbesteding

7.1. Algemeen

De primaire aanleiding voor de aanbesteding is dat de huidige overeenkomsten tussen enerzijds de gemeenten en/of het OV-bureau en anderzijds de verschillende vervoerders op 1 januari 2018 aflopen. Met uitzondering van het leerlingenvervoer, de overeenkomsten hiervoor lopen af op 1 augustus 2018. Om het vervoer te kunnen blijven garanderen dienen er nieuwe overeenkomsten te worden gesloten met vervoerders. Daarnaast zijn de ontwikkelingen in het sociaal domein, het behouden/verbeteren van leefbaarheid op het platteland, het behouden/verbeteren van de bereikbaarheid van steden en kernen en het betaalbaar houden van het vervoer aanleiding voor het afsluiten van nieuwe overeenkomsten die ruimte bieden voor desgewenste ontwikkeling(en).

Op de aanbestedingsprocedure is de volgende wet- en regelgeving van toepassing:

- Wet van 1 november 2012 zoals laatstelijk gewijzigd en gepubliceerd in het Staatsblad op 30 juni 2016, houdende regels betreffende de procedures voor het gunnen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (Aanbestedingswet 2012).
- Besluit van 11 februari 2013, inhoudende de regeling van enkele onderwerpen van de Aanbestedingswet 2012 (Aanbestedingsbesluit).
- Gids Proportionaliteit, april 2016.

7.2. Wijze van aanbesteding

7.2.1. Keuze aanbestedingsprocedure

Er is om de volgende redenen gekozen voor het volgen van een reguliere Europese openbare procedure:

- De opdracht is te classificeren als een dienst in de zin van de Aanbestedingswet 2012.
- De opdracht is te classificeren als een overheidsopdracht in de zin van de Aanbestedingswet 2012.
- De opdracht is niet te classificeren als een concessie in de zin van de Aanbestedingswet 2012, aangezien er geen sprake is van een exploitatierisico aan de zijde van opdrachtnemers.
- De opdracht is niet te classificeren als een concessie in de zin van de Wet personenvervoer 2000.
- De geraamde initiële waarde van de opdracht bedraagt (ca. € 30.000.000,- per jaar) overstijgt het drempelbedrag voor diensten en leveringen (€ 209.000,-) ruimschoots.
- Bij het toepassen van een niet-openbare procedure bestaat de kans dat er onvoldoende concurrentie plaatsvindt gedurende de gunningsfase, omdat er mogelijk minder inschrijvers een inschrijving kunnen doen dan bij het toepassen van een openbare procedure.
- Het aantal te verwachten inschrijvers ligt nabij het minimum aantal te selecteren inschrijvers dat is toegestaan bij het toepassen van een niet-openbare procedure.
- Er is niet gekozen voor een aanbesteding op basis van Best Value, om de volgende redenen:
 - De beschikbare tijd is te kort om een Best Value aanbesteding uit te voeren.
 - Het uitvoeren van een aanbesteding op basis van Best Value sluit niet aan op de beoogde situatie waarin Publiek Vervoer als beheerorganisatie optreedt, hiervoor zijn namelijk eenduidige contractuele afspraken nodig tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers.
 - Best Value vraagt om een andere denkwijze van opdrachtgever en een andere benadering van opdrachtnemers door opdrachtgever. Gezien de omvang van de aanbesteding en het aantal betrokken organisaties lijkt realisatie hiervan binnen de beschikbare tijd niet mogelijk.
 - Het risico met Best Value bestaat dat er 7 opdrachtnemers worden gecontracteerd die elk een totaal andere aanpak voorstellen, waardoor het beheer te complex zou worden en synergievoordelen niet behaald kunnen worden.

In het kader van de administratieve lastenverlichting wordt deze aanbesteding volledig digitaal uitgevoerd.

7.2.2. Indeling in percelen

De aanbesteding is opgedeeld in zeven (7) percelen, waarbinnen alle vervoersvormen die onderdeel uitmaken van de opdracht gegund worden aan één opdrachtnemer (dit kan ook een samenwerkingsverband zijn dat gezamenlijk heeft ingeschreven). De redenen om de aanbesteding op te delen in zeven (7) percelen zijn:

- De geografische regio's zijn vrijwel gelijk aan de huidige vervoersgebieden.
- Wat anders is dan huidig is dat: De grenzen tussen de regio's gedefinieerd worden en toegevoegd aan één van beide regio's. De combinatie van vervoer binnen de regio, en aan die regio toegevoegd regio-overschrijdend vervoer is samen een perceel in de zin van de aanbestedingswet.
- De geografische indeling doet recht aan de vervoersbewegingen die er zijn binnen het werkgebied.

Om de volgende redenen is gekozen om alle vervoersvormen binnen een perceel te gunnen aan één opdrachtnemer:

- Verhoging van de efficiëntie in de planning en uitvoering van het vervoer (synergievoordelen).
- Toename van het aantal combinatiemogelijkheden.
- Door alle vervoersvormen te gunnen aan één opdrachtnemer, wordt er één aanspreekpunt en verantwoordelijke gecreëerd per perceel.
- De samenstelling van de relevante markt werpt geen belemmeringen op voor samenvoeging van de opdracht.
- De toegang voor het MKB wordt niet verslechterd, aangezien een of meerdere percelen alsnog door het Midden- en Kleinbedrijf (hierna: MKB) uitgevoerd kunnen worden.
- De organisatorische gevolgen en risico's van de samenvoeging voor de aanbestedende dienst en de ondernemer zijn, gezien de samenstelling van de markt, nihil. Op dit moment zijn er reeds percelen waarbinnen alle vervoersstromen aan één opdrachtnemer zijn gegund. Hieruit blijkt dat een samengevoegde opdracht zonder grote gevolgen door één opdrachtnemer kan worden uitgevoerd.
- De vervoersvormen die binnen een perceel aan één opdrachtnemer worden gegund zijn samenhangend. Alle vervoersvormen betreffen personenvervoer waarvoor vergelijkbaar materieel ingezet dient te worden en waarbij sprake is van doelgroepen die vergelijkbare kenmerken vertonen.

Het is inschrijvers toegestaan om op alle percelen in te schrijven, maar er geldt een maximum van drie (3) percelen dat één inschrijver gegund kan krijgen. Inschrijvers dienen bij inschrijving hun voorkeurspercelen aan te geven. Indien een inschrijver op meer percelen als economisch meest voordelige inschrijver kan worden aangemerkt, dan zal de inschrijver voor de overige (niet voorkeurs) percelen als nummer 1 worden doorgehaald en zal op die percelen de opdracht worden gegund aan de oorspronkelijk als nummer 2 geëindigde inschrijver. Voor deze voorwaarde is gekozen om te voorkomen dat de totale opdracht wordt gegund aan één (1) of twee (2) inschrijver(s). De voordelen van deze voorwaarde zijn:

- Er wordt voorkomen dat de verhoudingen in de markt ernstig worden verstoord en borgt ook naar de toekomst een markt met meerdere concurrerende aanbieders.
- Er ontstaat geen (te) grote afhankelijkheid van één onderneming.
- Het MKB zal hiermee meer kansen krijgen op het verkrijgen van een deel van de opdracht.

Het nadeel van deze voorwaarde is dat:

- De mogelijkheid bestaat dat voor een bepaald perceel niet de inschrijver met de beste prijs-kwaliteit verhouding wordt gecontracteerd.

7.2.3. Duurzaamheid

Gezien het feit dat er vele kilometers per jaar zullen worden afgelegd door de te contracteren vervoerders, is duurzaamheid van groot belang. Duurzaamheid is voor het taxivervoer onder te verdelen in de volgende thema's:

1. Energie en klimaat;
2. Materialen en grondstoffen;
3. Leefomgeving;
4. Gezondheid en welzijn.

Elk van deze thema's is te vertalen naar eisen, wensen en aandachtspunten. De invulling van de eisen en wensen ten aanzien van duurzaamheid wordt in overleg met de verschillende gemeenten per regio vastgesteld, zodat zoveel mogelijk tegemoet kan worden gekomen aan de verschillende gemeentelijke belangen.

De deelnemende gemeenten hechten waarde aan duurzaamheid. Wel bestaat er (mogelijk) een verschil tussen de regio's in de huidige duurzaamheidsnormen en bijbehorende mogelijkheden (voorbeeld: in de regio Noord-Groningen bestaat (nog) geen Groen Gas vulpunt). Bij deze aanbesteding zal rekening gehouden worden met de duurzaamheidscriteria en -doelstellingen van de deelnemende gemeenten en waar mogelijk zal zullen de duurzaamheidscriteria worden omgezet in eisen of wensen.

7.2.4. Social Return

In de taxi-sector bestaat eerder een overschot dan een tekort aan personeel. Het dient voorkomen te worden dat voor iedere 'plaatsing' in het kader van Social Return een reguliere werknemer zijn baan arbeidsplaats verliest. In het inkoopbeleid van de deelnemende gemeenten is het belang van Social Return onderschreven. Het merendeel van de gemeenten geeft aan dat er sprake dient te zijn van maatwerkafspraken met opdrachtnemers als het gaat om Social Return.

In de aanbesteding publiek vervoer zal Social Return worden opgenomen. Het zal in overleg met gemeenten worden bepaalde of Social Return als eis of wens wordt opgenomen.

In de CAO-taxivervoer is geregeld wat er gedaan dient te worden ten aanzien van de overgang van personeel bij overgang vervoerscontracten. Indien een dergelijke situatie zich voordoet, zal worden aangesloten bij hetgeen in de CAO is bepaald.

Naar aanleiding van de aanbesteding kunnen marktpartijen hun opdracht behouden of (ten dele) verliezen. Bij behoud van de opdracht zal er geen grote verschuiving optreden in het personeelsbestand. Bij het aannemen van nieuw personeel wordt aangedrongen op het overnemen van het personeel de latende partij en het aannemen van personeel met een afstand tot de arbeidsmarkt, maar die wel voldoen aan de kwaliteitseisen.

Het nieuw aan te nemen personeel kan in het kader van een meetmethode worden gewaardeerd op een bedrag voor de bepaling van de waarde in het kader van Social Return. Bestaand personeel kan ook worden gewaardeerd indien de opdrachtnemer aantoonbaar heeft geworven onder mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

7.3. Gunningsprocedure

Gunning vindt, per perceel, plaats aan de inschrijver die voldoet aan de gestelde eisen en de beste prijs-kwaliteit verhouding heeft. De beste prijs-kwaliteit verhouding wordt berekend op basis van de ingediende prijs, de beschreven en aangetoonde kwaliteit en duurzaamheid.

De eisen zijn zoveel mogelijk functioneel gespecificeerd, omdat inschrijvers hierdoor de mogelijkheid houden de gestelde eisen (en daarmee onderdelen van de overeenkomst) op een wijze in te vullen die voor hun goed uitvoerbaar is.

7.4. Aanbestedende dienst en contractpartij

De 35 gemeenten, de provincie Groningen, de provincie Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe (hierna: OV-bureau) zijn opdrachtgever voor het doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer. Het OV-bureau zal tijdens deze aanbestedingsprocedure optreden als aanbestedende dienst namens de voren genoemde organisaties.

De aanbestedende dienst is opdrachtgever namens de hierboven genoemde organisaties en verantwoordelijke voor deze aanbestedingsprocedure. Voor deze Europese openbare aanbesteding is een projectteam geformd, bestaande uit inhoudsdeskundigen, vertegenwoordigers van de aanbestedende dienst en de overige betrokken overheidsorganisaties.

Na afronding van de aanbestedingsprocedure zal de projectorganisatie Publiek Vervoer optreden als gemandateerde contractpartij. De contractpartij zal het aanspreekpunt zijn voor de gecontracteerde opdrachtnemers en is verantwoordelijk voor het contractbeheer en contractmanagement.

7.5. Planning

Hieronder is de planning van de aanbesteding opgenomen. De planning kan nog gewijzigd worden, indien dit noodzakelijk blijkt (bijvoorbeeld naar aanleiding van de publicatie van de bestuurlijke agenda's 2017). In de planning is rekening gehouden met en ruimte voor mogelijke vertragingen door onvoorziene omstandigheden. In bijlage 5 is ter informatie de totaalplanning publiek vervoer aangegeven.

Publicatie beschrijvend document + bijlagen	Dinsdag 21 maart 2017 (week 13)
Sluiting eerste termijn voor het stellen van vragen	Vrijdag 7 april 2017, 14:00 uur (week 15)
Streefdatum beschikbaarstelling eerste nota van inlichtingen	Vrijdag 14 april 2017 (week 16)
Sluiting laatste termijn voor het stellen van vragen	Vrijdag 21 april 2017, 14:00 uur (week 16)
Streefdatum beschikbaarstelling laatste nota van inlichtingen	Vrijdag 28 april 2017 (week 17)
Sluiting inschrijvingstermijn	Dinsdag 9 mei 2017, 14:00 uur (week 19)
Evaluatie ontvangen inschrijvingen gereed	Donderdag 1 juni 2017 (week 22)
Gunningsadvies aan procuratiehouder(s)	Donderdag 8 juni 2017 (week 23)
Voorlopige gunning	Vrijdag 7 juli 2017 (week 27)
Einde bezwaartermijn en definitieve gunning	Vrijdag 28 juli 2017 (week 31)
Ingangsdatum overeenkomst (start implementatieperiode)	Dinsdag 1 augustus 2017 (week 31)
Startdatum Wmo-vervoer, WSW-vervoer en Regiotaxi	Maandag 1 januari 2018
Startdatum leerlingenvervoer	Woensdag 1 augustus 2018

7.6. De overeenkomst

Gekozen wordt voor een dienstverleningsovereenkomst, waarbij alle contractuele afspraken met de vervoerders worden vastgelegd waaronder een afnameverplichting voor gemeenten. Voor gemeenten geldt dat na contractering en implementatie van de overeenkomsten verder gewerkt moet worden aan de realisatie van gemeentelijke doelstellingen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan zaken als herindiceren, ontwikkeling van begeleidingsinstrumenten, (her)inrichten van vervoersknooppunten, etc. Deze zaken zullen de nodige doorloop en implementatietijd vergen alsmede de medewerking van de gecontracteerde vervoerders.

Aan de kant van de vervoerders geldt eveneens een organisatievraagstuk. Het opheffen van beperkingen en de sturing op efficiency en samenwerking vraagt ook een tijdsinvestering en herzien van werkwijzen van deze partijen. Bij een gezamenlijke doorontwikkeling en dus ook investeringen in bijvoorbeeld materieel en personeel hoort ook een duurzame contractperiode.

Voordelen:

- Langere looptijd mogelijk dan bij raamovereenkomst;
- Heldere afspraken omtrent dienstverleningsniveau en medewerking vervoerders.

Nadelen:

- Afnameverplichting van de gemeenten bij de vervoerders.

7.6.1. Looptijd

Ook de concessie grootschalig openbaar vervoer Groningen Drenthe wordt opnieuw aanbesteed en zal in januari 2020 van start zal gaan. Het is de wens van gemeenten en OV-bureau om de concessie grootschalig openbaar vervoer Groningen Drenthe en het publiek vervoer als aanvullende systemen te laten functioneren en waar mogelijk elkaar te laten versterken. Om gezamenlijk deze afstemming te realiseren en ook zorgvuldig te laten plaatsvinden is het raadzaam om beide concessies juist niet gelijktijdig te laten aflopen en ingaan.

In afwachting van de te houden marktconsultatie wordt een looptijd van de overeenkomst van 4,5 jaar voorgesteld, eenzijdig te verlengen met twee termijnen van twee (2) jaar. Dit geeft de mogelijkheid aan zowel de zijde van opdrachtgevers als de opdrachtnemers om te innoveren en investeren in doorontwikkeling van het publiek Vervoer. Er is gekozen voor een initiële looptijd van 4,5 jaar, zodat het leerlingenvervoer en de overige ver-

voersstromen tegelijk aflopen in de zomervakantie. Met het oog op een eventuele volgende aanbesteding is het logischer om een nieuwe overeenkomst in te laten gaan in de zomervakantie, aangezien dit een rustigere periode is aan de zijde van opdrachtgever en vervoerders.

Voordelen:

- Tijd voor ontwikkeling en investeringen voor gemeenten, OV-bureau en vervoerders;
- Mogelijkheid om tussentijds te kiezen voor een nieuwe aanbesteding en beëindiging van de overeenkomst;
- Efficiëntie in transactiekosten voor alle partijen bij de aanbesteding.

Nadelen:

- De markt voor minimaal 4 en maximaal 8 jaar afgesloten van mededinging.

7.6.2. Tussentijdse wijziging en beëindiging

De overeenkomst kan tussentijds beëindigd worden en op vooraf vastgestelde onderdelen worden gewijzigd. Door bij de aanbesteding helder de wijzigingsmogelijkheden te beschrijven, kan de overeenkomst ook bij verlenging worden aangepast op een wijze waarop deze voor alle partijen efficiënt en effectief blijft. Wanneer er sprake is van wettelijke voorgeschreven wijzigingen dan is het wenselijk om de overeenkomst aan te kunnen passen ongeacht of er sprake is van een verlenging. Ook dit kan aan de hand van heldere en onduidelijke wijzigingsclausules worden bereikt.

7.6.3. Vervoerovereenkomsten

De eisen en wensen van opdrachtgevers ten aanzien van het doelgroepenvervoer worden opgenomen in het bestek. De eisen en wensen zijn gebaseerd op de huidige bestekken op grond waarvan de bestaande vervoersovereenkomsten zijn gesloten en de evaluaties die hebben plaatsgevonden met de huidige opdrachtnemers. Om tot de doorontwikkeling publiek vervoer te komen, zijn op een aantal punten aanpassingen aangebracht. Deze aanpassingen zijn voortgekomen uit gesprekken met vertegenwoordigers van de opdrachtgevers, de klankbordgroep Publiek Vervoer en de huidige contractpartners. Daarnaast is gekeken naar de resultaten van landelijke ontwikkelingen en onderzoeken. De nieuw te sluiten overeenkomsten bieden daarnaast ruimte voor doorontwikkeling en verdere optimalisatie van het vervoer.

De bestaande vervoerovereenkomsten worden onverkort, met inachtneming van de overeengekomen contractuele bepalingen, door de bestaande vervoerders uitgediend.

Bijlagen

Separaat bijgevoegd middels een bijlagenboek.

CONCEPT