

Bijlage - Vraag en antwoord bij RIB inkoopstrategie doelgroepenvervoer

In deze bijlage beantwoorden we vragen die meermaals zijn teruggekomen in de gesprekken en presentaties die in de voorbereidingsfase op de inkoopstrategie naar voren zijn gekomen.

Vraag en antwoord

1. Hoe is het huidige vervoerssysteem ingericht?

Op 1 augustus 2019 zijn de huidige overeenkomsten ingegaan bestaande uit regiecentrale, het routegebonden vervoer (leerlingen- en jeugdhulpvervoer (inclusief vervoer van en naar schakelklassen)) (hierna RV) en het vraag afhankelijk vervoer (Wmo-vervoer) (hierna VAV). De gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk hebben deze diensten gezamenlijk aanbesteed en gecontracteerd. De regie- en servicetaken zijn gegund aan één aanbieder (Vervoerscentrale BAR) en de uitvoering van het vervoer is verdeeld in 2 percelen: RV en VAV. De drie contracten lopen op 1 augustus 2023 af. De drie contracten kunnen nog tweemaal met 12 kalendermaanden worden verlengd, uiterlijk tot 1 augustus 2025.

2. Waarom verlengen we de huidige contracten niet?

Als gemeente zetten we in op een hoogwaardige dienstverlening aan onze inwoners. Het uitgangspunt is het behouden van wat nu goed gaat en verbeteren waar kansen liggen. Zo zetten we in op het behouden van de hoogwaardige kwaliteit tegen beheersbare kosten. Drie belangrijke redenen om de huidige contracten niet te verlengen zijn de volgende:

a. Marktconform tarief

Bij de aanbesteding van de huidige contracten lag de nadruk op de kwaliteitsgunningscriteria en kwam het tarief mede daardoor hoger dan een marktconform tarief. Met een nieuwe aanbesteding hebben we de mogelijkheid tot het formuleren van kwaliteitseisen en brengen we een nieuwe balans tussen prijs en kwaliteitsgunningscriteria zodat we een meer marktconform tarief zullen betalen.

b. Vervoer efficiënt blijven plannen

Daarnaast worden in het huidige vervoerssysteem de twee vervoerssoorten los van elkaar ingekocht. Hierdoor is er geen verdeelvraagstuk waarover de regie moet worden gevoerd. Door de taak van het plannen van het vervoer te beleggen bij de vervoerder en hier bij het RV vooraf kritisch op te toetsen, is de verwachting het vervoer efficiënt te blijven plannen. De RV vervoerder kent namelijk de woonplaats van chauffeurs en externe partijen niet. Door de startplaats van de rit (adres chauffeur) mee te nemen in de planning, blijven we zo efficiënt mogelijk plannen.

c. Vervoer dicht bij de samenleving organiseren

Tenslotte betalen we in het huidige contract voor het vraagafhankelijk vervoer (Wmo) voor beschikbaarheid van het vervoer. Door in het nieuwe model gebruik te maken van de vervoerscapaciteit die nu al bij lokale vervoerders beschikbaar is, betalen we niet meer voor het stilstaan (beschikbaar-zijn) van de taxi. Zo geven we inwoners keuzevrijheid en de mogelijkheid zelf te sturen wat zij belangrijk vinden aan het vervoer.

3. Waarom geen regiecentrale meer?

Omdat de taken van de regiecentrale anders worden verdeeld. De huidige regiecentrale voert regie- en servicetaken uit. De regietaak (het plannen van het vervoer) verschuift naar de vervoerder. Net als nu zal de controle van de vervoersplanning en overige servicetaken door een onafhankelijk expert worden uitgevoerd.

4. Hoe wordt binnen het nieuwe model voor vraag afhankelijk vervoer (Wmo-vervoer) de vervoerszekerheid van gebruikers gegarandeerd?

Vanaf 1 augustus 2023 maken we afspraken met meerdere taxibedrijven die nu al in onze regio actief zijn. Zo maken we gebruik van de vervoerscapaciteit die er al is. De capaciteit van deze vervoerders samen is groter dan de huidige vervoerder. Vervoerders mogen geen ritten weigeren. Zo wordt de bestaande vervoerscapaciteit in de gehele regio benut en kunnen gebruikers een vervoerder kiezen waar zij zich het meest prettig bij voelen.

5. Hoe kan continuïteit van service aan de inwoners geboden worden?

De Vervoerscentrale BAR voert regie- en servicetaken uit. Dit wordt goed gewaardeerd door gebruikers. Net als nu willen we de servicetaken, zoals klachtenafhandeling en controle van vervoersplannen, beleggen bij een onafhankelijk expert. Zo blijven we gebruikers van het vervoer zo goed mogelijk van dienst.

6. Wordt de kwaliteit van het vervoer behouden?

Door net als nu gebruik te maken van een onafhankelijke derde partij, wordt de beoordeling van het vervoer niet alleen door de gemeente gedaan. De externe partij draagt onafhankelijk zorg voor en toezicht op het behoud van de kwaliteit. Ook kan een bonus-malusregeling ingevoerd worden om de kwaliteit op peil te houden.

7. Is het streven naar een nieuw model gemotiveerd vanuit een besparingsoogpunt?

Doelstelling van deze aanbesteding is de bestaande kwaliteit hoog te houden en hiervoor een marktconforme prijs te betalen. Hiervoor behouden we wat goed bevalt, zoals een onafhankelijke service expert en maken we nieuwe afwegingen, door bijvoorbeeld aan te sluiten op beschikbare capaciteit in de markt bij het vraag afhankelijk vervoer.

8. Gaan we als gemeente zelf aanbesteden?

In het huidige model hebben de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk gezamenlijk de aanbesteding doorlopen en met elkaar een gezamenlijk contract met de vervoerders en Vervoerscentrale BAR ondertekend. Bij de komende aanbesteding doorlopen de drie gemeenten met elkaar het aanbestedingstraject, maar sluiten afzonderlijk een contract met de gegunde vervoerder. Zo ontstaat meer juridische vrijheid dan nu.