



Afdeling Bedrijfsbureau Persoonsgerichte Zorg & Welzijn
Steller H. van der Meijs
Onderwerp Wensen en bedenkingen t.a.v. Europese aanbesteding vervoer

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 49 19 Bijlage(n) 0

Ons kenmerk HV12.3044976

Datum 26 APR 2012 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief informeren wij u over de Europese aanbesteding van het collectief Wmo-vervoer en het woon-werkvervoer van werknemers Iederz.

Het huidige vervoercontract voor beide vervoerstromen van de gemeente Groningen met Personenvervoer Groningen BV (PVG) loopt op 7 januari 2013 af. Gezien de omvang van de opdracht is een Europese aanbesteding volgens de Europese richtlijn diensten verplicht.

In 2013 vindt de decentralisatie van de begeleiding AWBZ plaats, inclusief vervoer. In onze oriëntatie hebben we de mogelijkheid onderzocht om het AWBZ-vervoer mee te nemen in de aanbesteding.

Vanaf oktober 2011 zijn de voorbereidingen voor de aanbesteding in volle gang. Eind juni 2012 vindt publicatie (Europees) plaats van de aanbesteding. Streefdatum gunning is 2 oktober 2012 en ingangsdatum vervoercontract 7 januari 2013.

In deze brief staan we stil bij de mogelijkheid om het AWBZ-vervoer te betrekken bij de aanbesteding. Met name gaan we in op de combinatie in de aanbesteding van het collectief Wmo-vervoer en het woon-werkvervoer van werknemers Iederz. Daarbij worden de uitgangspunten beschreven die wij willen hanteren. Tot slot gaan wij in op de besluitvorming en de consultatie.

Woon-werkvervoer Iederz

Vanuit de CAO Wet Sociale Werkvoorziening (CAO WSW) is Iederz verplicht een vervoersvoorziening ter beschikking te stellen aan haar werknemers. Medewerkers die niet in staat zijn zelfstandig te reizen, worden door de vervoerder vervoerd van woonadres naar het werkadres en vice versa. De eigen bijdrage, die betaald moet worden, is opgenomen in de CAO WSW en wordt door Iederz ingehouden op het loon van de medewerker.



Vervoer begeleiding AWBZ

Het huidige AWBZ-vervoer is gericht op thuiswonende cliënten die een deel van de dag ondersteunende of activerende (groep)begeleiding in een dagopvang ontvangen en geïndiceerd zijn voor vervoer. Er is daarbij sprake van een gecombineerde indicatie. Het vervoer wordt nu onder andere in natura door de instellingen georganiseerd, die de dagopvang verzorgen. Daarnaast hebben cliënten een Persoonsgebonden Budget (PGB). Voor zowel natura als PGB geldt dat declaratie plaats vindt bij het Zorgkantoor. Op grond van informatie van het zorgkantoor (1 oktober 2011) krijgen 905 cliënten een bijdrage voor het vervoer (in de vorm van natura of PGB) naar de plek van begeleiding c.q. dagactiviteiten.

Reden om in eerste instantie het gedecentraliseerde AWBZ-vervoer te betrekken in deze nieuwe aanbesteding is de veronderstelling dat synergievoordelen mogelijk zijn, wat voor de gemeente kan leiden tot lagere kosten.

Tijdens de marktconsultatie hebben we uitgebreid gesproken met verschillende uitvoerders van het AWBZ-vervoer, waaronder Noorderbrug, NOVO en Zorgkantoor. We constateren dat er op dit moment nog veel onduidelikheden zijn. Wij kunnen bijvoorbeeld in onvoldoende mate inzichtelijk maken wat de vervoerbewegingen in de toekomst zullen zijn, aangezien daar nog beleid op wordt ontwikkeld. Daarnaast zijn veel vervoersbewegingen in het huidige AWBZ-vervoer regionaal. Dit maakt het voor de opdrachtnemer heel lastig om een beeld te krijgen van deze taak en daarbij een goede prijstelling te maken. Daarbij is het onduidelijk wat het beschikbare gemeentelijke budget wordt en dient nader beleid geformuleerd te worden over toepassing van het Persoonsgebonden budget (PGB). Kortom, er zijn na een uitgebreide analyse op dit moment teveel onzekere factoren om formeel het AWBZ-vervoer te betrekken bij deze aanbesteding. Wel willen we het tussentijds toevoegen van AWBZ-vervoer mogelijk maken door een optie hiertoe te vragen, gebaseerd op beschikbare cijfers van het huidige AWBZ-vervoer. Deze optie telt niet mee in de gunning en is voor de gemeente vrijblijvend.

Uitgangspunten bij de aanbesteding

Sinds de start van het vervoercontract met PVG op 1 september 2007 is het aantal pashouders gestegen van 8170 naar 8934 (2011). Het aantal ritten is ook vermeerderd, van 287.015 in 2007 naar 303.409 ritten in 2011.

De kosten zijn ook evenredig gestegen, namelijk van 2.664.000 euro in 2007 naar 2.931.000 euro in 2011. Overigens heeft in 2010 een uitbreiding plaats gevonden van het collectief vervoer Wmo door ook (in bepaalde mate) medische ritten mogelijk te maken.

In de aanloop naar het huidige vervoercontract met Personenvervoer Groningen BV (PVG) hebben wij in belangrijke mate ingezet op de kwaliteit van het vervoer. Daarbij vormde het 'op tijd rijden' een belangrijk onderdeel.



De uitvoeringskwaliteit heeft daarbij een belangrijke invloed op de te betalen vergoeding door de gemeente. Voor de huidige aanbesteding willen wij wat goed is behouden en wat beter kan verbeteren. Daarbij willen we ook aansluiten op landelijke ontwikkelingen en ingaan op adviespunten van de adviesorganen.

Wij zijn begonnen met een uitgebreide marktconsultatie van de verschillende "Stakeholders", zoals adviesorganen, vervoerders en opdrachtgevers (w.o. zorgaanbieders).

December 2011 heeft een oriënterend gesprek plaats gevonden met vertegenwoordigers van het platform Wmo, de ouderenraad en de adviesraad voor het gehandicaptenbeleid. In dit overleg zijn de ervaringen van het huidige contract en de wensen voor het nieuwe contract besproken. Vervolgens is een ruwe schets van mogelijke uitgangspunten opgesteld, die de adviesorganen vervolgens hebben becommentarieerd. In deze ruwe schets is ook nog het AWBZ-vervoer meegenomen.

In deze brief willen we verschillende uitgangspunten (vertrekpunten in het nieuwe bestek) aan u voorleggen en toelichten. Het gaat om het volgende:

1. Looptijd contract
2. Gunningcriteria
3. Operationele tijden
4. Vervoergebied en reikwijdte
5. Eigen bijdrage(n)
6. Bonus-/malus
7. Personeelseisen en werving
8. Voertuigeisen
9. Klachten

Ad 1. Looptijd vervoercontract

Om een stevige basis te creëren voor een nieuw vervoercontract (zekerheid vervoerder en klant) wordt in het bestek uitgegaan van een contractduur van 4 jaar met een optie om met twee jaar te verlengen.

Ad 2. Gunningcriteria

In de afweging naar de inschrijver kijken we naar degene die de meest voordelige inschrijving heeft gedaan, gelet op een weging van prijs 50% en kwaliteit 50%. In het laatste bestek was dit prijs 40% en kwaliteit 60%.

Door aan de voorkant de minimale kwaliteitseisen nadrukkelijk te benoemen, waaraan een inschrijver zich volledig moet conformeren, kan volgens ons met een percentage van 50% worden volstaan. In het bestek worden de gewogen elementen verder toegelicht.



Ad 3. Operationele tijden

Het Wmo-vervoer wordt het gehele jaar, zeven dagen per week (ongeacht zon- en feestdagen) aangeboden. Wij willen bij de aanbesteding uitvragen wat de kosten zijn bij verschillende situaties van openstelling centrale en het bieden van vervoer (vb. 24 uur per dag of tussen 06.00 uur tot 01.00 uur).

Ad 4. Vervoergebied/reikwijdte

Het huidige vervoergebied omvat een gebied van 6 zones rondom het woonadres van de pashouder, de zone waarin het woonadres van de pashouder is gelegen daaronder begrepen. Het gaat daarbij om de laatst geldende OV-zonering, die vele jaren heeft gegolden voor de gebruikers van het openbaar vervoer in de stad. De gemiddelde lengte van een zone is 4,25 km.

De gemeente heeft een taak ten aanzien van het zich lokaal verplaatsen per vervoermiddel. Voor het zogenaamde bovenlokaal vervoer is het Ministerie van VWS verantwoordelijk voor een aansluitende vervoersvoorziening. Op dit moment is dit Valys. Valys regelt het vervoer wanneer de pashouder een vervoersbehoefte heeft die verder reikt dan 5 OV-zones vanaf het woonadres van de pashouder of wanneer het vertrekadres is gelegen op een afstand van meer dan 5 OV-zones vanaf het woonadres van de pashouder.

In deze aanbesteding willen we een verandering doorvoeren aangaande de verplaatsingseenheid. We sluiten daarbij aan op landelijke ontwikkelingen. Zo bepalen we de reisafstand niet meer in zones maar in kilometers (km). Dit laatste is in de lijn van veranderingen bij het openbaar vervoer met de invoering van de OV-chipcard. Daarbij betaalt de gebruiker exact de prijs die past bij de verstrekte dienst oftewel de verreden kilometers. We handhaven het vervoergebied van zes zones, zijnde 25,5 km. Wil men verder reizen dan kan dit aansluitend via Valys of tegen commercieel tarief.

Ad 5. Eigen bijdrage

In het huidige contract wordt door gebruikers van het collectief vervoer een bijdrage per zone betaald die gelijk is aan het aloude 45 strippenkaarttarief. Kortom, de tariefstelling van het openbaar vervoer wordt gevolgd waarop overigens in 2012 geen verhoging heeft plaats gevonden.

Bij de omzetting van zones naar kilometers wordt voor de tariefstelling ook aangesloten bij het huidige openbaar vervoer. Het openbare busvervoer kent in Groningen Drenthe de volgende tariefstelling in eurocenten: basis- c.q. opstaptarief van 83 en per kilometer 13,2. De gevolgen voor de gebruiker van het collectief vervoer zijn eenzelfde als voor de gebruiker van het openbaar vervoer met OV-chipcard. De prijsstelling in de nieuwe situatie is afhankelijk van de daadwerkelijk gereden aantal kilometers en kan daarmee hoger of lager uitvallen dan het tarief wat nu wordt betaald.



Ten behoeve van het reserveren van een rit is voor de duur van het contract het huidige 0900 telefoonnummer beschikbaar. De kosten van dit nummer bedragen voor de gebruiker € 0,05 per minuut. Daarnaast wordt een apart emailadres ter beschikking gesteld.

We stellen niet, zoals de adviesorganen willen, een lokaal nummer beschikbaar. Eerder hebben we gekozen voor een 0900-nummer omdat deze meer capaciteit aankan en storingsen makkelijker te verhelpen zijn. Daarbij merken we op dat dit tarief relatief laag is gehouden.

Ad 6. Bonus-/malus

In de basis gaan wij uit van een goede en constructieve samenwerking. Mocht de vervoerder echter zijn verplichtingen niet goed nakomen of in gebreke blijven bij het invullen van gemaakte afspraken dan willen we instrumenten in handen hebben om de vervoerder te dwingen tot het nakomen van gemaakte afspraken. Ten opzichte van de huidige bonus/malus is een verfijning doorgevoerd in de systematiek. Dit is vooral bedoeld om de kwaliteit van het vervoer, waarin het 'op tijd rijden' cruciaal is, te bevorderen.

Ad 7. Personeelseisen en -werving

De Oprachtnemer, dan wel eventuele onderaannemer, dient voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer de verplichtingen voortvloeiende uit de Nederlandse wettelijke voorschriften inzake arbeidsbescherming en arbeidsvoorwaarden, waaronder de algemeen verbindend verklaarde Collectieve Arbeidsovereenkomst (CAO) voor het Taxivervoer stipt na te komen. Indien de vervoerder in het kader van deze aanbesteding gedurende de looptijd van de overeenkomst nieuwe chauffeurs in dienst neemt, verplicht de vervoerder zich om bij het Matchloket (Servicebureau Social Return) van de gemeente Groningen te informeren of er chauffeurs beschikbaar zijn.

Ad 8. Voertuigeisen

We streven ernaar in het bestek zoveel mogelijk regels op te nemen die wij belangrijk vinden ten aanzien van (duurzaam) energieverbruik en de luchtkwaliteit (conform het collegeprogramma).

Ad 9. Klachten

Goede afhandeling van klachten is belangrijk voor zowel de vervoerder, de gebruikers en de gemeente als opdrachtgever. Dit krijgt extra aandacht in het bestek. In de offerte dient de vervoerder een eigen klachtenprocedure aan te geven, als wegingonderdeel van de gunning. We willen de huidige werkwijze rondom de gemeentelijke klachtenprocedure handhaven, waarbij gebruikers een klacht bij ons indienen. Wij bewaken de afhandeling richting vervoerder. Indien de gebruiker niet tevreden is over de klachtafhandeling dan kan de gebruiker naar een onafhankelijke klachtencommissie.



Besluitvorming en consultatie

Een Europese aanbesteding vereist een strakke planning naar 7 januari 2013 en zorgvuldigheid in de informatieverstrekking. Het aanbestedingstraject kan verdeeld worden in drie blokken, te weten:

1. Basis voor de aanbesteding in de vorm van uitgangspunten;
2. Technische vertaling in het bestek en publicatie;
3. Beoordeling offertes en gunning.

De raad bepaald het kader voor de aanbesteding. Wij vragen u op grond van de beschreven uitgangspunten in bijgevoegde collegebrief om uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken. Het college is vervolgens verantwoordelijk voor de aanbestedingsprocedure en de gunning aan een vervoerder.

Het aanbestedingstraject ziet er -in grote lijnen- als volgt uit:

April /mei	<ul style="list-style-type: none">• Formele besluitvorming en afstemming uitgangspunten aanbesteding via PO, college, commissie O&W en raad• Invulling en vormgeving bestek
Juni	<ul style="list-style-type: none">• Vaststelling en publicatie bestek via PO en college
Juli	<ul style="list-style-type: none">• Kennisgeving bestek aan raad en adviesorganen (delen)
Augustus	<ul style="list-style-type: none">• Offertetraject en beoordeling hiervan
September	<ul style="list-style-type: none">• Besluitvorming gunning via PO en college
Oktober	<ul style="list-style-type: none">• Kennisgeving gunning aan raad en adviesorganen• Definitieve gunning 2 oktober 2012
Januari 2013	<ul style="list-style-type: none">• Start nieuwe vervoerovereenkomst

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.N. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys