

Aanbestedingseisen ZE-doelgroepenvervoer en Openbaar Vervoer

1. Inleiding

Dit document biedt gemeenten praktische handvatten voor het opstellen van toekomstbestendige aanbestedingen voor doelgroepenvervoer (DGV) en openbaar vervoer (OV), met aandacht voor realistische ZE-eisen en voertuigtypes én integratie via publieke mobiliteit.

Onderzoeksvraag: Wat zijn de belangrijkste verschillen in eisen tussen aanbestedingen in het ov en het doelgroepenvervoer en wat betekenen deze verschillen in het kader van publieke mobiliteit? Welke adviezen kunnen gegeven worden ten aanzien van betere integratie van systemen en efficiëntere inzet van beschikbare middelen.

2. Achtergrondinformatie

Wat is publieke mobiliteit?

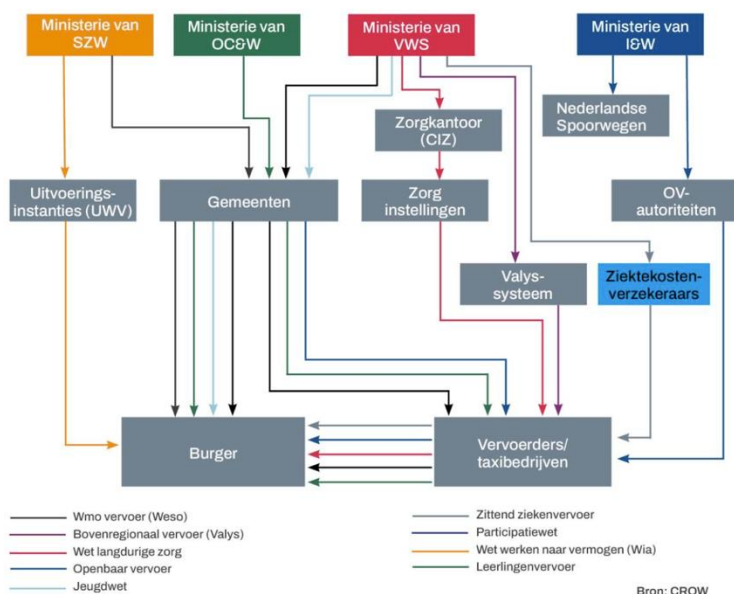
“Publieke mobiliteit betekent dat iedereen in Nederland op een goede, veilige, inclusieve, betrouwbare, duurzame en betaalbare manier kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.”

Het komt erop neer dat alle mobiliteitsvoorzieningen samen zorgen voor een passend vervoersaanbod voor alle inwoners. Hierbij komen OV, DGV en deelmobiliteit samen.

Wat is doelgroepenvervoer?

“Doelgroepenvervoer is collectief, aangepast vervoer voor mensen die door leeftijd of een beperking niet zelfstandig kunnen reizen, waarbij ze met busjes of taxi's thuis worden opgehaald en naar hun bestemming worden gebracht, vaak samen met andere passagiers.”

In onderstaand overzicht is weergegeven hoe het DGV is ingericht.



3. Vormen DGV

Het DGV omvat diverse vormen, elk afgestemd op de specifieke behoeften van de reizigers. Dit vraagt om een variatie aan voertuigtypes, van personenauto's (taxi's) en 8+1 voertuigen (zoals taxibussen) tot rolstoelvoertuigen (rolstoeltaxi of rolstoelbus). In het onderstaande overzicht wordt deze relatie tussen vervoersvormen en voertuigtypes globaal inzichtelijk gemaakt.

Vervoersvorm	Doelgroep	Voertuigtypes
Wmo-vervoer ¹	Ouderen, mensen met beperking	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Leerlingenvervoer ¹	Leerlingen met beperking of lange afstand	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Jeugdwet-vervoer ²	Kinderen/jongeren met begeleiding	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Dagbestedingsvervoer (Wmo ¹ /Wlz)	Mensen met indicatie voor dagbesteding	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Regiotaxi / CVV ¹	Algemeen doelgroepenvervoer	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Zittend ziekenvervoer	Medisch noodzakelijke verplaatsingen	Taxi, rolstoeltaxi, ambulance-taxi
Werkvervoer (beschut werk)	Mensen met afstand tot arbeidsmarkt	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Vrijwilligersvervoer / AutoMaatje	Ouderen zonder alternatief vervoer	Personenauto, 8+1 bus
Combi-vervoer / OV-taxi	Aansluiting op openbaar vervoer	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig
Buurtbus / buurtvervoer	Kleinschalig OV in landelijke gebieden	Taxibus
Flexvervoer / MaaS / deeltaxi	Vervoer op afroep via app	Personenauto, deelauto, taxi

¹ Verantwoordelijkheid gemeente

² Kan verantwoordelijkheid gemeente zijn

Vervoersvorm	Doelgroep	Voertuigtypes
Valys	Bovenregionaal vervoer voor mensen met beperking	Taxi, taxibus, rolstoelvoertuig

4. Voertuigtype algemeen

Het DGV kent dus verschillende vormen en voertuigen, elk met hun eigen kenmerken en vereisten op het gebied van ZE. In het onderstaande overzicht wordt per voertuigtype aangegeven of aan deze ZE-eisen wordt voldaan.

Voertuigtype	Voldoet aan ZE-eis?	Toelichting
Elektrische voertuigen	Ja	Volledig emissievrij tijdens rijden
Waterstofvoertuigen	Ja	Alleen waterdamp als uitstoot
Bio-CNG	Nee	Schoner dan fossiel; NOx en fijnstof als uitstoot, niet emissievrij
HVO100	Nee	Schoner dan fossiel; NOx en fijnstof als uitstoot, niet emissievrij
Hybride voertuigen	Nee	Fossiele uitstoot bij verbranding, niet emissievrij
CNG	Nee	Fossiele uitstoot, niet emissievrij
Euro 6 diesel/benzine	Nee	Fossiele uitstoot, niet emissievrij

In aanbestedingen DGV en OV-concessies worden vaak duurzaamheidseisen gesteld. In welke mate en de wijze waarop verschilt per aanbesteding of concessie. Naast de specifieke wensen t.a.v. ZE worden ook algemene voertuigeisen gesteld in aanbestedingen en concessies. Deze zijn gericht op de doelgroepen die zij vervoeren, maar niet op elkaar afgestemd. Dit is een beperkende factor wanneer de wens is DGV en OV via publieke mobiliteit te integreren. Dit levert een aantal knelpunten op.

5. Knelpunten in de praktijk

- Door gebrek aan samenwerking en gezamenlijke regie worden bestaande wagenparken niet optimaal benut.
- OV-voertuigeisen (lage vloer, zij-instap, halteafroep, USB/WiFi) zijn vaak niet noodzakelijk voor de doelgroepen in het DGV.
- Looptijden van OV-concessies en contracten DGV zijn vaak lang, hierdoor zetten opdrachtgevers zich voor langere tijd vast als er niet vooraf afstemming is over de voertuigeisen.
- Als de wens voor uniformiteit in het wagenpark er sterk is – met als doel een efficiënte benutting van het wagenpark – dan moeten stakeholders uit zowel het OV als het DGV het eens zijn over de eisen aan een uniform wagenpark.

6. Verschillen eisen kleinschalig materieel DGV en OV

Om de verschillen tussen kleinschalige OV-voertuigen (lagevloerbussen (8+1)) en vergelijkbare voertuigen in het DGV te duiden vergelijken we de zogenaamde “lagevloerbus” vaak gebruikt in kleinschalig OV met de “rolstoelbus” zoals vaak gebruikt in het DGV. Er zijn een aantal basisverschillen in deze voertuigtypen. Daarnaast zijn er in beide voertuigtypen allerlei maatwerkoplossingen mogelijk. De exacte uitvoering wordt bepaald door:

- Eisen uit de relevante concessie of aanbesteding.
- Wensen van de klant.

De belangrijkste verschillen tussen kleinschalig OV-voertuigen en rolstoelbussen in de volgende tabel weergegeven (gebaseerd op verschillen in de concessie regio Achterhoek-Rivierenland en DGV-voertuigen binnen ZOOV).

Thema	Rolstoelbus	Lagevloerbus
Zero Emissie	79 kWh -> 280 km	75 kWh -> 200 km
Rijbewijs	B	B
Knelpunten ZOOV	rolstoelbus	lagevloerbus
Toegankelijkheid: Haltes	Niet van toepassing	Verhoogde haltes
Toegankelijkheid: Rolstoel	Via lift achterzijde	Via zij-ingang en verhoogde halte
Zichtbaarheid	Geen koersrol of koersfilm	Wel koersrol of koersfilm
Laadvoorziening voor reizigers	Geen extra voorzieningen	USB aansluitingen
Toegankelijkheid internet	Geen extra voorzieningen	Wifi-verbinding in voertuig

Rolstoelbussen (DGV) en lagevloerbussen (OV) verschillen in functionaliteit, waardoor één type voertuig moeilijk efficiënt kan dienen voor zowel rolstoeltoegankelijkheid als reguliere OV-behoeften. OV-bussen zijn geoptimaliseerd voor gelijkvloerse instap bij haltes in verkeersgebieden, terwijl DGV-bussen gericht zijn op

rolstoeltoegankelijkheid in verblijfsgebieden zonder trottoir of halte. Elk systeem werkt afzonderlijk goed, maar ze zijn niet zonder aanpassing te combineren.



Links de lagevloer minibus (OV) en rechts de Rolstoelbus (DGV)

Ten aanzien van ZE-vervoer zijn beide typen inmiddels een mogelijkheid. Daarnaast maakt de gewichtsverruiming tot 4250 kg met rijbewijs B het mogelijk zwaardere accupakketten te plaatsen, waardoor de actieradius wordt vergroot.

Als eisen zoals gesteld in en het OV en DGV niet overeenkomen zoals in eerdergenoemde tabel, dan belemmert dit de publieke mobiliteit gedachte, maar zorgt ook voor meer uitstoot omdat voertuigen niet multi-inzetbaar zijn. Daarnaast zal door de lange looptijden van contracten en concessies de vervolgens mogelijk lang op zich laten wachten. Een illustratief voorbeeld hiervan is te zien in Friesland, waar de eisen in de aanbesteding voor het OV verschillen van die in de aanbesteding voor het DGV.

Praktijkvoorbeeld: OV-concessie Fryslan versus aanbesteding DGV

Programma van Eisen Concessie OV Fryslan 2024-2034: 3.4.31 Het in te zetten Materieel is in ieder geval voorzien van:

- goede vering;
- comfortabele stoelen;
- voldoende beenruimte met een minimale steek ((gemeten bij stoelen die achter elkaar staan, beide in de rijrichting*))
- de afstand tussen de achterzijden van de rugleuningen of enig ander punt voor zover voor beide stoelen aan elkaar gelijk op rughoogte)
 - voor A-lijnen en B-lijnen; 80% van de stoelen in de rijrichting ≥ 75 cm, waarbij de steek bij het restant van de stoelen ≥ 72 cm bedraagt;
 - C-lijnen, D-lijnen (Buurtbussen en Flex-OV), E-Lijnen en F-lijnen (voor zowel Bussen als Auto's) 100% van de stoelen in de rijrichting ≥ 72 cm.
- *Hierbij geldt dat stoelen in de rijrichting die onderdeel zijn van een "vierzit" niet meetellen.
- goede verlichting;
- zodanige voorzieningen dat beslagen ruiten normaliter niet voorkomen;
- geluidsarme motoren;
- trilling dempende banden;
- voldoende bagageruimte;
- goed functionerende stopknoppen (ook op Versterkingsbussen/ritten);
- voldoende prullenbakken en jashaakjes;

- goed zichtbare sta-stangen, ook voor Reizigers met een visuele handicap of een beperkt gezichtsvermogen (uitgezonderd Versterkingsritten);
- een goed uitgeruste EHBO doos;
- een goed functionerende brandblusser;
- dodehoekspiegel(s).

Programma van Eisen vervoercapaciteit Jobinder: bijlage B Voertuigeisen:

Basiseisen Alle in te zetten voertuigen:

- Dienen te voldoen aan alle relevante bepalingen en door de Rijksdienst voor het Wegverkeer te zijn goedgekeurd voor taxivervoer.
- Dienen te zijn voorzien van een gevulde verbandtrommel, brandblusser, noodhamer en gordelsnijder. De Opdrachtnemer ziet erop toe dat de inventaris van het voertuig aanwezig en compleet is en dat de houdbaarheidsdatum niet is overschreden.
- Beschikken over goedwerkende communicatiemiddelen waarmee op elk gewenst moment contact kan worden opgenomen met de Mobiliteitscentrale en die eveneens gebruikt kan worden bij noodsituaties.
- Zijn uitgerust met goedwerkende boordcomputer, dataterminal, GPS en navigatieapparatuur voorzien van meest recente kaartversies en informatie.
- Specifiek voor de vraagafhankelijke vervoercapaciteit geldt dat in het voertuig pinapparatuur aanwezig dient te zijn.
- Zijn in de winterperiode (november tot maart) op alle wielen voorzien van winterbanden of er wordt gebruik gemaakt van all-weather-banden met een minimale profieldiepte van 4 mm. De Opdrachtgever zal dit steekproefsgewijs controleren.
- Zijn voorzien van een lijst (op papier en/of digitaal) waarop is aangegeven: naam, huisadres, (waarschuwings)telefoonnummer, schooladres en specifieke omstandigheden van de te vervoeren leerlingen (geldt specifiek voor het leerlingenvervoer).
- Zijn dusdanig ingericht dat de chauffeur vanuit zijn/haar zitplaats altijd alle inzittenden tijdens de rit kan zien.
- Dienen elke klant zicht naar buiten te bieden.
- Dienen voor elke klant (ook achterin) een passende zitplaats te bieden met voldoende beenruimte.
- Zijn voorzien van een kinderslot.
- Hebben zitplaatsen die allen zijn voorzien van een veiligheidsgordel die geschikt is voor alle reizigersgroepen waaronder ook kinderen.
- Zijn rookvrij.
- Zijn geschikt om samen met de reizigers een hulpmiddel zoals een inklapbare rolstoel of rollator en/of enige bagage mee te nemen.
- Zijn gedurende de uitvoering van de overeenkomst nooit ouder dan tien jaar.
- Het is niet toegestaan dat er in het voertuig wordt gegeten, met uitzondering van personen die dit om medische redenen moeten.

Bij aanvang van het contract vindt inspectie van de voertuigen plaats georganiseerd vanuit de Opdrachtgever waaraan de Opdrachtnemer zijn medewerking dient te verlenen. Naar behoefte van de Opdrachtgever vindt een controle periodiek plaats.

Aanvullende eisen taxipersonenauto's De voertuigen:

- Bieden voldoende zithoogte, hoofd- en beenruimte voor passagiers om comfortabel in- en uit te kunnen stappen.

Aanvullende eisen rolstoelbussen en toegankelijke taxibussen De voertuigen:

- Bieden toegang tot het voertuig via een ingang naast de chauffeur of door middel van een schuifdeur.
- Zijn voorzien van een verlaagde brede instap.
- Hebben een extra trede, bij een te overwinnen hoogte vanaf de grond van meer dan 23 cm (dus vanaf 24 cm).
- Hebben maximaal 24 cm verschil tussen treden. Zijn voorzien van zwavelgele sta-, grip-, en geleidestangen.

- *Hebben de volgende minimale maatvoering:*
 - *Breedte deuropening* *ten minste 900 mm*
 - *Hoogte deuropening* *ten minste 1700 mm*
 - *Looppad* *ten minste 500 mm*
 - *Doorgangshoogte* *ten minste 1850 mm*
 - *Stoelhoogte* *400-500 mm*
 - *Afstand stoel-stoel* *ten minste 650 mm*
 - *Vloer* *geen niveauverschil*
- *Zijn voorzien van vasthoudbeugels aan iedere stoel.*

De opstelling van de zitplaatsen in een toegankelijke taxibus is zodanig dat de reiziger zich vrij in het voertuig kan bewegen en de chauffeur de zitplaats van de reiziger kan bereiken.

Aanvullende eisen rolstoelbussen *De voertuigen:*

- *Zijn voorzien van opklapbare zitplaatsen die zijn geplaatst in de zogenaamde 'OV-opstelling'. Bij deze opstelling zijn 4 zitplaatsen achter elkaar geplaatst aan iedere zijde van het gangpad. Deze eis geldt voor nieuwe rolstoelbussen die de Opdrachtnemer na gunning aanschafft. In het geval van elektrische Zero Emissie rolstoelbussen kan, na overleg met en goedkeuring van het Mobiliteitsbureau, van deze opstelling afgeweken worden*
- *Zijn voorzien van 2 rolstoelplaatsen met een oppervlakte van minimaal 1500x900 mm per rolstoelplaats. In het geval van een elektrische Zero Emissie rolstoelbus dient er minimaal 1 rolstoelplaats aanwezig te zijn.*
- *Zijn voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging van de rolstoel en zijn voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging van de reiziger.*
- *Zijn voorzien van openslaande achterdeuren en een lift eventueel met knielsysteem, van minimaal 900 mm breed, waarmee het in- of uitrijden van een rolstoel ergonomisch verantwoord kan plaatsvinden om de rolstoelplaats te bereiken.*

Daarnaast geldt voor het rolstoelvervoer dat:

- *De Opdrachtnemer dient op aanvraag te kunnen aantonen dat de verplichte onderhoudskeuring op het liftsysteem van de wagens die geschikt zijn voor scootmobielen en elektrische rolstoelen heeft plaatsgevonden, in ieder geval elk jaar. De Opdrachtnemer dient eveneens scootmobielen veilig mee te kunnen nemen en vast te kunnen zetten. De reiziger blijft niet op de scootmobiel zitten, maar bereikt het voertuig en de zitplaats via de reguliere ingang (niet de lift).*

7. Conclusie

De verschillen tussen de voertuigtypen die doorgaans worden gebruikt in het kleinschalig OV en het DGV zijn divers en mede afhankelijk van de exacte eisen uit een concessie of aanbesteding. Belangrijkste oplossingsrichting is het vooraf afstemmen van de eisen om te bereiken dat wagenparken multi-inzetbaar zijn en bestaande ZE-wagenparken breder kunnen worden ingezet. Samenwerking is hierbij het sleutelwoord samen met het slim organiseren van zowel de OV-concessie als de aanbesteding doelgroepenvervoer. Er is ruimte nodig in contracten voor aanpassingen via herzieningsclausules in combinatie met open calculaties om veranderingen mogelijk te maken in aan te besteden concessies/aanbestedingen.

8. Aanbevelingen

- Organiseer overleg tussen OV- en DGV-partijen vóór de concessieaanbesteding: Opdrachtgevers in het DGV en OV moeten samenwerken op dit thema vóórdat langlopende overeenkomsten worden gesloten in het DGV en OV. Hiermee kan worden voorkomen dat voor langere tijd de eisen niet op elkaar aansluiten en de weg naar publieke mobiliteit langdurig wordt bemoeilijkt.
- Koppel het juiste voertuig aan rit- en reizigerskenmerken en niet aan de doelgroep: Een reiziger die rolstoelgebruiker is moet vervoerd worden met een geschikt voertuig voor rolstoelgebruikers. Het maakt niet persé uit of de betreffende rolstoeler een OV-reiziger is of een DGV-reiziger. Door het afstemmen kan vooraf ingeregeld worden dat reizigers op basis van rit- en reizigerskenmerken worden toegewezen aan een passend voertuigtype waarbij het niet uitmaakt of het formeel een OV-voertuig of DGV-voertuig is. Zoek hierbij ook naar mogelijkheden om de doelgroepen te betrekken en hun adviezen mee te nemen. Denk aan reizigersvertegenwoordigingen, participatieraden enzovoorts.
- Betrek vervoerders vroegtijdig via marktconsultatie: Met vervoerders wordt hier bedoeld vervoerders die in het OV actief zijn én vervoerders die in het DGV actief zijn. Betrek hen in de ontwikkelingen naar een passend, waar mogelijk uniform, wagenpark voor alle reizigers binnen publieke mobiliteit ongeacht de doelgroep. Ook deze marktconsultaties moeten voorafgaand aan een aanbesteding plaatsvinden. Organiseer gesprekken met vervoerders en ga op werkbezoek.
- Geef ruimte aan kleinschalig vervoer binnen OV-concessies: Verantwoordelijken voor OV-concessies dienen zich ervan bewust te zijn dat er al veel materieel rondrijdt (bijvoorbeeld in het DGV) en probeer zoveel mogelijk gebruik te (laten) maken van bestaand (ZE-)materieel.
- Formuleer uitzonderingen en overgangsperiodes expliciet in contracten: Gebruik hiervoor herzieningsclausules om ervoor te zorgen dat veranderingen gedurende de looptijd niet leiden tot wezenlijke wijzigingen van het contracten (zie **Herzieningsclausule en Open Calculatie**).
- Voer regionale regie op de samenwerking en effectieve inzet van voertuigen in alle vervoersvormen.
- Zorg ervoor dat in zowel OV-concessies als aanbestedingen doelgroepenvervoer rekening wordt gehouden met mogelijkheden tot integraal vervoer van doelgroepen (stem voertuigeisen af!)
- Gebruik ingroeimodellen voor ZE-transitie: laat vervoerders gefaseerd overstappen op ZE-voertuigen met duidelijke tijdslijnen. Pas hiervoor waar nodig of gewenst ook herzieningsclausules toe.
- Investeer in interne kennis over contractbeheer: Marktkennis en kennis van de vervoersvormen (DGV en OV) helpt bij het doorzien en organiseren van de mogelijkheden. Contractbeheer en -management kan helpen bij het vergroten van- of ondersteuning bij het kennisniveau. Zoek collega's en relevante partijen (VDVN, VNG) om kennis te vergaren, zoek ondersteuning bij specialisten voor verdere uitwerking.

9. Regio specifieke voorbeelden

- ZOOV voert belbuslijnen uit met DGV-voertuigen.
- HaltetaxiRRReis biedt aanvullend OV met personenauto's, taxibussen en rolstoelbussen.

10. Bronnen en links

- ZOOV (Geert-Jan Verzijden)
- [PIANOO \(marktvisie ZE DGV\)](#)
- [PIANOO \(Rbsw\)](#)
- [DOVA \(laadkaart\)](#)
- [Bestuursakkoord toegankelijk OV](#)
- PvE ZOOV

Opgesteld door Forseti, november 2025