


## Plan van aanpak

### Regionale aanbesteding voor:

1. leerlingenvervoer, jeugdvervoer en
2. taxidiensten

#### Gevraagd besluit:

- akkoord met het voorgestelde plan van aanpak
- akkoord met de voorgestelde DVO's voor de kosten van de inzet van Stroomlijn

Redactie	 Inkoopadviseur Team Inkoop JCVID Servicegemeente Dordrecht Namens de werkgroep
Versiebeheer	Versie 0.3 d.d. 19-4-2023

## Inhoud

1	Inleiding .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.1	Aanleiding van de inkoopstrategie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.2	Totstandkoming van de inkoopstrategie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2	Opgavebeschrijving .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.1	Huidige situatie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.2	Wettelijke kaders .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3	Algemene beleidskaders .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.4	Opgave vervoersopdrachten vanaf 2024 .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3	Kaders en uitgangspunten inkoopstrategie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2	Strategische keuzes en uitgangspunten .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4	Organisatie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.1	Projectorganisatie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.2	Stroomlijn BV en Servicegemeente Dordrecht .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
	Inzet Stroomlijn BV .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
	Contractmanagement .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5	Projectorganisatie en planning .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.1	Projectorganisatie .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.2	Planning .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6	Financiën .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
7	Risicoparagraaf .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

## 1 Inleiding

De opdrachten voor het leerlingen- en jeugdvervoer, en voor taxidiensten moeten opnieuw worden aanbesteed. De huidige, kortdurende contracten met RMC voor deze opdrachten lopen tot uiterlijk 31 juli 2024.

Dit plan van aanpak is bedoeld als projectplan voor de voorbereiding en de uitvoering van de aanbesteding van voornoemde vervoeropdrachten vanaf ingang schooljaar 2024/2025, per 1 augustus 2024. Onderdelen van het projectplan zijn onder andere vaststellen van strategische beslissingen, beschrijving van de samenwerkingsvorm, de opzet van de projectorganisatie en de inbreng van expertise van derden.

Voor de uitvoering van dit plan van aanpak wordt op managementniveau akkoord opgehaald. Het plan van aanpak is een dynamisch document die waar nodig wordt bijgesteld. In geval van zwaarwegende bijstellingen zal het plan van aanpak opnieuw aan het management worden voorgelegd.

In dit plan van aanpak wordt verder niet ingegaan op de onderhandelingsprocedures met RMC waarmee de contracten voor de twee opdrachten tot stand zijn gekomen, noch op het juridische conflict met Zorgvervoercentrale Nederland.

## 2 Opgavebeschrijving

### 2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaan er contracten met diverse vervoerders voor de uitvoering van twee opdrachten:

1. Leerlingenvervoer voor zeven gemeenten (Drechtstedengemeenten zonder Hardinxveld-Giessendam en met Molenlanden) en Dienst Gezondheid en Jeugd (regio Zuid-Holland-Zuid)), met ingangsdatum voor het leerlingenvervoer 1 augustus 2021, en voor het jeugdhulpvervoer 31 januari 2022;
2. Taxidiensten, ten behoeve de Sociale Dienst Drechtsteden, met ingangsdatum 1 januari 2023

De opdrachten zijn elk onderverdeeld in meerdere percelen: 4 percelen voor het leerlingen- en jeugdvervoer en 3 voor taxidiensten. De volgende partijen voeren momenteel het vervoer uit

1. Personenvervoer Midden-Nederland (Haars Groep): perceel 3 van het leerlingen- en jeugdvervoer, en perceel 1c en 2 voor taxidiensten
2. Stam B.V.: perceel 2 en 4 van het leerlingen- en jeugdvervoer, en perceel 1a voor taxidiensten
3. Rotterdamse Mobiliteitscentrale B.V (RMC): perceel 1 van het leerlingen- en jeugdvervoer, en perceel 1b voor taxidiensten.

De twee percelen die RMC momenteel uitvoert, zijn oorspronkelijk gegund aan Maasstad Regie Centrale B.V.. Deze partij heeft de uitvoering van deze opdrachten beëindigd, in aanloop naar een bedrijfsbeëindiging. Na onderhandelingsprocedures zijn er twee kortlopende contracten met RMC afgesloten voor de uitvoering van de betreffende percelen:

1. Perceel 1 Leerlingen-/jeugdvervoer: Ritten (heen en retour) leerlingenvervoer naar de gemeenten Barendrecht, Hoeksche Waard, Capelle a/d/ IJssel, Nissewaard, Ridderkerk en Rotterdam e.o. aangevuld met jeugdhulpvervoer.
2. Perceel 1b Taxidiensten: Hoofdzakelijk vraagafhankelijk vervoer aangevuld/gecombineerd met route gebonden vervoer voor WMO Dagbesteding en (bedrijfs-)vervoer voor Drechtwerk.

#### Leerlingenvervoer

Het aangepast vervoer vindt voor het grootste deel binnen de Drechtsteden plaats. Daarbuiten hebben we vooral te maken met Rotterdam, Gorinchem en Breda. Het gaat dan vaak om specifieke scholen (bijvoorbeeld mytyschool, school voor blinden en slechtzienden) die binnen de Drechtstedenregio niet aanwezig zijn.

De meeste leerlingen reizen met aangepast vervoer vanwege hun beperking, waardoor ze niet met fiets of openbaar vervoer kunnen reizen. Daarnaast wordt aangepast vervoer gebruikt voor kinderen waarbij dit op basis van godsdienst of levensbeschouwing is gewenst, en kinderen waarvan de

thuisituatie zodanig is dat ouder(s) geen begeleiding kunnen geven aan hun zoon/dochter bij het reizen met fiets of openbaar vervoer. Dat geldt ook voor leerlingen in gezinshuizen/logeerhuizen; de begeleiders in dergelijke instellingen hebben niet de mogelijkheid om de kinderen zelf te begeleiden. Crisisplaatsingen leveren een extra uitdaging op: er kunnen ritten ontstaan die ver buiten de regio vallen.

De bereikbaarheid van scholen met openbaar vervoer speelt ook een rol; als de leerling fysiek en mentaal wel in staat is om met OV te reizen (al dan niet onder begeleiding) maar de rit is onevenredig lang, met veel overstappen en/of lange wachttijden, dan wordt toch aangepast vervoer toegekend.

Aangepast vervoer wordt in principe toegekend voor vaste schooltijden die staan vermeld in het schoolplan, maar er zijn altijd uitzonderingen; sportdagen, studiedagen, stages, aangepaste lestijden vanwege de beperking van de leerling. Dat leidt vaak tot extra ritten. Naast reguliere schoolritten hebben sommige leerlingen weekendvervoer. Deze kinderen wonen door de week intern in een instelling en worden meestal op maandag en vrijdag vervoerd (bijvoorbeeld Bartimeus in Zeist)

De meeste leerlingen reizen in achtpersoonstaxibussen, al dan niet met rolstoelmogelijkheid. Ook worden er gewone taxi's ingezet, in uitzonderlijke gevallen voor individueel vervoer. De maximale reistijd is 60 minuten, tenzij dat door het aantal kilometers niet haalbaar is. Aandachtspunt in de maximale reistijd is de file; met name de ritten naar Rotterdam kenmerken zich door files waardoor de 60 minuten overschreden kunnen worden.

De gemeenten, met uitzondering van Papendrecht en Molenlanden, werken voor de consulentfunctie samen met Stroomlijn. Zij maken via een DVO gebruik van diensten van Stroomlijn. Stroomlijn coördineert het leerlingenvervoer voor deze gemeenten d.w.z. alle uitvoerende activiteiten in het proces van aanvraag tot en met beschikking. Daarnaast deelt Stroomlijn haar kennis en ervaring met alle collega's in de regio door deelname aan de werkgroep leerlingenvervoer.

#### Jeugdhulpvervoer

De 10 gemeenten in Zuid-Holland Zuid werken samen op het gebied van de jeugdhulp. De Serviceorganisatie Jeugd is als onderdeel van de gemeenschappelijke regeling Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland-Zuid, een resultaat van deze samenwerking en houdt zich bezig met de uitvoering van de jeugdhulp. Namens de 10 deelnemende gemeenten draagt zij zorg voor het inkopen en contracteren van de regionale zorgmarkt, budgetbeheersing, informatievoorziening en accountmanagement.

De regie op het jeugdhulpvervoer wordt in de huidige situatie uitgevoerd door Stroomlijn B.V. Deze organisatie is een dochteronderneming van de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden, de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van de zeven Drechtsteden gemeenten. Stroomlijn B.V. is een publiek mobiliteitsplatform dat de vervoersstromen regelt voor publieke organisaties, waaronder het jeugdhulpvervoer van Serviceorganisatie Jeugd. Stroomlijn B.V. regisseert hierbij het jeugdhulpvervoer en stuurt de gecontracteerde taxidiensten aan.

### Taxidiensten

De opdracht voor taxidiensten bevat de volgende vervoersstromen:

1. Het WMO sociaal recreatief vervoer, dit is een Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) systeem wat onder de noemer De Drechthopper rijdt;
2. Het WMO dagbesteding vervoer, dit betreft voornamelijk route gebonden vervoer;
3. Het (bedrijfs-)vervoer vanuit de wet sociale werkvoorziening Drechtwerk van en naar werklocaties van medewerkers, dit betreft route gebonden vervoer;
4. Het vervoer vanuit de Participatiewet dat is het vervoer van Baanbrekend Drechtsteden cliënten, dit betreft route gebonden vervoer.

De Wijkhopper is een middel waar het accent ligt op het ontwikkelen van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt naar werk, deze dienst is daarom in beheer van Stroomlijn en maakt geen onderdeel uit van de inkoop van taxidiensten. Vanaf april 2019 tot aan januari 2020 is de Wijkhopper geïntroduceerd. Met dit elektrische voertuig worden vraagafhankelijke ritten uitgevoerd voor korte afstanden en voor de first & last mile van het OV. Het beoogde doel is een duurzame doorstroming van goede opgeleide chauffeurs naar een reguliere vervoerder.

## 2.2 Wettelijke kaders

### Leerlingen- en jeugdhulpvervoer

Vanuit de vier onderwijswetten (Wet op primair onderwijs, Wet op voortgezet onderwijs, Wet op expertisecentra, Wet passend onderwijs)) heeft elke gemeente regels vastgelegd voor het leerlingenvervoer in een verordening. Gemeenten baseren zich hierbij meestal op de Modelverordening van de VNG, die de wettelijke zorgplicht als uitgangspunt heeft. De gemeentelijke, wettelijk taak bestaat uit het zorgdragen voor een vergoeding voor passend vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school die aansluit op de levensovertuiging van de ouders en/of de handicap van het kind.

Een dergelijke vergoeding bestaat in de basis uit een fietsvergoeding of een OV-vergoeding (al dan niet met begeleiding). Als leerlingen geen gebruik kunnen maken van fiets of OV op basis van hun handicap, kunnen de ouders in aanmerking komen een kilometervergoeding om de leerling zelf met de auto te vervoeren, of voor aangepast vervoer. Deze laatste vorm, ook wel besloten vervoer genoemd, komt via aanbesteding tot stand.

Vanaf 1 januari 2015 zijn gemeenten, vanwege de invoering van de jeugdwet, verantwoordelijk voor het organiseren en bekostigen van de jeugdhulp inclusief het bijbehorende vervoer.

### Doelgroepenvervoer het collectief WMO Drechthopper en dagbesteding vervoer

De wettelijke grondslag voor het vraagafhankelijk vervoer en dagbestedingsvervoer ligt in de Wet maatschappelijke Ondersteuning 2015. In de beleidsregels WMO van de Drechtsteden (Artikel 4.37) zijn een aantal zaken omschreven over het lokaal verplaatsen per vervoersmiddel, o.a. onderstaande punten. Zie voor de volledige beleidsregels ook: Beleid - Sociale Dienst (socialedienstrechtsteden.nl)

- Het lokaal verplaatsen per vervoermiddel is de mogelijkheid om in de eigen woon- en leefomgeving te gaan en staan waar men wil. Er wordt gesproken over lokaal verplaatsen, waarbij gedacht moet worden aan verplaatsingen in een straal tot 25 kilometer rond het hoofdverblijf. Dit is het vervoersgebied. Buiten dit gebied kan gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden van het bovenregionale vervoer, dat Valys in opdracht van het ministerie van VWS verricht. In afstand, maar ook in systematiek sluit het Drechtstedenbestuur zo veel mogelijk aan bij het bovenregionale vervoer.
- Het collectief vervoersysteem heeft prioriteit, zodat de keuze voor een persoonsgebonden budget kan worden beperkt. Hierbij zal altijd rekening worden gehouden met de persoonskenmerken en behoeften van de cliënt.
- Er wordt geen onbeperkte kosteloze vervoermogelijkheid aangeboden. Net als personen zonder beperkingen, dient men voor het vervoer een bijdrage te betalen al dan niet in de vorm van een tarief. Ook is het aantal kilometers dat voor vergoeding in aanmerking komt, gemaximeerd op 2000 per kalenderjaar. Als er na het optreden van beperkingen geen sprake is van een andere situatie op vervoersgebied dan daarvoor (men heeft al 40 jaar een auto en is gewend daar alles mee te doen) is er geen noodzaak te compenseren, omdat er geen probleem is of omdat men het zelf kan oplossen. Dat kan anders zijn als door het optreden van de beperkingen ook het inkomen daalt.

In het algemeen kunnen we een toename van vraag verwachten, met name door vergrijzing; de komende 25 jaar neemt het aantal 65-plussers toe van 3,1 miljoen in 2015 naar 4,8 miljoen in 2040. In deze aanbesteding zijn er kansen om deze vraagtoename het hoofd te bieden, met name door het vervoer slimmer in te richten. Daarnaast zien we dat de positie van chauffeurs relatief slecht is. Dat heeft niet alleen gevolgen voor een grote groep kwetsbare werknemers in onze regio, maar ook een verminderde vervoersbeleving voor doelgroepen.

De kosten van het doelgroepenvervoer stijgen sterk. Uit onderzoek van dit jaar blijkt dat kosten van het doelgroepen vervoer bij gelijkblijvend beleid kunnen toenemen met 5% per jaar tot 2030. (Bron 'Doelgroepenvervoer, It's Public 2021)

#### Bedrijfsvervoer Drechtwerk

De Wet sociale werkvoorziening (WSW) is bedoeld voor mensen die door een lichamelijke, psychische of verstandelijke handicap niet onder normale omstandigheden kunnen werken. Stroomlijn verzorgt momenteel het vervoer voor inwoners uit de regio Drechtsteden en BAR gemeenten. We hebben samengewerkt in 2018 om 200 mensen vanuit opstapvervoer touringcar naar het OV te bewegen. Hiervan is het gelukt om er 150 zelfstandig met het ov te laten reizen. De overige 50 mensen zijn in het kleinschalige vervoer opgenomen. Deze hebben we slim gecombineerd met het dagbestedingsvervoer waardoor de kosten relatief lager uitvielen. Ook hebben we werktijden aangepast zodat ze beter op het collectieve vervoer aansluiten en hiermee groei in kosten hebben weten te voorkomen. In 2019 is vervoer naar werken in Brabant bijgekomen.

We voorzien geen grote veranderingen in het vervoer, wellicht een kleine gestage afname doordat er geen nieuwe instroom meer is op SW. Daarentegen zijn de mensen binnen het Beschut Werk in



sommige gevallen aangewezen op vervoer en zien we tegelijkertijd vergrijzing wat de vraag naar het vervoer doet toenemen.

#### Aanbestedingswetgeving

De gewijzigde Aanbestedingswet 2012 geldt vanaf 1 juli 2016 voor alle aanbestedingen door (semi-) publieke instellingen in Nederland. Met deze nationale wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De Aanbestedingswet 2012 bevat zowel regels voor aanbestedingen boven de Europese drempelbedragen, als daaronder.

Voor overheidsopdrachten (voor leveringen en diensten) met een opdrachtwaarde boven de € 214.000 exclusief BTW, men kiezen uit een van de twee standaardprocedures - de openbare procedure of de niet-openbare procedure. Naast de standaard procedures kan men bij overheidsopdrachten van bijzondere aard ook kiezen voor afwijkende procedures zoals een concurrentiegerichte dialoog of innovatief partnerschap.

De totale geraamde opdrachtwaarde van de vervoersopdrachten ligt ver boven de Europese drempelwaarde. Om een eerste planning en fasering voor het plan van aanpak op te stellen, is voorsnog uitgegaan van een openbare aanbesteding, een procedure die gebruikelijk is voor opdrachten voor routegebonden en vraagafhankelijk vervoer.

Argumenten die bij de keuze van de aanbestedingsprocedure een rol spelen zijn:

1. De aard van de opdracht is voor regulier leerlingenvervoer weinig complex. Het betreft over het algemeen besloten personenvervoer dat op basis van een vervoersplan wordt uitgevoerd.
2. Er is sprake van een redelijk beperkte markt. Over het algemeen zijn er enkele landelijke taxibedrijven en enkele regionale/lokale taxibedrijven die meedingen in regionale aanbestedingen.
3. De administratieve lasten voor het doen van een inschrijving zijn over het algemeen beperkt. Naast de prijs wordt in de regel ook op kwaliteit beoordeeld, waarbij de uitwerking van kwalitatieve beoordelingscriteria beperkt gehouden kan worden.
4. In de procedure worden passende geschiktheidseisen opgenomen die borgen dat alleen vervoerders met een passende ervaring deelnemen aan de aanbestedingsprocedure.
5. Een procedure met een aparte selectiefase is gelet op voorgaande aspecten niet nodig om een eerste selectie van geschikte partijen te maken.

De uiteindelijke keuze van aanbestedingsprocedure hangt vooral af van de complexiteit van de opdracht. Indien er uitsluitend emissieloze voertuigen ingezet mogen worden, neemt de complexiteit sterk toe, wat kan leiden tot een andere keuze van aanbestedingsprocedure.

De uiteindelijke keuze van procedure wordt in de notitie met de inkoopstrategie opgenomen..

### 2.3 Algemene beleidskaders

Naast de wettelijke taak m.b.t. het leerlingenvervoer gelden de volgende beleidskaders.



**Inkoop- en aanbestedingsbeleid:** De Drechtsteden gemeenten werken samen op het gebied van inkoop en aanbesteden, en hanteren een uniform inkoop- en aanbestedingsbeleid om het volgende te bereiken:

1. Schaalvoordelen;
2. procesvoordelen (één regionale aanbesteding kost minder tijd dan 6 gemeentelijke aanbestedingen);
3. kennisvoordelen (collectieve intelligentie benutten in plaats van overal 'het wiel uitvinden');
4. het verminderen van de kwetsbaarheid van de individuele Drechtsteden-organisaties.

Middels het inkoop- en aanbestedingsbeleid hebben de gemeenten zich verder gecommitteerd aan de volgende inkoopdoelen:

1. Versterken lokale economie
2. Bevorderen sociaal klimaat
3. Bijdragen aan duurzaamheidsambities
4. Verbeteren bereikbaarheid en verminderen overlast
5. Zekerstellen continuïteit van bedrijfsvoering

**Duurzaamheidsbeleid en –ambities.** Het leerlingen-, jeugd- en WMO-vervoer wordt in 2025 op veel plekken in Nederland emissievrij. Hierover hebben Rijksoverheid en verschillende gemeenten een akkoord gesloten. Samenwerkende gemeenten in Drechtsteden hebben via Stroomlijn het akkoord ondertekend.

Het akkoord houdt in dat de taxi- en vervoerbedrijven in ieder geval per 2025 met busjes gaan rijden die geen vervuilende stoffen uitstoten. Het bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer maakt onderdeel uit van een breder pakket aan Green Deals. In een eerder stadium is al door overheden en vervoerbedrijven afgesproken dat het openbaar vervoer in 2025 emissieloos wordt.

Soortgelijke ambities zijn eveneens opgenomen in de Samenwerkingsstrategie Drechtsteden en Energietransitie Drechtsteden, waarin een emissieloos openbaar vervoer als ambitie is opgenomen.

De focus op de verschillende doelstellingen hangt af van de specifieke aanbesteding die men uitvoert, en is veelal maatwerk.

## 2.4 Opgave vervoersopdrachten vanaf 2024

De doelstellingen binnen voornoemde beleidskaders leidt tot de volgende opgave voor de aanbesteding van de twee vervoersopdrachten voor leerlingen-/jeugdvervoer en taxidiensten:

1. Het bereiken van schaalvoordelen; in de basis door het organiseren van een gezamenlijke aanbesteding in de regio, waarbij het leerlingen- en jeugdvervoer gebundeld wordt (zoals in de huidige situatie), met taxidiensten. Schaalvoordelen liggen dan in de volgtijdelijke

- combinatie van verschillende vervoersstromen. Door deze combinatie zijn langere diensten voor chauffeurs mogelijk, en zijn onder de streep minder voertuigen nodig. Schaalvoordelen zijn noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid en betaalbaarheid van de vervoersopdrachten.
2. Het bereiken van proces- en kennisvoordelen; in de basis door het gezamenlijk voorbereiden van de aanbestedingsprocedure, met inzet van Stroomlijn als regisseur van de vervoersstromen en als expert op het gebied van vervoer.
  3. Het bereiken van de duurzaamheidsambities; door het opnemen van de inzet van emissieloze voertuigen in het programma van eisen, en een passende aanbestedingsprocedure en contractvorm.
  4. Het verminderen van kwetsbaarheid en het borgen van continuïteit van de bedrijfsvoering; de afweging met betrekking tot de rol van Stroomlijn en van het SCD bij het contractbeheer en –management.

De voorgaande opgave bevat een aantal strategische keuzes en beslissingen die gedurende de voorbereiding gemaakt moeten worden. Ten behoeve van deze strategische keuzes zal de werkgroep de visie op de komende aanbesteding ophalen bij management en bestuur. Duidelijk moet zijn waar men naar streeft in de nieuwe aanbesteding. Gaat men voorbehoud van kwaliteit, verhoging van duurzaamheid of juist voor bezuiniging. De randvoorwaarden voor de aanbesteding moeten helder zijn. De keuzes zullen in een notitie met de inkoopstrategie ter besluitvorming aan management en bestuur van de deelnemende opdrachtgevers: gemeenten, SOJ en SDD.

## 3 Kaders en uitgangspunten inkoopstrategie

### 3.2 Strategische keuzes en uitgangspunten

Binnen deze procedure moeten voor de volgende aspecten een aantal strategische keuzes en uitgangspunten bepaald worden. Het betreft hier:

1. Zelf doen of uitbesteden; een opdrachtgever heeft altijd de keuze om (onderdelen van) de opdracht zelf uit te voeren. In de onderhavige vervoersopdracht gaat het dan in het bijzonder over de taakverdeling tussen gemeente/SOJ, vervoerder en Stroomlijn op het vlak van (vervoers-)planning, dagelijks contractbeheer en communicatie met cliënten en ouders. In verband met schaarste van chauffeurs en voertuigen, en toenemende continuïteits-/insolventierisico's bij vervoerders, kan voor opdrachtgevers ook de afweging relevanter worden om (een deel van) het vervoer zelf uit te voeren.
2. Clusteren van vervoer; combinatie van vervoersstromen, niet alleen leerlingen- en jeugdvervoer, maar ook de combinatie met taxidiensten.
3. Hanteren van percelen; wordt binnen de aanbestedingsprocedure het vervoer in verschillende percelen opgedeeld, en kunnen vervoerders op één of meer percelen afzonderlijk inschrijven? Wat is gelet op de beoogde volumevoordelen de best passende perceel indeling?
4. Contractvorm; bestaat de opdracht uit input-, output- of outcomegerichte prestaties (of een mix daarvan)?
5. Looptijd; de looptijd van de overeenkomst moet passen bij de aard van de opdracht; investeert een vervoerder in voertuigen en andere middelen, dan biedt een langere looptijd meer ruimte om investeringen af te schrijven. Verder moet worden afgewogen hoe lang de initiële vaste looptijd is, en hoeveel verlengingsopties mogelijk zijn. In de huidige situatie moet specifiek rekening gehouden worden met de afloopdata van de andere, lopende opdrachten voor het soortgelijke vervoer.
6. Passende geschiktheidseisen; geschiktheidseisen bepalen wanneer een vervoerder in aanmerking komt om deel te mogen nemen aan de aanbesteding; deze eisen hebben betrekking op technische bekwaamheid (minimale referenties/ervaring, vereiste certificaten) en financiële draagkracht;
7. Gunningscriteria en beoordelingssystematiek; de gunningscriteria beschrijven op welke prijstechnische en kwalitatieve aspecten de offertes beoordeeld worden, en op welke wijze deze beoordeling plaats vindt.

In het algemeen geldt dat om de meest geschikte aanbestedingsprocedure te kunnen bepalen, de opdracht goed te kunnen specificeren en de juiste geschiktheidseisen en (sub)gunningscriteria op te stellen, actuele kennis van de markt nodig is. Met Stroomlijn beschikken de deelnemende organisaties over een partner met de benodigde kennis. In de inventarisatiefase stemt de werkgroep met Stroomlijn af of er op onderdelen aanvullend marktonderzoek nodig is. Voor een geslaagde aanbesteding kan het zinvol zijn bepaalde lokale of regionale vervoerder te bevragen op hun visie op de opdracht en de aanbestedingsprocedure. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de haalbaarheid van (forse)

investeringen in duurzame vervoersmiddelen. In de planning is ruimte opgenomen voor een beperkte marktverkenning.

## 4 Organisatie

### 4.1 Projectorganisatie

De volgende projectorganisatie wordt voorgesteld:

Vorm	Personen	Taken
<b>Werkgroep</b>	<p>■■■■■■■■■■ – Gemeente Zwijndrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ beleidsmedewerker Sociale Dienst Drechtsteden</p> <p>■■■■■■■■■■ – contractmanager Stroomlijn Servicegemeente Dordrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ – Inkoopadviseur Servicegemeente Dordrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ – contractmanager Servicegemeente Dordrecht (agendalid)</p>	<p>Redactie plan van aanpak, aanbestedingsdocumenten en besluiten</p> <p>Redactie inkoopstrategie</p> <p>Uitvoering marktonderzoek</p> <p>Uitvoering aanbestedingsprocedure</p>
<b>Beoordelingscommissie</b>	<p>■■■■■■■■■■ – Gemeente Zwijndrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ – contractmanager Stroomlijn</p> <p>■■■■■■■■■■ – contractmanager Sociale Dienst Drechtsteden</p> <p>■■■■■■■■■■ – Inkoopadviseur Servicegemeente Dordrecht (procesbegeleiding, geen inhoudelijke beoordeling)</p>	<p>Beoordeling ontvangen inschrijvingen</p>
<b>Projectgroep</b>	<p>■■■■■■■■■■ Gemeente Alblasserdam</p> <p>■■■■■■■■■■ - Gemeente Dordrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ - Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht</p> <p>■■■■■■■■■■ – Gemeente Papendrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ - Gemeente Sliedrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ - Gemeente Zwijndrecht</p> <p>■■■■■■■■■■ – Gemeente Molenlanden</p> <p>■■■■■■■■■■ – Sociale Dienst Drechtsteden</p> <p>■■■■■■■■■■ – Serviceorganisatie Jeugd</p> <p>■■■■■■■■■■ – directeur Stroomlijn BV</p>	<p>Aanleveren organisatie specifieke input</p> <p>Goedkeuren aanbestedingsdocumenten</p> <p>Verstrekken deelnameverklaring en mandaat uitvoering aanbestedingsprocedure</p> <p>Coördinatie contractondertekening gemeente</p>

	██████████ - Stroomlijn BV	
<b>Management</b>	Netwerk MT Sociaal (voor het leerlingenvervoer) MT Serviceorganisatie Jeugd (voor het jeugdvervoer) MT Sociale Dienst Drechtsteden (voor het doelgroepenvervoer)	Communicatiekanaal ambtelijk niveau deelnemende gemeenten Afstemming ambtelijke vraagstukken
<b>Bestuur</b>	Colleges van B&W van deelnemende gemeenten (via PFO Sociaal) (voor het leerlingenvervoer) DB/AB GGD ZHZ (voor het jeugdvervoer) DB/AB GRS (voor het doelgroepenvervoer)	Communicatie kanaal bestuurlijk niveau Afstemming en besluitvorming bestuurlijke doelstellingen en uitgangspunten

Gelet op het feit dat het een gezamenlijke aanbestedingsprocedure betreft, is de bevoegdheid voor besluitvorming omtrent de aanbesteding verspreid over meerdere opdrachtgevende organisaties:

1. voor het leerlingenvervoer: de Drechtstedengemeenten met uitzondering van Hardinxveld-Giessendam, en inclusief de gemeente Molenlanden;
2. voor het jeugd(hulp)vervoer: Serviceorganisatie Jeugd;
3. voor het doelgroepenvervoer: De Sociale Dienst Drechtsteden (GRS);

Gedurende de voorbereiding en uitvoering van aanbestedingsprocedure wordt besluitvorming op de volgende momenten voorzien:

1. Goedkeuring plan van aanpak; ambtelijk (mei 2023)
2. Goedkeuring inkoopstrategie en deelname aanbestedingsprocedure, inclusief mandaat aan de werkgroep voor de uitvoering van de aanbestedingsprocedure tot en met voornemen tot gunning; MT Sociaal en PFO Sociaal en colleges (juli 2023)
3. Goedkeuring aanbestedingsdocumenten; Projectgroep (augustus 2023)
4. Ondertekening van de overeenkomst; gemeenten (1 december 2023)

Indien nodig worden op afroep worden door de werkgroep de volgende adviseurs betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding:

1. Communicatie adviseur Stroomlijn: externe communicatie (via collega communicatieadviseurs in de regio)
2. Juridisch Kenniscentrum Servicegemeente Dordrecht: juridische adviezen/toetsen, AVG
3. Financieel adviseur/business analyst Stroomlijn: t.b.v. financiële aspecten en processen, kostenverdeelsleutel
4. Adviseur Duurzaamheid Gemeente Dordrecht t.b.v. duurzaamheidsaspecten vervoer



## 4.2 Capaciteitsplanning / urenraming / trekkingsrechten

Van de betrokkenen in de werkgroep, beoordelingscommissie- en projectgroep wordt de volgende ureninzet verwacht:

WERKGROEP:

### Stroomlijn

De inzet van Stroomlijn (Midas Hermans, Lisette de Lijster en overige betrokkenen) wordt geschat op 400 uur in totaal, ten behoeve van onder meer:

- het uitvoeren van de marktconsultatie;
- het ophalen van beleidsmatige en strategische uitgangspunten voor het vervoer bij de deelnemende organisaties;
- het opstellen van inhoudelijke aanbestedingsdocumenten;
- het maken van analyses (bv voor het vervoer of voor duurzaamheidsinvesteringen);
- de afstemming met ambtelijk en bestuurlijke opdrachtgevers van het doelgroepenvervoer;
- de implementatie van het vervoer met de gegunde en gecontracteerde vervoerder.

De werkgroep stelt voor de inzet van Stroomlijn middels een separate DVO met organisaties af te rekenen tegen een gemiddeld tarief van € [REDACTED] exclusief BTW. De inzet van Stroomlijn is niet op te vangen binnen de reguliere bedrijfsvoering van Stroomlijn. Het voorstel is om als verdeelsleutel aan te houden 50% SDD (voor het deel taxidiensten) en 50% voor gemeenten en SOJ (voor het leerling- en jeugdhulpvervoer), evenredig te verdelen over de 8 deelnemers. Dit levert het volgende overzicht van geraamde kosten op (exclusief BTW):

- SDD: € [REDACTED]
- Serviceorganisatie Jeugd: € [REDACTED]
- Gemeente Alblasserdam: € [REDACTED]
- Gemeente Dordrecht: € [REDACTED]
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht: € [REDACTED]
- Gemeente Molenlanden: € [REDACTED]
- Gemeente Papendrecht: € [REDACTED]
- Gemeente Sliedrecht: € [REDACTED]
- Gemeente Zwijndrecht: € [REDACTED]

De werkgroep stelt verder voor de werkzaamheden op basis van regie uit te laten voeren, en naar werkelijke inzet af te rekenen. Na (ambtelijk) akkoord van de deelnemers zal Stroomlijn de DVO's opstellen en voor ondertekening toezenden.

### SGD

De inzet van de inkoopadviseur wordt geschat op 200 uur, ten behoeve van onder meer:

- het opstellen van procedurele aanbestedingsdocumenten;
- het opstellen van het plan van aanpak;
- het opstellen van de inkoopstrategie;
- de algemene begeleiding en coördinatie van de aanbesteding via TenderNed;

**Met opmerkingen [CS(1)]:** Gemiddeld uurtarief opgenomen. Is dat akkoord?

**Met opmerkingen [CS(2)]:** Verdeelsleutel akkoord?

**Met opmerkingen [CS(3)]:** Zelfde als bij voorgaande aanbesteding leerlingvervoer en jeugdvervoer. Nu ook voor SDD een DVO vanwege de extra kosten?

- het opstellen van (gunnings-)correspondentie met betrokken partijen;
- het beheer van het aanbestedingsdossier.

De inzet van het SGD wordt verrekend met de beschikbare trekkingsrechten van betrokken organisaties, waarbij 50% van de uren verrekend worden met de SDD, en 50% met de overige betrokken partijen (gemiddeld per organisatie).

(Overige) werkgroepleden

De inzet van de werkgroepleden wordt geschat op 80 uur per persoon, ten behoeve van onder meer:

- het tegenlezen van aanbestedingsdocumenten;
- het deelnemen aan de marktconsultatie;
- het voeren werkgroepoverleggen;
- het centraal voorbereiden van de benodigde besluitvorming.

**BEOORDELINGSCOMMISSIE:**

De inzet van leden de beoordelingscommissie wordt geschat op 20 uur per persoon, ten behoeve van onder meer:

- het inhoudelijk beoordelen van de inschrijvingen;
- het voeren van een beoordelingsvergadering;
- het opstellen van een gunningsadvies.

**PROJECTGROEP:**

De inzet van de projectgroepleden wordt geschat op 20 uur per persoon: ten behoeve van het tegenlezen van aanbestedingsdocumenten, het doorgeleiden van documenten/adviezen/besluiten naar de eigen organisatie ten behoeve van goedkeuring van documenten en besluiten, het organiseren van ondertekening van overeenkomsten door de eigen organisatie.

## 5 Projectorganisatie en planning

### 5.1 Projectorganisatie

Deze paragraaf bevat een planning op hoofdlijnen voor de volgende fasen:

1. **De projectopzet;** aan de hand van een plan van aanpak wordt de aanpak, de projectorganisatie, de planning en overige zaken vooraf uitgewerkt.
5. **De inventarisatiefase;** in deze fase wordt de inkoopbehoefte bepaald, de aanbestedingsvorm, wordt eventueel marktonderzoek uitgevoerd. In deze fase vindt het onderzoek naar de combinatie van jeugd- en leerlingenvervoer plaats. De fase eindigt met de goedkeuring van de uitgangspunten en de inkoopstrategie, en verstrekking van een deelnameverklaring door deelnemende organisaties.
6. **De specificatiefase;** in deze fase worden alle aanbestedingsdocumenten opgesteld op basis van de eerder vastgestelde uitgangspunten en inkoopstrategie. De fase eindigt met (formele) goedkeuring van de aanbestedingsdocumenten door de deelnemende organisatie, wat groen licht geeft voor de aanbestedingsfase; fase waarin de aanbestedingsprocedure doorlopen wordt, tot en met een definitieve gunning van de opdracht en ondertekening van de overeenkomst.
7. **Implementatiefase;** in deze fase bereiden de gegunde vervoerder en de deelnemende organisaties het vervoer voor. Deelnemers leveren onder meer leerling/klantgegevens aan. De vervoerder stelt vervoersplannen op.
8. **De uitvoeringsfase;** deze fase vangt aan met de uitvoering van het vervoer op de eerste schooldag. De eerste periode betreft uitvoering van het vervoer op gescheiden wijze, om in de basis het vervoer goed ingeregeld te krijgen. Vanaf 2021 vangt de integratie van het leerlingen- en jeugdvervoer aan. Eind eerste kwartaal 2021 is een (eerste) evaluatiemoment voorzien. Het plan van aanpak heeft een horizon tot aan dit moment.

### 5.2 Planning

In onderstaande tabel is een algemene planning opgenomen voor voorbereiding, uitvoering, implementatie en uitvoering van het leerlingenvervoer.

Activiteit	Datum
	2023
<b>Project opzet</b>	
Concept plan van aanpak voorbereiden	Week 4 - 14
Vaststellen en verspreiden plan van aanpak	Week 19
<b>Inventarisatiefase</b>	

Onderzoek combinatie jeugd- en leerlingenvervoer met doelgroepenvervoer	Week 4 - 20
Marktonderzoek (indien nodig)	Week 20 - 24
Ophalen visie/input deelnemende gemeenten	Week 20 - 24
Uitwerking uitgangspunten samenwerking en inkoopstrategie	Week 24 - 25
Besluitvorming aanpak en inkoopstrategie door deelnemende organisaties, inclusief deelnameverklaring (via MT Sociaal , naar PFO Sociaal en tenslotte Colleges van B&W)	Week 26
<b>Specificatiefase</b>	
Opstellen aanbestedingsdocumenten inclusief programma van eisen.	Week 20 – Week 35
Consultatie/goedkeuring aanbestedingsdocumenten deelnemende organisaties	Week 36 – 37
<b>Aanbestedingsfase</b>	
Publicatie op TenderNed, start inschrijvingstermijn	Week 38
Uiterste datum en tijdstip van ontvangst van inschrijvingen	Week 45
Verzenden mededeling gunningbeslissing	Week 48
Definitieve gunning / ondertekening overeenkomst	Week 52
<b>Implementatie en uitvoering</b>	<b>2024</b>
Implementatiefase	Week 1 - 30 (30 weken)
Start uitvoering	1 augustus 2024

## 6 Financiën

Nog in te vullen per vervoerstroombestemming per opdrachtgevende organisatie

**Met opmerkingen [CS(4)]:** Huidige kosten verzamelen vanuit RMC contracten?

## 7 Risicoparagraaf

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico inclusief mitigerende maatregelen weergegeven. De vermelde maatregelen worden zoveel als mogelijk worden verwerkt in de aanpak van het project, de inkoopstrategie en de verdere inrichting en uitvoering van de aanbestedingsprocedure.

Thema	Risico	Oorzaken	Mogelijke mitigerende maatregelen
<b>Geld</b>	Overschrijding budgetten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere duurzaamheidseisen (emissieloze voertuigen)</li> <li>Stijgend prijsniveau in de markt</li> <li>Ongunstige aanbesteding (bv 1 hoge inschrijving)</li> <li>Onevenwichtige verdeelsleutel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marktverkenning naar actueel kostprijs, indien boven budget besluit akkoord bijraming.</li> <li>Reële indexering budget</li> <li>Veilige indexeringsmogelijkheid in contract met beperkt risico op uitschieters</li> <li>Laagdrempelige inschrijving, alleen zinvolle geschiktheidseisen</li> <li>Verdeelsleutel op basis van passende verdeelfactoren (aantal leerlingen en afstand leerlingen)</li> </ul>
<b>Tijd</b>	Uitloop planning / te laat aanbesteding en overeenkomst gereed	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitval beschikbare capaciteit, haperen voortgang werk- en projectgroep</li> <li>Vertraging besluitvorming</li> <li>Aanbesteding levert geen resultaat op door geen inschrijvers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marge in planning inbouwen voor uitloop / extra beslismoment</li> <li>Laagdrempelige aanbesteding, toetsing slaagkans aanbesteding in marktonderzoek</li> </ul>
<b>Organisatie</b>	Onvoldoende capaciteit en expertise binnen project	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onvoldoende inzet experts</li> <li>Onvoldoende beschikbare capaciteit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borging betrokkenheid Stroomlijn</li> <li>Achtervang werk- en projectgroepleden organiseren.</li> <li>Management maakt o.b.v. plan van aanpak capaciteit vrij bij werk- en projectgroepleden</li> </ul>





<b>Kwaliteit</b>	Onvoldoende kwaliteitsniveau opdrachtnemer	<ul style="list-style-type: none"><li>• Onvoldoende kwaliteitsborging in programma van eisen</li><li>• Onvoldoende aansluiting op marktaanbod</li><li>• Inschrijving / inschrijver van onvoldoende kwaliteit</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Borging inbreng expertise Stroomlijn</li><li>• Marktonderzoek in voorbereiding inkoopstrategie</li><li>• Ruimte aan de markt laten voor stimulans kwaliteit in aanbestedingsprocedure</li><li>• Contractmanagement betrokkenheid bij voorbereiding</li><li>• Voldoende drempels inbouwen t.a.v. kwaliteit in aanbestedingsprocedure</li><li>• Adequate verificatie kwaliteit winnende inschrijving voor gunning</li><li>• Passende stop-/toetsmomenten implementatie en uitvoering.</li></ul>
	Klachten over kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lager kwaliteit(sbeleving) klanten door grotere voertuigen, langere ritten, hogere combinatiegraad doelgroepen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Afstemming PvE met belanghebbenden</li><li>• Passende interne en externe communicatie over aanbesteding</li></ul>
<b>Continuïteit</b>	Faillement vervoerder	<ul style="list-style-type: none"><li>• Huidige economische situatie / onvoldoende inkomsten</li><li>• Slechte(re) financiële positie vervoerders</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Redelijke financiële geschiktheidseisen toetreding aanbesteding</li><li>• Geen belemmeringen in samenwerking markt</li><li>• Gunstige facturatie- en betalingsvoorwaarden</li><li>• Afgewogen eisen in relatie tot (voorinvestering in) materieel/voertuigen</li><li>• Stimuleren / ondersteunen behoud / overname personeel</li></ul>