

CONCEPT-KADERNOTA

# OP WEG

**Visie en kaders voor regionale  
samenwerking op Basismobiliteit**

**2015-2019**



Datum: 3 februari 2015  
Inspraakperiode: 10 februari tot 17 maart 2015

Van de gemeenten:  
Apeldoorn, Brummen, Deventer, Hattem, Heerde, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen

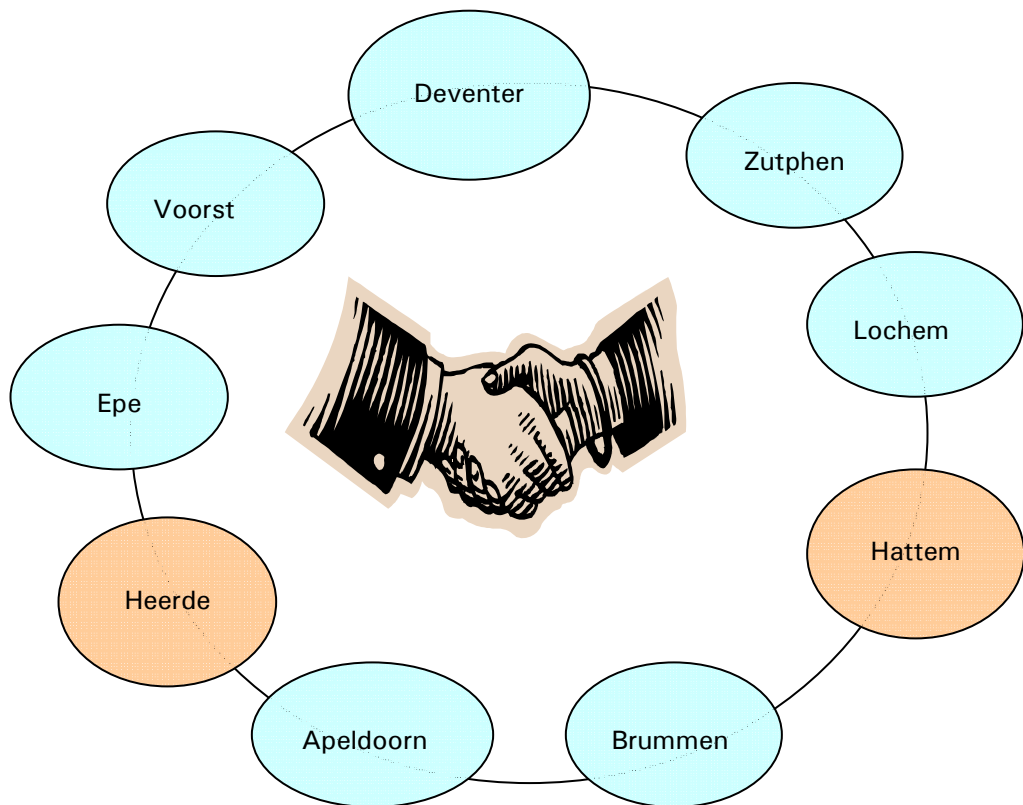
# Inhoudsopgave

00  De beslispunten op een rij.....	4
01  Inleiding .....	6
1.1 Aanleiding .....	6
1.2 Speelveld .....	7
1.3 Kader.....	8
1.4 Gevolgen en kansen.....	8
02  Proces tot nu toe .....	9
03  Uitgangspunten regionale vervoerssysteem .....	10
04  Onze regionale visie op maatwerkvervoer .....	12
4.1 Vergroten van de zelfredzaamheid (De Kanteling) .....	12
4.2 Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen .....	12
4.3 Maatwerkvervoer in samenhang met het OV ontwikkelen.....	14
05  De regiecentrale uitgewerkt .....	16
5.1 De taken .....	16
5.2 Kiezen we voor publiek of private aansturing? .....	18
06  Onze regionale visie op samenwerking .....	21
6.1 De samenwerking met de provincie .....	21
6.2 De samenwerking tussen gemeenten.....	21
5.3 De samenwerking tussen regio's.....	22
07  Raadplegen gemeenteraden, adviesraden en andere betrokkenen.....	23
09  Omvang regionale vervoersstromen .....	25
09  Ontwikkelprogramma.....	26
10  Financiën .....	27
11  Aandachtspunten en risico's .....	29

## BIJLAGEN

BIJLAGE 1	Begrippenlijst
BIJLAGE 2	Kaders voor samenwerking met de Provincie
BIJLAGE 3	Kaders voor intergemeentelijke samenwerking
BIJLAGE 4	Toegang op maat

Iedereen kan zich binnen de regio zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief met een vorm van (openbaar) vervoer verplaatsen



Hattem en Heerde hebben een andere kleur omdat zij formeel geen onderdeel uit maken van regio Stedendriehoek.

# 00| De beslispunten op een rij

## **Samenvatting**

Per 2015 zijn de gemeentelijke vervoerstaken toegenomen, zowel op basis van de Jeugdwet als op basis van de Wmo. Denk hierbij aan vervoer naar dagbesteding. Vanaf 2017 zal ook het aanvullende openbaar vervoer een taak van de Gelderse gemeenten zijn. Nu koopt de provincie nog Regiotaxi namens de gemeenten in. Door de overheveling van Regiotaxi van provincie Gelderland naar de regio, is de regio per 2017 ook verantwoordelijk voor een deel van het OV, namelijk het aanvullende OV. Voor het uitvoeren van het aanvullende OV en het maatwerkvervoer is een regionaal vervoerssysteem nodig. Gemeenten hebben te maken met bezuinigingen in het sociale domein en met bezuinigingen in het openbaar vervoer. Meer taken en minder geld. Dat vraagt om een fundamenteel andere koers in andere samenwerkingsverhoudingen tussen gemeenten onderling en met de provincie. Voor de samenwerking met de provincie is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld die de provincie voor 1 april 2015 met de regio (een bevoegdorgaan) wil tekenen. Om een regionaal vervoerssysteem te realiseren breiden de gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hatterte, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen de oprichting van een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke entiteit voor. Dit is enerzijds nodig voor de inrichting van het gezamenlijke vervoerssysteem, en anderzijds voor de samenwerking met de provincie Gelderland. In de voorliggende concept- Kadernota leggen we uit hoe we regionaal invulling willen geven aan het regionale vervoerssysteem. De regio wil per augustus 2016 een regionaal solide, efficiënt en klantvriendelijk vervoerssysteem gerealiseerd hebben.

## **Aanleiding**

Gemeenten hebben vanaf 2015 meer taken gekregen op het gebied van vervoer. Vanaf 2017 zal Regiotaxi inclusief het aanvullende openbaar vervoer een taak van de gemeente zijn. Meer taken en minder geld. Dat vraagt om een fundamenteel andere koers van gemeenten.

## **Bestuurlijk belang**

Door samen te werken is het mogelijk om een deel van de opgelegde Rijksbezuinigingen zonder kwaliteitsverlies voor de gebruiker op te vangen.

## **Centrale vraag**

Hoe en met welke gemeenten gaan we de regionale vervoersstromen, maatwerkvervoer<sup>1</sup> en aanvullend openbaar vervoer, efficiënter inrichten?

## **Drie sporen**

Wij zien drie sporen die leiden tot een betaalbaar en duurzaam regionaal vervoerssysteem:

1. Vergroten zelfredzaamheid van de reizigers (De Kanteling)
2. Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen
3. Ontwikkel maatwerkvervoer in samenhang met het OV

Ad 1) Het eerste spoor heeft te maken met de toegang tot het maatwerkvervoer. Uitgangspunt is dat iedere gemeente zelf de toegang tot het maatwerkvervoer bepaalt. Heeft een reiziger toegang tot het maatwerkvervoer dan zou het vervoerssysteem er op gericht moeten zijn dat een reiziger hiermee reist als er geen goedkoper vervoersalternatief is. Bepaalde ritten kan de reiziger misschien wel met het OV reizen. Ook kan reisinformatie aan reizigers over andere vervoervormen (OV, Buurtbus, vrijwilligersinitiatieven) mogelijk de zelfredzaamheid vergroten.

Ad 2) en Ad 3) hebben te maken met de wijze waarop we regionaal het vervoerssysteem willen inrichten.

De samenwerkende gemeenten formuleren de volgende uitgangspunten voor het regionale vervoerssysteem:

- Toegang bepaalt iedere gemeente zelf;
- Regionaal bundelen van vervoersstromen uit verschillende regelingen. Op dit moment kopen gemeenten nog vaak per gemeente en per regeling vervoer in.

<sup>1</sup> Het gaat hier bijvoorbeeld leerlingen om die met het leerlingenvervoer naar school gaan en jongeren of volwassenen met een beperking die naar dagbesteding gaan

- Herkenbaar vervoerssysteem;
- Behoud van kwaliteit;
- Ritbijdrage regionaal afgestemd en betaalbaar;
- Vervoeraanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid;
- Buitengebied bereikbaar;
- Niet belemmerend voor de doorontwikkeling van het reguliere OV.

### ***Beslispunten over het regionale vervoerssysteem***

1. Wij richten regionaal een regiecentrale in. Een regiecentrale moet het mogelijk maken dat voertuigen regionaal, over verschillende regelingen heen zo efficiënt mogelijke routes afleggen. Dit betekent dat gemeenten het vervoer los inkopen van de ritplanning die de regiecentrale plant.
2. Een regiecentrale maakt het mogelijk om niet één maar meerdere vervoerders te contracteren, zonder dat de voertuigen zich minder efficiënt door de regio bewegen. Wij contracteren meerdere vervoerders. Op deze manier heeft ook het MKB<sup>2</sup> kansen en zijn we niet afhankelijk van één grote vervoerder.
3. Door het maatwerkvervoer in samenhang met het OV te ontwikkelen, realiseren we dat meer reizigers, die gebruik maken van het maatwerkvervoer, het voor de overheid goedkopere OV (leren) benutten. Anderzijds kunnen we op deze wijze realiseren dat het reguliere OV, namelijk de lege buslijnen, meer flexibel worden ingevuld met juist een flexibele vorm van OV, zoals bijvoorbeeld het maatwerkvervoer.

### ***Beslispunten over de samenwerking***

5. Maatwerkvervoer en aanvullend vervoer zijn communicerende vaten. Wij besluiten daarom de samenwerkingsovereenkomst, over o.a. de overheveling van het aanvullende OV naar de regio, aan te gaan. De kaders voor de samenwerking met *provincie* Gelderland staan in bijlage 2.
6. Gemeenten geven regionaal sturing aan de regiecentrale en het gecontracteerde vervoer. Wij stemmen daarom in met het juridisch verankeren van de intergemeentelijke samenwerking, leidend tot de oprichting van een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit;
7. Samen een nieuw vervoerssysteem neerzetten, vraagt tijd, kennis en deskundigheid. Het benutten van alle aanwezige kennis bij zowel de Provincie, de huidige beheerorganisatie, andere regio's, ingekochte expertise kan heel waardevol zijn. Daar waar waardevol werken we *bovenregionaal* samen.

Deze nota geeft richting aan het inhoudelijke vervoerssysteem dat we samen willen realiseren. Ook geeft dit richting aan de samenwerking met de Provincie en tussen gemeenten onderling. De belangrijkste nog te beantwoorden vragen zijn:

*Kiezen we voor een publieke of private regiecentrale?*

*Kiezen we voor de oprichting van een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit?*

---

<sup>2</sup> Midden- en KleinBedrijf

# 01 | Inleiding

Iedere inwoner van onze regio moet zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief kunnen reizen met een vorm van (openbaar) vervoer. Dit noemen we *basismobiliteit*. Er zijn mensen waarvoor maatwerk nodig is en er zijn mensen die met het gewone openbaar vervoer kunnen reizen.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het maatwerkvervoer, de provincie voor het openbaar vervoer (OV). Het openbaar vervoer kun je onderscheiden in gewone lijndiensten en het flexibele vraagafhankelijke vervoer. Het flexibele OV is een aanvulling op het gewone OV. Voor het uitvoeren van het maatwerkvervoer en het aanvullende OV is een regionaal vervoerssysteem nodig.

In deze concept kadernota leggen we uit hoe we dit vervoerssysteem in 2015 en 2016 samen met de gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen vorm willen geven.

Op deze kadernota is inspraak mogelijk in de periode van *10 februari tot 17 maart 2015*.

## **Centrale vraag**

Hoe en met welke gemeenten gaan we de regionale vervoersstromen<sup>3</sup>, maatwerkvervoer en aanvullend openbaar vervoer, efficiënter inrichten?

We bespreken in deze nota de aanleiding, de kansen, het speelveld, de visie en ambitie, de aanpak per vervoervorm, het ontwikkelprogramma en de financiën weergegeven. Tot slot besteden we aandacht aan de aandachtspunten en risico's.

## **1.1 Aanleiding**

Gemeenten hebben vanaf 2015 meer taken gekregen op het gebied van vervoer. Vanaf 2017 zal Regiotaxi Gelderland inclusief het aanvullende openbaar vervoer een taak van de gemeente zijn. Dat vraagt om een fundamenteel andere koers van gemeenten.

Per 2015 zijn de gemeentelijke vervoerstaken uitgebreid, zowel op basis van de Jeugdwet als op basis van de Wmo. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het vervoer naar dagbesteding. In 2013 hebben we een onderzoek laten uitvoeren naar de regionale vervoersstromen. Het onderzoek laat zien dat er kansen liggen om de gemeentelijke vervoersstromen efficiënter in te richten<sup>4</sup>.

Per 1 januari 2017 worden de Gelderse gemeenten verantwoordelijk voor het uitvoeren van Regiotaxi. Nu is dat nog de provincie. Regiotaxi bestaat uit vervoer voor mensen met een beperking (ook wel: Wmo-vervoer) en kent een openbaar vervoer deel. Dit openbaar vervoer deel wordt ook wel aanvullend of flexibel openbaar vervoer genoemd. Het Wmo-deel van Regiotaxi en het OV-deel van Regiotaxi zijn communicerende vaten.<sup>5</sup>

Omdat de samenwerkende gemeenten Regiotaxi moeten gaan uitvoeren, maken we nieuwe samenwerkingsafspraken met de provincie Gelderland. Ook maken gemeenten onderling nieuwe afspraken met elkaar.

<sup>3</sup> Het gaat hier bijvoorbeeld om leerlingen die met het leerlingenvervoer naar school gaan en jongeren of volwassenen met een beperking die naar dagbesteding gaan

<sup>4</sup> 3D vervoersstromenanalyse, Forseti/ Hhm, september 2013

<sup>5</sup> Een voorbeeld: de provincie heeft een verplicht OV-advies ingevoerd voor OV-reizigers van Regiotaxi. Dit betekent dat wanneer de reiziger de Regiotaxirit ook met het reguliere OV kan maken de reiziger alleen tegen een hogere ritbijdrage met Regiotaxi (€2,- maar €3,90) kan reizen. Door deze maatregel in het aanvullend OV heeft een aantal van de OV-reizigers Wmo-Regiotaxi aangevraagd. Gevolg: meer reizigers gebruiken Wmo-Regiotaxi, de reiziger betaalt niet langere en ritbijdrage van €2,- maar van €0,65 per zone.

De provincie Overijssel is er nog niet van overtuigd dat er een aanvullend openbaarvervoerssysteem, zoals Regiotaxi, moet zijn. Zij streven naar vervoersoplossingen van “onderaf”. Denk hierbij aan vervoer door vrijwilligers of vervoer door marktpartijen (taxibedrijven).

De provincies moeten bezuinigen op het openbaar vervoer (OV). Daardoor zullen slecht gebruikte lijndiensten vervallen. De provincie Gelderland wil dat regio's het initiatief nemen in hoe dat op een andere manier op te vangen is. Door het verdwijnen van lijndiensten zal het flexibele openbaar vervoer toenemen. De Provincie Gelderland geeft hier met het aanvullende OV Regiotaxi onder andere invulling aan.

Wij denken dat we op het regionale schaalniveau vervoersstromen slimmer kunnen inrichten. Daar hebben we twee redenen voor:

1. Gemeenten staan dicht bij burgers en zijn daardoor sterker zijn in het regelen van lokaal maatwerk;
2. Doordat gemeenten meer taken hebben op het gebied van maatwerkvervoer, kunnen we lokale en regionale vervoersstromen bundelen en efficiënter inrichten.

## **1.2 Speelveld**

### **Bestuurlijk belang gemeenten**

Vervoersstromen gaan over gemeentegrenzen heen. In samenwerking met andere gemeenten kan het aanvullend openbaar vervoer en maatwerkvervoer slimmer, efficiënter, klantvriendelijk en beter afgestemd op de mogelijkheden van inwoners georganiseerd worden. Door samen te werken is het mogelijk om een deel van de opgelegde bezuiniging zonder kwaliteitsverlies voor de gebruiker op te vangen.

Het regionale schaalniveau dé plek is voor bundeling van vervoersstromen, de stimulering van het maken van een overstap naar het OV en het realiseren van een OV-vangnetfunctie. Hiermee kunnen de kosten dalen en een betere integratie realiseren met de beleidsterreinen waar het OV en het maatwerkvervoer in feite voor dienen (zoals onderwijs, zorg, (arbeids)participatie, werkgelegenheid, toerisme).

### **Bestuurlijk belang provincies**

De gemeenten die willen gaan samenwerken vallen onder twee provincies: Gelderland en Overijssel. Deze hebben beide te maken met bezuinigingen op het OV budget en zullen samen met gemeenten, bedrijven en particulieren moeten zoeken naar een optimale oplossing. Ze kiezen daarbij voor een verschillende aanpak.

#### **Provincie Gelderland**

De provincie Gelderland wil zich in de toekomst primair toeleggen op de *verbindende regionale OV-lijnen (kernnet)* en de bereikbaarheid van voorzieningen van provinciaal en regionaal belang. De *gemeenten* hebben in deze visie een sturende rol in de *lokale bereikbaarheid* c.q. basismobiliteit, inclusief het maatwerkvervoer Regiotaxi. De provincie streeft er naar dat het ontstaan van het lokale openbaar vervoer en de exploitatie daarvan plaatsvindt *onder regionale regie*, waarin gemeenten, provincie en eventuele andere stakeholders met elkaar samenwerken. Op regionaal niveau worden de kaders hiervoor benoemd en vastgesteld en worden de regionale initiatieven ondersteund.

#### **Provincie Overijssel**

De provincie Overijssel legt zich in de toekomst toe op de *verbindende regionale OV-lijnen*. Het aanvullend OV laat zij bij voorkeur aan de “markt”. Particulier, dan wel via gemeenten, moet dit vervoer tot stand komen.

### **Nieuwe bestuurlijke verhoudingen**

Wettelijk zijn er geen mogelijkheden voor provincies om samenwerking tussen gemeenten af te dwingen. De provincies kunnen er wel zelfstandig voor kiezen om het Wmo-Regiotaxi vervoer niet meer aan te bieden. Gemeenten en provincies kunnen alleen door een gezamenlijk en vrijwillig proces tot nieuwe verhoudingen komen met betrekking tot het aanvullende openbaar vervoer.

### **Bestuurlijk belang zorginstellingen**

Wij willen ook samenwerken met andere partijen. Op dit moment kopen gemeenten een deel van het maatwerkvervoer in bij zorginstellingen. Op deze wijze kan de zorginstelling al zijn cliënten met één taxi vervoeren. We hebben het dan over de volgende cliënten: Wmo, Jeugdwet en Wlz<sup>6</sup>. Door een scheiding aan te brengen tussen gemeentelijk maatwerkvervoer en Wlz-vervoer is het wellicht lastiger voor instellingen om het overblijvende vervoer te verzorgen. Deze partijen betrekken we daarom bij de voorbereidingen van de inrichting van het regionale vervoerssysteem.

## **1.3 Kader**

### **Kaders sociale domein**

In dit domein staan de begrippen *participatie* en het benutten van de *eigen kracht* van mensen het sociale netwerk centraal. Voor deze beleidsvelden zijn de afgelopen jaren in alle deelnemende gemeenten nieuwe beleidskaders vastgesteld. Binnen het sociale domein (Wmo, Jeugdwet, Participatiewet) ligt een enorme bezuinigingsopgave als gevolg van de decentralisaties.

### **Kaders openbaar vervoer**

Voor het OV gelden de provinciale (financiële) kaders. Zowel de provincie Gelderland als Overijssel hebben nieuwe OV-visies ontwikkeld. De provincies hebben te maken met een veranderende vraag naar (openbaar) vervoer en lagere budgetten. De Provincie Gelderland ziet regionale kansen en wil uitsluitend samenwerken met een regio en niet met individuele gemeenten. Vanuit de provinciale visie richten de gemeenten zich op de lokale bereikbaarheid (Regiotaxi, aanvullend OV) en de provincie zich op het lijngebonden, vaste openbaar vervoer (lijndienst, trein).

De regio is zelf ook bezig met het opstellen en vaststellen van de kaders voor het OV en een visie op de nieuwe verantwoordelijkheden en kansen die op hen af komen (aanvullend OV).

## **1.4 Gevolgen en kansen**

Gemeenten krijgen vervoerstaken van het Rijk en de Provincie. De mogelijke gevolgen daarvan zijn:

- Grotere gemeentelijke verantwoordelijkheid per 2015 voor specifieke doelgroepen (Wmo, Jeugdwet);
- Grotere regionale verantwoordelijkheid voor de invulling van het aanvullende OV per 2017;
- Toename financieel risico door bezuinigingen in het sociale domein en het OV.

Maar: de toegenomen gemeentelijke vervoerstaken bieden ook kansen. Door (regionaal) samen te werken ontstaan er mogelijkheden tot het bundelen van vervoersstromen.

In 2013 zijn regionaal de vervoersstromen onderzocht door Foseti in samenwerking met Hhm (3D vervoersstromenanalyse). De onderzoekers zien kansen om het vervoer te optimaliseren, maar ook om de vraag te verminderen. Zij onderscheiden drie sporen:

#### **1. Vergroten van zelfredzaamheid (De Kanteling):**

Het kantelen in de organisatie van zorg en vervoer, waardoor minder maatwerkvervoer nodig is en gebruikers in grotere mate gebruik (kunnen of moeten) maken van het reguliere OV, vrijwilligersvervoer en eigen vervoersoplossingen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het stimuleren/ trainen van cliënten. Het aanpassen van het toegangsbeleid heeft naar verwachting nog meer effect.

#### **2. Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen:**

Het slimmer en efficiënter organiseren van het maatwerkvervoer, vooral door combinaties in de organisatie van de verschillende vervoersstromen.

#### **3. Ontwikkelen van maatwerkvervoer in samenhang met het openbaar vervoer:**

Het organiseren van een deel van het OV met weinig vraag in samenhang met het gemeentelijke vervoer van specifieke doelgroepen. Voor een zorgvuldige invulling van de basismobiliteit, aanvullend OV en basismobiliteit, is samenwerking tussen provincie en (regio)gemeenten noodzakelijk. Deze opgave vraagt om meer regionale visieontwikkeling en sturing. En mogelijk een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen beide overheden.

<sup>6</sup> Wet langdurige zorg de opvolger van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten AWBZ)



## 02 | Proces tot nu toe

### **2012**

De Adviesgroep Regiotaxi Gelderland, onder voorzitterschap van de Provincie en waarin iedere regio bestuurlijk vertegenwoordigd is, heeft in 2012 een toekomstvisie ontwikkeld. Vanuit deze visie richten de gemeenten zich op de lokale bereikbaarheid en het maatwerkvervoer (o.a. Regiotaxi) en de provincie zich op het lijngebonden, vaste openbaar vervoer.

### **2013**

Regionaal onderzoek<sup>7</sup> naar de vervoersstromen (leerlingenvervoer/ Wmo/ Jeugdwet/ Participatiewet) laat zien dat samenwerking efficiënt en effectief is.

### **2014**

De Gelderse provinciale visie op Regiotaxi en het aanvullend OV (Basismobiliteit) is geaccordeerd door Provinciale Staten. En de regionale projectgroep gaat van start met als doel een regionale visie op basismobiliteit te formuleren en de intergemeentelijke samenwerking vorm te geven. Hiervoor is een regionale samenwerkingsstructuur onder de vlag van de Stedendriehoek ingericht. Deze structuur bestaat uit een ambtelijke projectgroep en een bestuurlijke Stuurgroep. De Stuurgroep bestaat uit de portefeuillehouders: Wmo Zutphen, mobiliteit Lochem en mobiliteit/Wmo Deventer, het onderdeel leerlingenvervoer zal vertegenwoordigd gaan worden door Heerde of Hattem. Deze portefeuillehouders zijn gemandateerd om namens de samenwerkende gemeenten op te treden in regionale en provinciale overleggen. Zij vormen samen met de regionale voorzitter Mobiliteit (de burgemeester van Voorst) de bestuurlijke voorhoede die tot de beoogde ingangsdatum de bestuurlijke samenhang bewaken.

De ambtelijke projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle deelnemende gemeenten. Deze vertegenwoordigers hebben de opdracht intern de verbindingen te leggen tussen de verschillende beleidsvelden. Onder leiding van MuConsult hebben creatieve sessies plaatsgevonden die in juni 2014 hebben geleid tot een rapport: "Uitwerking denklijn regionale aansturing in de Stedendriehoek".

In opdracht van de bestuurlijke Adviesgroep Regiotaxi, is een concept-samenwerkingsovereenkomst opgesteld. We regelen hierin onder welke voorwaarden gemeenten Regiotaxi en het aanvullend OV per 2017 overnemen.

### **Eind 2014**

Het Gelders college van GS heeft afgelopen november 2014 de concept-samenwerkingsovereenkomst vastgesteld.

Provinciale Staten hebben vervolgens op 17 december 2014 de benodigde middelen beschikbaar gesteld.

---

<sup>7</sup> Onderzoeken 2013: 3D Vervoersstromenanalyse Stedendriehoek, Forseti/Hhm, september 2013 en Onderzoek vervoersvoorzieningen Salland, Forseti, februari 2013

# 03 | Uitgangspunten regionale vervoerssysteem

De samenwerkende gemeenten willen over de sociale domeinen heen en in samenhang met het aanvullende openbaar vervoer zoeken naar slimme en creatieve oplossingen. We willen meer efficiency afgestemd op de behoefte en mogelijkheden van mensen. De samenwerkende gemeenten delen de volgende uitgangspunten voor het regionale vervoerssysteem:

## **1. Toegang bepaalt iedere gemeente zelf**

De invulling van de toegang tot het maatwerkvervoer blijft iedere gemeente zelf bepalen. Het indiceringloket is te vinden in de eigen gemeente. Hierdoor kunnen er verschillen zijn tussen gemeenten in de toegang tot het vervoerssysteem. Ideeën voor het meer op maat inrichten van de toegang zijn te lezen in bijlage 4. De toegang is een belangrijk instrument om op het volume te sturen en dus de uitgaven te beheersen.

## **2. Regionaal bundelen van vervoersstromen**

Wij bundelen vervoersstromen regionaal. Op deze manier is het bijvoorbeeld mogelijk dat vervoer vanuit verschillende regelingen na elkaar kan plaatsvinden. Wij noemen dit volgtijdelijke bundeling. Een voorbeeld: een vervoerder brengt eerst de leerlingen naar school (leerlingenvervoer) en daarna een aantal ouderen naar groepsbegeleiding (Wmo). Dit nieuwe vervoerssysteem willen we realiseren met behoud van kwaliteit.

Regionaal bundelen betekent overigens niet dat reizigers niet buiten de regio kunnen reizen. Moeten leerlingen naar school in Arnhem of Zwolle dan brengt het voertuig hen (leerlingenvervoer). Reizen buiten de regio kan wel duurder zijn voor volwassenen, dit komt omdat deze Wmo-reizigers ook gebruik kunnen maken van Valys: een bovenregionaal vervoerssysteem.

## **3. Behoud van kwaliteit**

Door vervoersstromen samen slimmer in te richten, willen we met behoud van de huidige kwaliteit een vervoerssysteem realiseren. Samenwerken betekent ook op onderdelen concessies doen. Behoud van kwaliteit betekent niet dat er voor cliënten niets zal veranderen.

## **4. Herkenbaar vervoerssysteem**

Het gemeentelijke maatwerkvervoer is nu per regeling georganiseerd waardoor menigeen door de bomen het bos niet meer ziet. Dit kan beter. De samenwerkende gemeenten en de provincies hebben tot doel een herkenbaar en eenvoudig te gebruiken vervoerssysteem aan te bieden voor de invulling van de regionale basismobiliteit.

Stephan Steinmetz:

De brievenbus van mevrouw De Vries. Gekmakende post van onze (semi-) overheid.

“Mijn buurvrouw heeft steeds meer moeite met het begrijpen van haar post. Mijn buurvrouw ontvangt vooral veel post van vervoersbedrijven. Zij moet Taxi Zeevang bellen voor een rit naar het ziekenhuis. Ze belt Stadsmobiel-Connexion als ze binnen de gemeente sociaal-recreatief vervoer nodig heeft, en taxi Valys als ze bovenlokaal wil reizen. Dat vervoerssysteem staat in het klein voor hoe de verzorgingsstaat in elkaar steekt.”

De systeemkenmerken zijn regionaal afgestemd, dit komt de herkenbaarheid ten goede maar ook de efficiency. Voorbeeld: wanneer de eisen aan de uitvoering van in verschillende gemeenten gelijk zijn, en de eisen aan het voertuig hetzelfde zijn, dan kan hetzelfde voertuig op de heenweg een aantal leerlingen uit verschillende gemeenten naar de school brengen en op de terugweg mensen oppikken voor een rit naar de dagbesteding. Meer afwijkingen zorgen voor minder combinatiemogelijkheden. En dat maakt het totale systeem duurder.

## **5. Ritbijdrage regionaal afgestemd en betaalbaar**

De hoogte van de ritbijdrage mag de participatiemogelijkheden van mensen niet in de weg staan. Het maatwerkvervoer is betaalbaar, in ieder geval voor diegene die hier afhankelijk van is.

Verder overwegen we om samen reizen te stimuleren, door bijvoorbeeld samen-reis-korting te geven. Op deze wijze stimuleren we dat een aantal mensen die wonen in straat X niet allemaal afzonderlijk op net een iets ander tijdstip een rit boeken, maar samen op maandagochtend boodschappen doen.<sup>8</sup>

### 6. Vervoeraanbod op maat, gericht op zelfredzaamheid

Wij willen een vervoersysteem dat er op is gericht om de zelfredzaamheid van mensen te vergroten. Dat doen we door:

- *de reiziger te informeren over vervoersalternatieven*  
Wij willen dat cliënten zo zelfstandig mogelijk reizen. Wij realiseren dit door informatie te verstrekken aan de reiziger over andere regionale vervoersmogelijkheden: reguliere OV, Buurtbus, vrijwilligersinitiatieven, Valys<sup>9</sup>, deelauto, rolstoel bus/auto, reguliere taxi etc. Wij helpen reizigers, wanneer nodig, de overstap te maken vanuit het maatwerkvervoer naar het reguliere OV.
- *reizigers te stimuleren goedkopere vervoersalternatieven te gebruiken*  
Wij stimuleren mensen om vaker eigen vervoersoplossingen te kiezen. Een voorbeeld: wil de cliënt ondanks zijn mogelijkheden en de aanwezigheid van het OV, toch met het maatwerkvervoer, dan betaalt de cliënt het meerdere zelf. Op deze wijze worden cliënten financieel gestimuleerd om het aanwezige openbaar vervoer meer te benutten. Wie, door bijvoorbeeld zijn ziekte of handicap, overigens geen gebruik kan maken van de algemene voorziening: het openbaar vervoer, kan ook in de toekomst gebruik maken van het maatwerkvervoer tegen een betaalbaar tarief.

### 7. Buitengebied bereikbaar

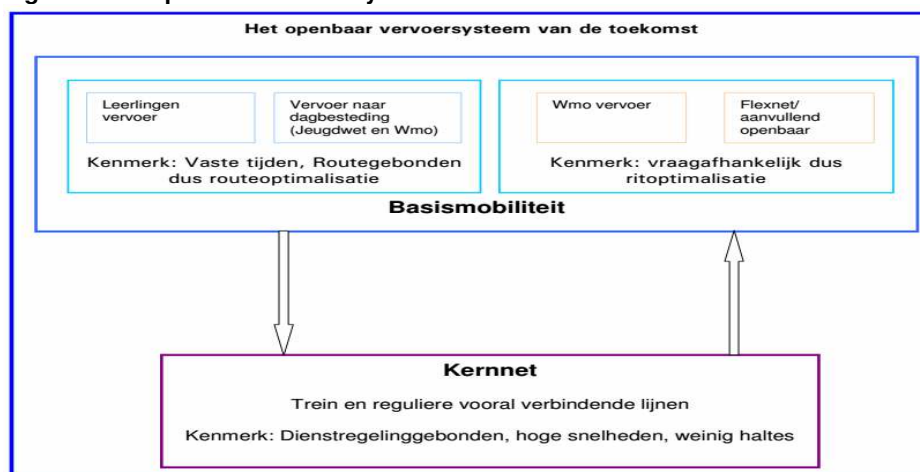
Wij waarborgen een aanvullend OV-aanbod in het buitengebied en kleine kernen, waar te weinig vervoersvraag is voor het exploiteren van een reguliere OV-lijndienst.

### 8. Niet belemmerend voor de doorontwikkeling van het reguliere OV

De keuzen die hier worden voorgesteld vormen geen belemmering voor het hervormen van het reguliere regionale of lokale openbaar vervoer. Het overhevelen van Regiotaxi van provincie naar regio is een eerste stap in meer verantwoordelijkheid geven aan gemeenten over de onderkant van het openbaar vervoer. De in te richten regiecentrale kan, indien de regio/gemeente daar voor kiest, zelfs een prominente rol spelen in het flexibiliseren van het vervoeraanbod door bijvoorbeeld ook deelsystemen/private initiatieven in het aanbod op te nemen.

Wijzigingen in het ene vervoerssysteem hebben gevolgen voor het vervoersvolume in het andere vervoerssysteem. Dit betekent dat deze systemen in samenhang met elkaar (door)ontwikkeld moeten worden om omissies te voorkomen en macro het meest efficiënte systeem te bouwen.

**Figuur 1 Het openbaar vervoersysteem van de toekomst**



<sup>8</sup> De gedachte in de regio Twente is dat hoe flexibeler de reiziger is hoe lager de prijs is, omdat dan meer mogelijkheden zijn voor bundeling. De regiecentrale kan de reiziger informeren over de verschillende vervoermogelijkheden en de bijbehorende kosten. In Limburg bestaat er al een verschillend tarief (MuConsult)

<sup>9</sup> Bovenregionaal vervoer

# 04 | Onze regionale visie op maatwerkvervoer

Voordat we het regionale vervoersysteem kunnen gaan bouwen moeten we het eens zijn over wat we samen willen realiseren. In dit hoofdstuk zijn de eerder genoemde drie sporen uitgewerkt:

1. Vergroten zelfredzaamheid (De Kanteling)
2. Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen
3. Ontwikkel het maatwerkvervoer in samenhang met het OV

## 4.1 Vergroten van de zelfredzaamheid (De Kanteling)

### **Toegang**

Op dit moment krijgt iemand wel of niet toegang tot maatwerkvervoer, een tussenweg is er niet. Hierdoor maken sommige mensen gebruik van het dure maatwerkvervoer, terwijl ze ook voor bepaalde ritten gebruik kunnen maken van het (goedkopere) openbaar vervoer. Wij willen naar de toekomst toe de toegang daarom meer op maat inrichten. Dit betekent dat los van het efficiënter inrichten van het vervoer, de gemeenten de vervoersaanspraken beperken door deze meer af te stemmen op de mogelijkheden van mensen en hun sociale netwerk.<sup>10</sup> Zie voor meer voorbeeldmaatregelen in bijlage 4.

### **Vervoersaanbod op maat**

We kunnen meer dan nu de eigen mogelijkheden van mensen benutten. Denkrichting diversiteit in vervoeraanbod creëren, afgestemd op de mogelijkheden van een individuele cliënt: bijvoorbeeld deur-tot-deur, kamer-tot-kamer of van opstappunt-naar-uitstappunt.

### **Reisafstanden beperken**

Gemeenten creëren passende voorzieningen, zoals dagbesteding, dichterbij omdat hierdoor het noodzakelijke (dagelijkse) vervoer van cliënten vermindert. Ook is het mogelijk dat de cliënt zelf of met hulp leert deze afstand te overbruggen. De realisatie van (maatwerk)voorzieningen dichterbij is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

### **Ritbijdrage**

Wij willen dat cliënten ook financieel gestimuleerd worden om zo zelfstandig mogelijk te reizen. Op deze wijze gebruiken mensen uit zichzelf vaker de goedkoopst passende vervoersoplossing. Een voorbeeld: Nu is het vervoer naar groepsbegeleiding/ dagbesteding voor geïndiceerde cliënten gratis, terwijl cliënten die wel zelfstandig met het OV kunnen reizen het vervoer naar de dagbesteding wel zelf moeten betalen.

Binnen Regiotaxi zijn de ritbijdragen al regionaal afgestemd. Bij leerlingenvervoer zijn er waarschijnlijk verschillen.

## 4.2 Efficiënter organiseren regionale vervoersstromen

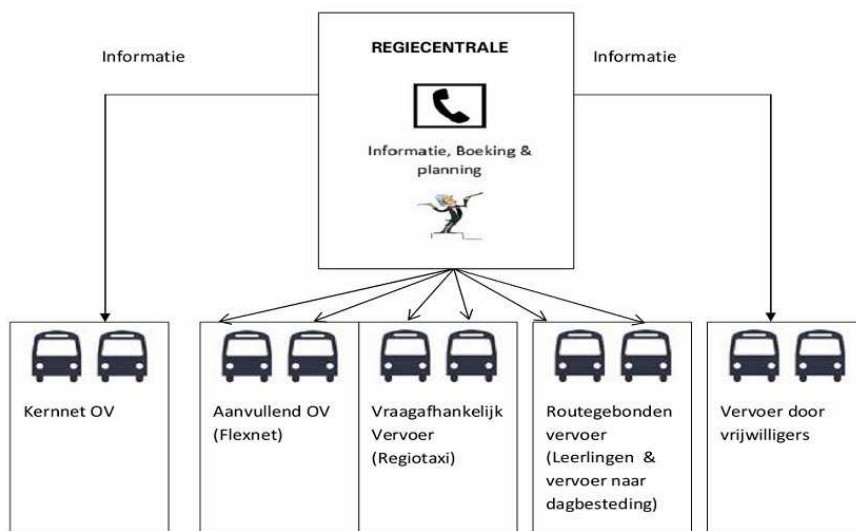
Nu kopen we het vervoer vaak per gemeente en per regeling in. Of een vervoerder slimme routes kan rijden is afhankelijk van de vervoerscontracten die hij heeft in een bepaald gebied. Deze organisatie kan een optimale planning van al het vervoer in de weg staan, want integrale regie en afstemming ontbreken. Wij zien mogelijkheden om de gemeentelijke vervoersstromen vanuit één regiecentrale regionaal te regelen.

<sup>10</sup> Voorbeelden hiervan zijn: OV-advies op maat, een reisbudget op maat, Mee op weg (OV-training door een maatje), het stimuleren van vervoer door vrijwilligers (Buurtbus, BoodschappenPlusBus), en het realiseren van aansluiting van het maatwerkvervoer op het OV.

## De regiecentrale

De regiecentrale plant het vervoer. De uitvoering van het vervoer kopen we los van de regiecentrale in. Dit betekent dat de gecontracteerde vervoerder niet langer zijn vervoer plant. De regiecentrale doet dit voor de vervoerder. Dit heeft als voordeel dat ritten efficiënter over verschillende regelingen en gemeentegrenzen heen gepland kunnen worden. Bovendien kunnen ook kleinere taxibedrijven hierdoor een contract sluiten. De regiecentrale is een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor meerdere vervoersregeling verzamelt, plant en uitzet bij één of meerdere vervoerders. Behalve Regiotaxi zullen ook andere vervoervormen (Wmo, Jeugdwet, Leerlingenvervoer, Participatiewet) aan de regiecentrale worden toegevoegd. Om het model zorgvuldig te implementeren wordt gekozen voor een groeimodel, waarbij we de verschillende vervoerstromen op verschillende momenten onder de regiecentrale brengen.

Figuur 2 De regiecentrale



In het bovenstaande plaatje kun je zien dat we twee typen vervoersstromen onderscheiden. In *routegebonden ritten* (geen vrije keuze in ophaalmoment en route zoals het Leerlingenvervoer) en *vraagafhankelijke ritten* (Wmo-Regiotaxi). Bij het routegebonden vervoer herhalen dezelfde routes zich vaak wekelijks. Bovendien blijven deze vaak voor een langere tijd hetzelfde. Het vraagafhankelijke vervoer plant de planner ieder uur van de dag.

Wij willen de *bezettingsgraad* van voertuigen *verhogen* en *volgtijdelijke ritten* op termijn over regelingen<sup>11</sup> en gemeentegrenzen heen *mogelijk maken*. Dit kan gerealiseerd worden door de ritplanning regionaal te organiseren (=regiecentrale). Op dit moment wordt de planning van de rit overgelaten aan de verschillende vervoerders in onze regio. Binnen onze regio zijn verschillende vervoerders voor de verschillende regelingen actief, waardoor geen enkele vervoerder het gehele speelveld overziet en dus ook niet de routes op de meest efficiënte wijze kan inplannen. Met als gevolg: halfvolle bussen en bussen die leeg terug moeten rijden. Ook nu al bieden de huidige contracten de mogelijkheid om leerlingen van de ene gemeente onder te brengen bij het contract van de andere gemeente. Hier wordt slechts beperkt gebruik van gemaakt.

Bij de *ritplanning* worden reizigers vanuit de verschillende regelingen zoveel mogelijk gebundeld in voertuigen en/of worden voertuigen achtereenvolgens ingezet om reizigers vanuit verschillende vervoersregelingen te vervoeren. Hierbij houden we rekening met de kaders die de betreffende vervoersregeling meegeeft. Per rit bekijkt de regiecentrale welk voertuig op dat moment het beste de rit kan verzorgen. We stimuleren reizigers om een vertrekmoment te kiezen dat bijdraagt aan een efficiënte inzet van voertuigen (denk aan dalurenkorting of korting voor vaste opstapplaats). In regionaal verband zetten gemeenten zich gezamenlijk in om in overleg met instellingen en scholen te kijken of er geschoven kan worden met de aanvangstijden zodat voertuigen optimaal kunnen worden ingezet.

<sup>11</sup>Wmo, Jeugdwet, Participatiewet, Leerlingenvervoer en OV-vangnet

### **De voor- en nadelen van een regiecentrale op een rij**

Het belangrijkste *voordeel* om te kiezen voor een regiecentrale is dat er door de scheiding tussen ritplanning en rit uitvoering een prikkel wordt weggenomen om zoveel mogelijk ritten te maken. Dit is geen doel op zich en kan ook worden geregeld in contracten waarbij de planning en de uitvoering van het vervoer in een hand worden gehouden. Echter, de regiecentrale heeft wel meerwaarde. Een regiecentrale kan informatie verstrekken aan reizigers over het reguliere OV maar ook vrijwilligersinitiatieven.

Bovendien wordt een rit direct gepland waardoor de regiecentrale de rit nauwkeurig kan voorspellen. Dit biedt de reiziger een grotere mate van zekerheid.

Daarnaast kan de regiecentrale bijdragen aan het openstellen van het systeem voor meerdere vervoerders (ook kleinere ondernemers).

*Nadelen* zijn er ook: Want hoe wordt bijvoorbeeld bepaald wie welke rit krijgt wanneer twee vervoerders dezelfde prijs bieden voor de uitvoering van een specifieke rit. Duidelijke spelregels moeten dit in goede banen leiden.

Sommige vormen van maatwerkvervoer, zoals het leerlingen vervoer of het vervoer naar dagbestedingen, dat in veel gevallen volgens een vaste route verloopt. Deze ritten zijn voor een vervoerder relatief makkelijk te plannen en in veel gevallen efficiënt gepland. De combinatiegraad van deze ritten is vaak hoger dan bij de ritten van bijvoorbeeld het Wmo vervoer. De vraag is wat de meerwaarde van een regiecentrale is voor het plannen routegebonden ritten. Deze zal voor de ritten zelf waarschijnlijk beperkt zijn. Hoewel de regiecentrale wel mogelijkheden biedt om leerlingen uit verschillende gemeenten tegelijkertijd te vervoeren. Wellicht dat in een aantal gevallen een reiziger vanuit het Wmo-vervoer of het aanvullend openbaar vervoer gebruik kan maken van de ritten. Dit zal echter in de praktijk beperkt zijn. Waar wel een voordeel kan liggen is in de *volgtijdelijke bundeling*. Bijvoorbeeld door met het voertuig eerst leerlingen naar school te brengen en vervolgens reizigers naar de dagopvang.

De regiecentrale kan tenslotte een te grote partij worden. Met andere woorden hoe onafhankelijk is een regiecentrale wanneer deze aan de ene kant informatievoorziening verzorgt en de ritten plant en deze aan de andere kant ook de klachten van reizigers moet afhandelen? Wij willen daarom goed afwegen welke taken de regiecentrale krijgt en of we deze taken publiek willen beleggen of juist privaat willen inkopen.

#### *Voorstel 1:*

Wij richten regionaal een regiecentrale in. Een regiecentrale moet het mogelijk maken dat voertuigen regionaal, over verschillende regelingen heen zo efficiënt mogelijke routes afleggen. Dit betekent dat gemeenten het vervoer los inkopen van de ritplanning die de regiecentrale plant.

#### *Voorstel 2:*

Een regiecentrale maakt het mogelijk om niet één maar meerdere vervoerders te contracteren, zonder dat de voertuigen zich minder efficiënt door de regio bewegen. Wij contracteren meerdere vervoerders. Op deze manier heeft ook het MKB<sup>12</sup> kansen en zijn we niet afhankelijk van één grote vervoerder.

## **4.3 Maatwerkvervoer in samenhang met het OV ontwikkelen**

### **De samenhang met het reguliere openbaar vervoer**

De rijksoverheid eist dat het openbaar vervoer (OV) toegankelijk is voor iedereen. De Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten is daarom sinds het voorjaar van 2012 ook van toepassing op het openbaar vervoer. Het overheidsbeleid is erop gericht dat het openbaar vervoer (bushaltes, stations, bussen en treinen) uiterlijk in 2030 volledig toegankelijk is. Hierdoor zullen steeds meer mensen met een beperking in staat zijn het reguliere OV te benutten. Opvallend is dat,

<sup>12</sup> Midden- en KleinBedrijf

ondanks betere toegankelijkheid, de afgelopen jaren het gebruik van het maatwerkvervoer niet is afgenomen. Volgens het onderzoeksrapport '*Krachten bundelen voor een toekomstvast doelgroepenvervoer en OV*' dat in opdracht van de ministeries van I&M en OCW is opgesteld, komt dit omdat naast de *fysieke toegankelijkheid* ook de '*mentale toegankelijkheid*' een barrière vormt om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is daarom gewenst dat gemeenten en provincies *samenhangende maatregelen* nemen om mensen te bewegen vaker van het *openbaar vervoer* gebruik te maken. Een verlaging van de prijs van het gewone openbaar vervoer en/ of het duurder maken van het maatwerkvervoer voor de gebruikers zou het tij kunnen keren. Communicatie en informatie zijn daarnaast belangrijke instrumenten.

### ***De samenhang met de openbare ruimte***

Om optimaal gebruik van het openbaar vervoer te kunnen maken moet de openbare ruimte en de halte breed toegankelijk zijn. Gemeenten en provincie zijn vanuit hun rol als wegbeheerder verantwoordelijk voor deze toegankelijkheid en moeten hun openbare ruimte hierop aanpassen.

#### *Voorstel 3:*

Door het maatwerkvervoer in samenhang met het OV te ontwikkelen, realiseren we dat meer reizigers, die gebruik maken van het maatwerkvervoer, het voor de overheid goedkopere OV (leren) benutten. Anderzijds kunnen we op deze wijze realiseren dat het reguliere OV, namelijk de lege buslijnen, meer flexibel worden ingevuld met juist een flexibele vorm van OV, zoals bijvoorbeeld het maatwerkvervoer.



# 05 | De regiecentrale uitgewerkt

Het realiseren van een regiecentrale vraagt om een herschikking van taken. Dit is nodig om te komen tot een werkend aansturingmodel. Om u hiervan grofweg een idee te geven, zijn hierna de taken weergegeven met een korte toelichting per taak.

## 5.1 De taken

Hoe we het vervoer ook organiseren we onderscheiden daarbij de volgende taken. Zie onderstaande figuur. Hierna lichten we de te onderscheiden taken kort toe. De afweging publieke of private regiecentrale, een belangrijke afweging waar we nog een besluit over moeten nemen, komt in paragraaf 5.2 aan bod.

**Figuur 3 De taken op een rij**

Taken	Wie voert deze uit?	Publiek of privaat?
<b>Ontwikkelfunctie</b>	Regionaal ontwikkelteam	PUBIEK
<b>Beheer</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inkoop</li> <li>Contractbeheer</li> <li>Klachtafhandeling</li> <li>Monitoring</li> </ul>	Beheerorganisatie	
<b>Toegang</b> Indicatiestelling	Individuele gemeente	PUBIEK OF PRIVAAT?
<b>Reisinformatie</b>	Regiecentrale	
<b>Ritreservering</b>		
<b>Ritplanning</b>		
<b>Financiële afwikkeling</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De financiële afwikkeling tussen de vervoerder en de reiziger</li> <li>De financiële afhandeling van een rit tussen de vervoerder en de gemeente</li> </ul>		
<b>Uitvoering rit</b>	Vervoerder	PRIVAAT

### Ontwikkelfunctie

De samenwerkende gemeenten richten een regionaal ontwikkelteam in. Dit ontwikkelteam houdt zich bezig met de integratie tussen OV en maatwerkvervoer, de ontwikkeling van vervoeralternatieven in de OV-vangnetfunctie, het doen van voorstellen voor het wegbezuinigen van bepaalde OV-lijdienstvoorzieningen, aanpassing van het project of de systeemkenmerken. De expertise van de beheerorganisatie en de regiecentrale worden ingebracht in het regionale ontwikkelteam. Zie ook paragraaf 4.3.

### Beheer

Op dit moment zijn de beheertaken van Regiotaxi publiek belegd. Dit beheerbureau heeft de afgelopen jaren veel kennis en ervaring op gedaan. Wij zien beheertaken, zoals contractbeheer, echt als een publieke taak die de overheid niet uit handen wil geven. Dit maakt dat we ook in de toekomst beheertaken publiek willen blijven invullen. Bij het opnieuw inrichten van het vervoerssysteem en het beheer moeten wel de beheertaken opnieuw gedefinieerd worden. Bepaalde onderdelen van beheer, denk aan een klanttevredenheidsonderzoek, kunnen bijvoorbeeld wel op de markt (privaat) worden ingekocht. Bovendien staat de intensiteit van de invulling van beheertaken nog ter discussie. Voor een deel hangt dit af van de gewenste aansturing.

MuConsult stelt dat samenwerken op beheer tussen regio's mogelijk loont. Zij zien efficiency voordelen maar ook dat door samen te werken het beheerbureau een rol kan spelen in kennisdeling en zo bijdraagt aan het verhogen van de kwaliteit. Aanvullend onderzoek, dat het eerste kwartaal van 2015 start moet, moet uitwijzen of bovenregionale samenwerking op beheer daadwerkelijk wenselijk is.



De samenwerkende gemeenten beleggen gefaseerd taken bij deze beheerorganisatie. Het gaat hier om inkoop en (contract)beheer taken van alle maatwerkvervoersstromen: Wmo, Jeugdwet, Participatiewet, Leerlingenvervoer en de OV-vangnetfunctie. Daarnaast houdt de beheerorganisatie zich ook bezig met onafhankelijke klachtenafhandeling en monitoring van de prestaties.

Het resultaat van een regionale (of bovenregionale) beheerorganisatie is:

- Meer grip van gemeentelijke opdrachtgevers op beleid en uitvoering van maatwerkvervoer;
- Gezamenlijk beheer en inkoop van maatwerkvervoer mogelijk (minder contracten, aanbestedingen en beheer nodig);
- Beter voorbereid op, overheveling Valys, vergrijzing, en bezuinigingen openbaar vervoer;
- Sturen op aanbod én vraag mogelijk;
- Efficiëntere inzet van voertuigen;
- Eén centraal punt voor het indienen van klachten zorgt voor duidelijkheid voor reizigers, maar ook voor overheden. Er ontstaat een compleet beeld van alle klachten over de vervoerder en de centrale. Het onderbrengen van alle backofficefuncties op één plaats leidt tot een efficiëntere beheerorganisatie (schaalvoordelen).

### **Toegang**

Gemeentelijk beleid. Zie paragraaf 3.1.

### **Reisinformatie**

De regiecentrale informeert burgers over bijvoorbeeld het reguliere openbaar vervoer, de Buurtbus en vrijwilligersinitiatieven. Biedt dit aanbod voor de gevraagde reis onvoldoende oplossing dan regelt de regiecentrale maatwerkvervoer. De regiecentrale ondersteunt gemeenten bij het verzorgen van een informatieloket. Reisinformatie/ ritinformatie is dus alleen bij de regiecentrale te verkrijgen. Daarbij wordt ook informatie gegeven over de mogelijkheden om de gewenste reis met het OV af te leggen of om vervoerd te worden door een vrijwilliger. Cliënten die in staat zijn de rit ook met het OV te maken worden financieel gestimuleerd het OV daadwerkelijk te benutten. Reizigers worden daarnaast (financieel) gestimuleerd een andere keuze te maken met betrekking tot het vertrektijdstip als dat planningstechnisch beter uitkomt.

### **Ritreservering en ritplanning**

De regiecentrale zorgt, naast de informatie aan reizigers ook voor de aansturing van de ritplanning en de financiële afhandeling met zowel de reiziger als met gemeenten. De ritplanners plannen de ritten vanuit de verschillende regelingen zo efficiënt mogelijk. Zo mogelijk zitten reizigers vanuit de verschillende regelingen in hetzelfde voertuig. Per rit bekijkt de planner welk voertuig op dat moment het beste ingezet kan worden.

We kunnen reizigers daarbij stimuleren (bijvoorbeeld door korting te geven op de ritbijdrage) wanneer reizigers een vertrekmoment kiezen dat bijdraagt aan een efficiënte inzet van de voertuigen. Deze werkwijze vergroot de betrouwbaarheid van het systeem en reduceert de wachttijden voor de reizigers. Nu werken we met marges rond het gewenste vertrekmoment. Denkrichting: reizigers houden de mogelijkheid om (tegen een hoger tarief) op het door hen gewenste tijdstip te vertrekken, ook als dit tot een minder efficiënte inzet van voertuigen leidt.

### **Financiële afwikkeling**

Omdat de regiecentrale de ritten plant ligt het voor de hand dat de regiecentrale ook de financiële afhandeling van de ritten verzorgt richting de reiziger, vervoerder en eventueel gemeente. Regelmatig reizende reizigers ontvangen maandelijks een factuur van de ritten die zij hebben afgelegd waarbij de kosten automatisch worden afgeschreven. Ook de gemeenten krijgen maandelijks een overzicht van de regiecentrale waarbij per regeling het aantal ritten en de hieraan gekoppelde bijdrage worden onderscheiden. Voor de bijdrage wordt een verdeelsleutel uitgewerkt. De vervoerders krijgen hun ritten achteraf door de regiecentrale betaald. Dit heeft als voordeel dat er nooit transacties plaatsvinden in het voertuig waardoor de taxichauffeurs niet met geld over de weg hoeven (sociale veiligheid). Denkrichting: de financiële afwikkeling van de ritten verzorgt de regiecentrale.

### ***Uitvoering rit***

Door de scheiding tussen planning en regie is het mogelijk om met meerdere vervoerders te gaan rijden. Op deze wijze voldoen we aan de kaders die door de nieuwe aanbestedingswet zijn gesteld. Met name als het gaat om de kansen voor het MKB. Het maakt niet uit hoeveel voertuigen de vervoerder beschikbaar stelt. Zo kunnen ook kleinere partijen profiteren van de regionale vervoersvraag. Een ander voordeel is we op deze wijze makkelijker kunnen inspelen op pieken in de vraag en we minder afhankelijk zijn van één grote vervoerder.

Voor sommige reizigers (bijvoorbeeld in het leerlingenvervoer) is een vaste chauffeur belangrijk. Hier houden wij rekening mee.

Doordat de bezuinigingen in het reguliere OV nog niet zijn doorgevoerd, is de omvang van het aanvullende openbaar vervoer op dit moment moeilijk in te schatten. Ook hebben we op dit moment nog geen duidelijk zicht op de omvang van de gedecentraliseerde vervoerstaken Wmo en Jeugdwet. Het inschatten van de vervoersvolumes is een aandachtspunt in het gehele aanbestedingstraject.

## ***5.2 Kiezen we voor publiek of private aansturing?***

De keuze om de regiecentrale bij een publieke organisatie of een private partij onder te brengen wordt vooral bepaald door de opvattingen van een regio wat betreft de rol van de overheid bij de organisatie en uitvoering van (doelgroepen)vervoer. Dit is vooral een principiële keuze. Of de centrale publiek of privaat wordt georganiseerd heeft beperkte invloed op de vormgeving van de centrale en de taken die aan de centrale worden toebedacht. Wel zal een publieke centrale meer inspanning van de eigenaren (de overheden) vergen dan een private centrale die op de markt wordt ingekocht.

Het debat over het al dan niet publiek of privaat inrichten van (voormalige) overheidstaken is weer actueel. Na enkele positieve en negatieve ervaringen met privatiseringen is in 2012 door een onderzoekscommissie van de Eerste Kamer een parlementair onderzoek gestart naar effecten van de privatisering van overheidsorganen<sup>13</sup>. Een van de hoofdconclusies van het rapport is dat de keuze voor privatisering alleen succesvol is wanneer alle consequenties goed zijn te overzien: "De rijksoverheid is zonder vastomlijnde visie het pad van privatisering en verzelfstandiging opgegaan. Er waren goede intenties, maar ondoordachte uitkomsten." Volgens de commissie "streefde de overheid naar een kleinere rijksdienst, maar in plaats daarvan is de bestuurlijke complexiteit toegenomen."

De keuze voor een publieke of private regiecentrale is met andere woorden geen gemakkelijke en een debat op zichzelf. In de KpVV publicatie Regiecentrale wat is het en hoe werkt het? is het onderwerp aangestipt. In hoofdlijnen zijn er de twee argumentatielijnen (voor en tegen een private inrichting van een regiecentrale) te onderscheiden.

### ***Argumenten voor een private vormgeving van een regiecentrale***

Het belangrijkste argument om een regiecentrale bij een private partij in te kopen is de theorie dat marktpartijen met elkaar gaan concurreren om de gunsten van de aanbestedende dienst en daardoor een zo efficiënt en aantrekkelijk mogelijke invulling van de opdracht geven. Daarbij kunnen marktpartijen in sommige gevallen profiteren van schaalvoordelen, bijvoorbeeld bij de inkoop van ICT diensten, dat gunstig is voor het aanbestedingsresultaat.

Daarnaast is het voordeel van private vormgeving dat partijen worden uitgedaagd om te komen tot innovaties en dat het financiële risico bij de overheden wordt weggehaald. Voorstanders van het privaat vormgeven van een regiecentrale wijzen op het feit dat de overheidsbemoeienis kleiner is en een organisatie daardoor minder afhankelijk is van de politieke grillen waardoor het efficiënter kan werken.

Een laatste argument voor het privaat vormgeven van een regiecentrale is dat marktpartijen ervaring hebben met het plannen van vervoer, en daar continu op innoveren, daar waar een publieke regiecentrale het wiel misschien opnieuw moet uitvinden. Wel moet worden opgemerkt dat de planning van vervoer met meerdere vervoerders iets anders is dan het plannen van het vervoer met één vervoerder.

<sup>13</sup> Verbinding verbroken? Onderzoek naar de parlementaire besluitvorming over de privatisering en verzelfstandiging van overheidsdiensten (Eerste Kamer, 2012)

### **Argumenten voor een publieke vormgeving van een regiecentrale**

Tegenstanders van het privaat vormgeven van een regiecentrale betogen dat voor een geslaagde private vormgeving wel sprake moet zijn van een goede marktordering. Dat wil zeggen, er ontstaat pas echt concurrentie als er in een markt genoeg aanbieders zijn (denk aan het openbaar vervoer of de telecom). In een markt waarop weinig spelers actief zijn is het zeer de vraag of de concurrentie op gang komt. De regiecentrale die de regio's in Gelderland voor ogen hebben is in Nederland nog niet of nauwelijks beproefd<sup>14</sup>. De provincie Flevoland is de eerste overheid die een vergelijkbare centrale privaat uitvraagt op de markt. Deze aanbesteding loopt op het moment van schrijven nog waardoor er geen inzicht is of er marktpartijen zullen inschrijven en of zij de vraag van de provincie goed kunnen invullen.

Een ander argument voor publieke vormgeving is dat op deze wijze de continuïteit van de kwaliteit van de dienstverlening beter geborgd kan worden. De parlementaire onderzoekscommissie van de Eerste Kamer die in 2012 onderzoek deed naar de effecten van privatisering wees op het probleem van de overdracht van informatie bij de overgang van concessiehouder. De commissie constateerde dat bij concessiewisseling nog te vaak kennis en informatie verloren gaat.

Daarnaast geven tegenstanders vaak aan dat zij van mening zijn dat de overheid in sommige sectoren een rol moet (blijven) spelen en dat privatisering hieraan geen bijdrage levert. In de optiek van deze tegenstanders verschuift de focus van de onderneming van klantgerichtheid naar winstmaximalisatie en worden de belangen van de consumenten (in dit geval reizigers) steeds minder behartigd. Het belangrijkste aandachtspunt bij een commerciële exploitatie van de regiecentrale is de wijze waarop deze organisatie wordt betaald en dus geprikkeld om efficiënt te plannen.

Eigenlijk is het zuiverder om te spreken van verzelfstandiging wanneer het gaat op een publieke regiecentrale. Bij een verzelfstandigde regiecentrale wordt voor de uitvoering van de regiecentrale een relatief zelfstandige organisatie opgezet die op grotere afstand van de overheid (gemeenten en provincie) opereert, maar blijft de taak binnen de overheid.

Een verzelfstandigde regiecentrale heeft als voordeel dat opdrachtgevers beter inzicht krijgen in de kosten van de regiecentrale doordat deze werkt met een taakstellend budget en daardoor beter kunnen sturen op de effectiviteit. Ook maakt dit het makkelijker om op termijn, indien gewenst, de organisatie alsnog te privatiseren en op de markt te brengen. Op korte termijn is het voordeel van een verzelfstandigde regiecentrale dat het voor regio's makkelijker is om bij te sturen en het takenpakket van de regiecentrale aan te passen aan de behoeftes.

---

<sup>14</sup> Zie notitie Workshop 26 februari, MuConsult.

### **Keuze voor een publieke of private regiecentrale**

De keuze voor een publieke of private regiecentrale is meer ideologisch dan inhoudelijk bepaald. De inspanningen voor overheden bij een verzelfstandigde regiecentrale zijn vergelijkbaar met die bij een private regiecentrale. De keuze voor een publiek of private regiecentrale hangt dan ook vooral af van de vraag of regio's een duidelijk beeld hebben hoe de regiecentrale eruit moet zien. Als er nog een duidelijke ontwikkelbehoefte is bij de invulling van de regiecentrale, dan kan dit bij een private regiecentrale een aanbestedingsrisico opleveren. Flevoland is al gestart met een aanbesteding van de regiecentrale. Het bestek is recent gepubliceerd. Hier kunnen we van leren. Bovendien past het niet in de trend van een kleinere overheid om zelf een regiecentrale te organiseren. Bij een publieke regiecentrale is het relatief eenvoudiger om na de start van de regiecentrale het ontwerpproces af te ronden.<sup>15</sup>

Het onderbrengen van een regiecentrale in het private of publieke domein brengt verschillende voor- en nadelen met zich mee. Tijdens een denktanksessie is door experts stilgestaan bij de voor- en nadelen van een private en een publieke regiecentrale<sup>16</sup>. De voornaamste argumenten zijn in onderstaande tabellen 1 en 2 weergegeven:

**Tabel 1 Voor- en nadelen van een private regiecentrale**

<b>Private centrale</b>	
<b>Voordeel</b>	<b>Nadeel</b>
Past binnen trend terugtrekende overheid	Continuïteit en kennisopbouw kwetsbaar door aanbesteding
Zoekt door financiële prikkels altijd naar optimalisaties	Risico belangenverstremming centrale en vervoerder(s)
Heeft als marktpartij schaalvoordelen en kan beter innoveren	Aanbesteding, controle en borging kwaliteit centrale kosten geld en capaciteit

**Tabel 2 Voor- en nadelen van een publieke regiecentrale**

<b>Publieke centrale</b>	
<b>Voordeel</b>	<b>Nadeel</b>
Kan direct sturen op kwaliteit van de uitvoering	Past niet in trend van een kleinere overheid
Continuïteit en kennis worden gewaarborgd	Financiële prikkels voor optimale efficiency ontbreken
Allianties mogelijk met andere diensten (bijvoorbeeld een SW-bedrijf)	Risico dat centrale speelbal wordt van politiek

<sup>15</sup> MuConsult: Uitwerking denklijn regionale aansturing in de Stedendriehoek, juni 2014

<sup>16</sup> Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?, Kennisplatform Verkeer en Vervoer

# 06 | Onze regionale visie op samenwerking

Wanneer gemeenten en provincie het eens zijn over de verantwoordelijkheidsverdeling. En als gemeenten weten welk vervoerssysteem zij samen willen bouwen. Kan de samenwerking met de provincie en tussen de gemeenten onderling worden vormgegeven. In dit hoofdstuk komt achtereenvolgens de samenwerking met de provincie, de samenwerking tussen gemeenten en de samenwerking tussen regio's in Gelderland aan bod.

1. De samenwerking met de provincie
2. De samenwerking tussen gemeenten
3. De samenwerking tussen regio's

Hierna zijn de kaders voor samenwerking één voor één uitgewerkt.

## 6.1 De samenwerking met de provincie

Alle regio's hebben samen met de provincie Gelderland een Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 opgesteld. In deze samenwerkingsovereenkomst staan afspraken over de overheveling van Regiotaxi inclusief het aanvullende openbaar vervoer. De provincie vraagt om een ondertekening van deze overeenkomst voor 1 april 2015 door een bevoegd orgaan. In afwijking hierop is in onze regio per deze datum nog geen bevoegd orgaan gerealiseerd. De provincie wil zaken doen met de regio en niet met individuele gemeenten. In bijlage 2 leest u meer over de kaders voor samenwerking met de Provincie Gelderland. Ook is de concept-samenwerkingsovereenkomst bij deze kadernota gevoegd.

Vooralsnog vraagt de provincie Overijssel geen overeenkomst met de afzonderlijke gemeenten of met de regio's, omdat Overijssel niet het aanvullende OV overdraagt aan de regio en omdat zij het Wmo-vervoer niet subsidiëren.

### *Voorstel 4:*

Maatwerkvervoer en aanvullend vervoer zijn communicerende vaten. Wij besluiten daarom de samenwerkingsovereenkomst, over o.a. de overheveling van het aanvullende OV naar de regio, aan te gaan. De kaders voor de samenwerking met *provincie* Gelderland staan in bijlage 2.

## 6.2 De samenwerking tussen gemeenten

### **Het regionale schaalniveau**

De beide provincies en de samenwerkende gemeenten delen de visie dat het *regionale schaalniveau dé plek is voor bundeling van vervoersstromen, de stimulering van het maken van een overstap naar het OV en het realiseren van een OV-vangnetfunctie*. Wij willen het vervoer regionaal organiseren en in samenhang aansturen. Niet alleen omdat dit leidt tot kostenreductie, maar ook leidt tot een betere integratie met de beleidsterreinen waar het OV en het maatwerkvervoer in feite voor dienen (zoals onderwijs, zorg, (arbeids)participatie, werkgelegenheid, toerisme). In bijlage 3 vindt u welke aspecten gemeenten met elkaar tenminste vast leggen. Dit werken we in 2015 verder uit.

### *Voorstel 5:*

Gemeenten geven regionaal sturing aan de regiecentrale en het gecontracteerde vervoer. Wij stemmen daarom in met het juridisch verankeren van de intergemeentelijke samenwerking, leidend tot de oprichting van een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit.

### **Op welke wijze gaan we de (intergemeentelijke) samenwerking verankeren?**

Gemeenten hebben juridisch gezien verschillende mogelijkheden om samenwerking vorm te geven. We hebben de keuze om dit te doen vanuit het publieksrecht (Wgr<sup>17</sup>) of vanuit het privaatrecht. De meeste organisatorische vormen kunnen zowel publiek- als privaatrechtelijk worden ingebed. Dit betekent dat in theorie veel verschillende combinaties van juridische en organisatorische samenwerking mogelijk zijn.

#### *Maakt de keuze voor privaatrechtelijke of publiekrechtelijke samenwerking dan niet uit?*

Globaal zijn er wel wat verschillen aan te geven. Men kiest vaak voor privaatrechtelijke samenwerking vanwege financiële en/of fiscale voordelen. Ook zijn privaatrechtelijke vormen over het algemeen makkelijker op te stellen, aan te passen of op te heffen. Voor flexibele, kortdurende samenwerkingsverbanden kan dat een voordeel zijn. Publiekrechtelijke samenwerkingsvormen zijn vaak juist opgericht voor de langere of zelfs onbepaalde termijn.

Bij publiekrechtelijke vormen zijn verder de (democratische) controlemogelijkheden door de gemeenteraad over het vaak beter geborgd, hoewel de raad in principe ook bij privaatrechtelijke vormen voorwaarden kan stellen aan de inhoud en bijsturingmechanismen kan inbouwen. De laatste jaren was de privaatrechtelijk vormgegeven samenwerking populair, vanwege de flexibiliteit in het aangaan, wijzigen of opheffen van de samenwerking. Mede tegen deze achtergrond is de publiekrechtelijke bedrijfsvoeringsorganisatie (een publiekrechtelijke stichting) in het leven geroepen. Voor gemeenschappelijke regelingen op het gebied van bedrijfsvoering en uitvoeringstaken is in de praktijk behoefte ontstaan aan een nieuwe samenwerkingsvorm die net als een openbaar lichaam wel rechtspersoonlijkheid heeft maar niet belast is met de "zware" bestuursstructuur (met een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter). De regeling mag alleen worden getroffen ter behartiging van de sturing en beheersing van uitvoeringstaken van de deelnemers. Dat betreft dus uitvoering, en geen verordenende bevoegdheid. Dit is een beperking, om aan te geven dat het niet de bedoeling is dat in de bedrijfsorganisatie beleidsmatige keuzes worden gemaakt. Die keuzes horen thuis bij een gemeente(raad), die beleidskaders stelt, ter uitvoering.

Om in augustus 2016 te kunnen starten met het vervoersysteem moet we voor eind 2015 de samenwerking bekrachtigd hebben. Wij leggen een weloverwogen afwegingskader voor de vormgeving hiervan rond de zomer van 2015 aan u voor. Om de samenwerking aan te kunnen gaan moeten de gemeenten met de kadernota hebben ingestemd (of niet).

Vooralsnog vraagt de provincie Overijssel geen overeenkomst met de afzonderlijke gemeenten of met de regio's.

### **5.3 De samenwerking tussen regio's**

Gemeenten beperken de risico's en vergroten de professionaliteit door beleidsontwikkeling (aanvullend OV en maatwerkvervoer) regionaal vorm te geven, te organiseren en af te stemmen met andere regionale teams.

#### **Samenwerken op beheer**

We onderzoeken op welke schaal we beheertaken het beste kunnen beleggen. Afhankelijk van de uitkomsten van een business case is het mogelijk dat meerdere regio's besluiten samen te werken op beheertaken.

#### **Samenwerken op inkoop en kennisdelen**

Waar mogelijk zullen de verschillende regio's in Gelderland samenwerken op inkoop. Denk aan het samen inkopen van expertise en het ontwikkelen van (model)aanbestedingsdocumenten. De verschillende regio's in Gelderland werken samen zodat we aanwezige kennis optimaal benutten, ervaringen kunnen uitwisselen en de kosten kunnen delen. De bovenregionaal ontwikkelde (model)aanbestedingsdocumenten maken we regionaal op maat.

#### *Voorstel 6:*

Samen een nieuw vervoersysteem neerzetten, vraagt tijd, kennis en deskundigheid. Het benutten van alle aanwezige kennis bij zowel de Provincie, de huidige beheerorganisatie, andere regio's, ingekochte expertise kan heel waardevol zijn. Daar waar waardevol werken we *bovenregionaal* samen.

<sup>17</sup> Wet gemeenschappelijke regeling

## 07| Raadplegen gemeenteraden, adviesraden en andere betrokkenen

Op 27 januari 2015 is er regionaal een informerende bijeenkomst georganiseerd voor de gemeenteraden van de samenwerkende gemeenten. Op 10 februari zijn de gemeentelijke Wmo adviesraden geïnformeerd. De inspraakperiode op deze kadernota liep van 10 februari tot 17 maart 2015. Uit de ontvangen reacties komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- ...
- ...
- ...
- Dit hoofdstuk kan pas na 17 maart 2015 geschreven worden.



## 08 | Aanpak per vorm maatwerkvervoer

Wij gaan regionaal onze vervoerskennis-, en kunde bundelen, beheertaken regionaal organiseren en bij al onze gemeentelijke vervoerstromen, op termijn, een scheiding aanbrengen tussen ritaanname/ ritplanning (=regiecentrale) en de daadwerkelijke uitvoering van de rit. Wij brengen onze vervoerstromen (stapsgewijs) onder één regionale regiecentrale. We gaan hierna kort in op de aanpak per vorm van maatwerkvervoer:

- **Wmo vervoer/ Regiotaxi Gelderland en Overijssel**  
De Gelderse gemeenten werken momenteel regionaal samen op Regiotaxi-vervoer. De Provincie Gelderland stuurt Regiotaxi aan, de inkoop en het beheer is provinciaal georganiseerd en wordt voor een groot deel gefinancierd vanuit de gemeenten. De provincie Gelderland geeft voor zowel de OV-reiziger als de Wmo reiziger een subsidie. De regionale samenwerking zal geïntensiveerd en juridisch verankerd moeten zijn wanneer de Provincie Gelderland zich per 1 januari 2017 terugtrekt uit de organisatie.  
De Overijsselse gemeenten werken samen met de provincie Overijssel samen op Regiotaxivervoer (Salland). De inkoop en het beheer is provinciaal georganiseerd en wordt ook van daaruit gefinancierd. Anders dan in Gelderland is er in Overijssel geen provinciale subsidie voor Wmo-vervoer. In de toekomst zijn gemeenten verantwoordelijk voor de realisatie van Regiotaxi.
- **Aanvullend OV/ flexnet**  
In Gelderland zijn de gemeenten per 2017 verantwoordelijk voor het inrichten van het aanvullend OV. Overijssel gaat er van uit dat niet per definitie een vervoerssysteem voor aanvullend OV aanwezig hoeft te zijn. Zij streven naar vervoersoplossingen van “onderaf” (particuliere en/of vrijwilligerssystemen).
- **Leerlingenvervoer**  
Een deel van de regio doet samen de aanbesteding van het Leerlingenvervoer. Iedere gemeente sluit vervolgens zijn eigen vervoerscontract. Enkele gemeenten werken samen op de uitvoering van het Leerlingenvervoer. Op het gebied van leerlingenvervoer is meer samenwerking tussen gemeenten mogelijk. De mogelijkheid bestaat om leerlingen in het vervoerscontract van een andere gemeente onder te brengen, in de praktijk gebeurt dit niet veel. Op het realiseren van gezamenlijk contractbeheer kan efficiency winst geboekt worden. In onze regio eindigen contracten per augustus 2016 (Apeldoorn) en 2017 (andere 8 gemeenten). We kiezen daarom voor een groeimodel.
- **Gedecentraliseerde vervoerstaken Wmo en Jeugdwet (per 2015)**  
Een deel van de regio heeft besloten zorg in te kopen in combinatie met vervoer. Een ander deel van de regio koopt dit in samen met het Leerlingenvervoer. Het is van belang het komende jaar meer zicht te krijgen in de omvang van de gedecentraliseerde vervoerstaken.
- **Intramuraal vervoer (Wiz<sup>18</sup>)**  
Gemeenten werken met zorginstellingen samen. Met als doel daar aanwezige kennis te benutten en bundelingmogelijkheden met het intramuraal vervoer wellicht te behouden.
- **WSW-vervoer (Participatiewet)**  
Hier gaat het om vervoer naar de sociale werkplaats van mensen die niet een in eigen vervoersoplossing hebben. De omvang is beperkt. Ook dit vervoer willen we onder regionale regie brengen.
- **Valys**  
Valys is er voor vervoer buiten de regio voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. Valys nieuwe stijl biedt per 2014 ook mogelijkheden om de taxi te combineren met de trein. Het nieuwe is dat de reiziger, als dit nodig is, ook een treinreis onder volledige begeleiding kan maken. Pas op langere termijn valt mogelijk Valys toe aan gemeenten.
- **Zittend ziekenvervoer**  
Dit is het vervoer waarmee de cliënt zittend van en naar de dokter, therapeut of ziekenhuis gaat. Dat kan het openbaar vervoer, eigen vervoer of taxi- en rolstoelvervoer zijn. De basisverzekering vergoed op beperkte schaal zittend ziekenvervoer wordt. Vanwege een andere financieringstroom is dit vervoer niet meegenomen bij de regionale vervoersopgave. Wanneer deze regeling niet voorziet in het vervoer van deze reizigersgroep, maken deze reizigers regelmatig gebruik van het gemeentelijk maatwerkvervoer.

<sup>18</sup> Wet langdurige zorg



## 09 | Omvang regionale vervoersstromen

In de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen ging in 2012 in het totaal zo'n €11 miljoen om in het gemeentelijk maatwerkvervoer. Dan hebben we het over:

1. Het gedecentraliseerde vervoer met een omvang van tussen de €1,5 mln en €3,- mln.;
2. Wmo-Regiotaxi met een omvang van zo'n €2,7 mln.;
3. Het Leerlingenvervoer, hierin gaat jaarlijks in de regio bijna €6 mln. om.

Het OV-deel van Regiotaxi bedraagt circa €250.000,- . Dit is ongeveer 10% van het Regiotaxivervoer.

**Tabel 3 Omvang Regiotaxi vervoersstromen 2013**

Gemeentelijke vervoersstromen	Wmo-zones Regiotaxi	OV-zones Regiotaxi
Apeldoorn	429.203	48.637
Brummen	56.031	3.803
Deventer	-	-
Epe	128.498	22.284
Hattem	25.708	3.295
Heerde	35.259	1.873
Lochem	95.935	4.607
Voorst	78.045	4.984
Zutphen	110.818	11.610
<b>Totaal</b>	<b>959.497</b>	<b>101.093</b>

**Tabel 4 Omvang Leerlingen vervoer 2012**

Gemeentelijke vervoersstromen	In euro
Apeldoorn	€ 2.270.000
Brummen	€ 498.000
Deventer	-
Epe	€ 488.000
Hattem	€ 170.000
Heerde	€ 319.000
Lochem	€ 500.000
Voorst	€548.000
Zutphen	€1.055.000
<b>Totaal</b>	<b>€5.898.000</b>

3D vervoersstromenanalyse, Forseti/ Hhm, september 2013. Aangevuld met Hattem en Heerde.

En tot slot gaat er in het OV circa 17 mln. om (zie figuur 4). Voor Deventer ontbreken de vervoer cijfers.

**Figuur 4 Omvang openbaar vervoer in Apeldoorn, Brummen, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen<sup>19</sup>**



<sup>19</sup> 3D vervoersstromenanalyse, Forseti/ Hhm, september 2013

# 09 | Ontwikkelprogramma

In 2015 treffen we voorbereidingen door het inrichten van een, regionaal projectteam Basismobiliteit met daaronder verschillende teams, namelijk:

- *Inkoopteam*  
voor de aanbesteding van de regiecentrale en het vervoer.
- *Team intergemeentelijke samenwerking*  
een team dat zich bezighoudt met het vormgeven van de intergemeentelijke samenwerking (overeenkomst en beheerorganisatie).
- *Ontwikkelteam*  
een ontwikkelteam houdt zich bezig met het aanvullende OV in samenhang met het maatwerkvervoer en met de bezuinigingen op het OV. Hierbij denken we aan pilots.

Voor het vormgeven en opstarten van het meerjarenprogramma verdient het aanbeveling een regionale programmamanager te benoemen. Nadere uitwerking van de projectorganisatie volgt in een projectplan, evenals een gedetailleerde planning.

Wij stellen voor de volgende stappen op hoofdlijnen te zetten op korte-, middellange- en lange termijn.

## **Korte termijn (2015)**

- Januari/ februari 2015 inrichten regionale projectorganisatie.
- Het eerste kwartaal van 2015 starten de drie regionale teams met verdere voorbereidingen.
- Voor 1 april 2015 tekenen samenwerkingsovereenkomst met de Provincie Gelderland, onder voorbehoud van instemming van de gemeenteraad.
- Mei/ juni 2015 vaststellen van de kadernota. De kadernota behandelen we in twee termijnen in alle gemeenteraden in de regio. De direct na de inspraakperiode (na 17 maart 2015). De tweede keer mei/juni 2015.

## **Middellange termijn (2016)**

- Zo spoedig mogelijk na het zomerreces 2015 de intergemeentelijke samenwerking verankeren.
- Zomer 2015 start aanbesteding
- Augustus 2016 de regiecentrale is operationeel voor het Leerlingenvervoer van Apeldoorn.
- Per 31 december 2016 brengen we het huidige Regiotaxi vervoer (Wmo en aanvullend OV) en het Jeugdwet-vervoer en het overige Wmo-vervoer (gedecentraliseerd taken per 2015) onder de regiecentrale.

## **Lange termijn (2017-2019)**

- Groeimodel, verdere ontwikkeling en uitbouw van het regionale vervoerssysteem.
- Augustus 2017 Leerlingenvervoer (Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst, Zutphen, Deventer)

# 10 | Financiën

## **Provinciale bijdrage basismobiliteit**

De Brede Doel Uitkering (BDU) waaruit de provincies het openbaar vervoer financieren staan bij beide provincies onder druk evenals de gemeentelijke Wmo-middelen. Vanaf 2016 ontstaat bij de Provincie Gelderland een structureel jaarlijks tekort van ongeveer € 6 tot € 8 miljoen. De OV kosten in Gelderland bedragen jaarlijks circa €75 miljoen.

Om een constructief zoekproces in te kunnen gaan met de regionaal samenwerkende gemeenten willen de provincies verantwoordelijkheid blijven nemen. Uitgangspunt bij de provincie Gelderland is dat de provinciale financiële bijdrage aan Regiotaxi Gelderland beschikbaar blijft in de periode 2017-2019<sup>20</sup>. Dit betekent dat de Provincie jaarlijks €6 miljoen bijdraagt gedurende de periode 2017-2019. Hiervan is €455.367,- voor onze regio bestemd voor de vangnetfunctie van het openbaar vervoer (OV-Regiotaxi). De helft van dit bedrag besteedt de Provincie op dit moment aan het aanvullende OV Regiotaxi. Door bezuinigingen in het reguliere OV is de verwachting dat deze uitgaven stijgen. Gemeenten mogen dit geld ook besteden aan alternatieve vervoersoplossingen, bijvoorbeeld de inzet van vrijwilligers.

Verder ontvangt de regio €120.000 voor beheertaken en €803.719 subsidie voor het Wmo-vervoer. De provinciale bijdrage voor de Gelderse gemeenten bedraagt in het totaal € 1.379.085. Een overzicht van de provinciale bijdragen staat in tabel 5. De provincie stelt hierbij als voorwaarde dat de samenwerkende gemeenten (de regio) de samenwerkingsovereenkomst vòòr 1 april 2015 ondertekent.

De provincie Overijssel koppelt geen financiële afspraken aan de samenwerking.

**Tabel 5 Provinciale bijdragen**

Gemeentelijke vervoersstromen	Wmo-vervoer	OV-vervoer	Beheer
Apeldoorn	€359.520 <sup>21</sup>	€219.082	<b>€120.000</b> <i>(Gelderse gemeenten)</i>
Brummen	€46.934	€17.130	
Deventer	-	-	
Epe	€107.636	€100.377	
Hatterm	€21.534	€14.842	
Heerde	€29.535	€8.437	
Lochem	€80.360	€20.752	
Voorst	€65.374	€22.450	
Zutphen	€92.826	€52.296	
<b>Totaal</b>	<b>€803.719</b>	<b>€455.367</b>	

## **Gemeentelijke bijdrage basismobiliteit**

De gemeentelijke bijdrage Basismobiliteit is afhankelijk van de omvang van het vervoer, de inrichting van het beheer, de kosten van de regiecentrale en de ritbijdragen die de reiziger betaalt en de kostprijs die de vervoerder rekent. Het maken van financiële afspraken tussen gemeenten is onderdeel van de verankering van de intergemeentelijke samenwerking.

De financiële implicaties van de geschetste vervolgstappen zijn op voorhand lastig in te schatten, omdat deze van diverse factoren afhankelijk zijn (zoals wijze van inkoop, contractering, marktomstandigheden en risico's). In de onderstaande tabel is een inschatting gemaakt van het effect en tot welke mate van efficiency de maatregel ongeveer kan leiden.

<sup>20</sup>Op dit moment levert de provincie Gelderland een bijdrage aan het Wmo-vervoer. Strikt genomen, is de provincie hiertoe niet verplicht. De huidige bijdrage is gestoeld op een maatschappelijk uitgangspunt dat mensen met een beperking die voor hun sociaal vervoer geen gebruik kunnen maken van het reguliere OV dezelfde subsidie ontvangen als mensen zonder beperking die met de gewone bus reizen.

<sup>21</sup> Apeldoorn maakt nog aanvullende financiële afspraken op de bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst met de Provincie. Deze afspraken gaan over de toetredingsbijdrage Regiotaxi Gelderland van €2.150.000,- die in 2013 met de provincie is overeengekomen. Bij de toetreding in 2013 is concreet afgesproken dat Apeldoorn €0,73 per declarabele Wmo-zone betaalt aan de Provincie. Deze bijdrage wordt als het ware ingehouden op de €0,84 die Apeldoorn per Wmo-zone van de provincie ontvangt. Naar verwachting zal er op 31 december 2016 een restant bedrag aan toetredingsbijdrage openstaan van tussen de €850.000 en €950.000,-. Volgens de nieuwe samenwerkingsovereenkomst krijgt Apeldoorn in de periode 2017-2019 een vast bedrag voor Wmo-vervoer van de Provincie en niet langer een bedrag per Wmo-zone. Dit betekent dat Apeldoorn de huidige afspraak met de Provincie moet herzien. Per saldo zal Apeldoorn een groot deel van de €€359.520 niet ontvangen. Gesprekken over de exacte invulling van de nieuwe betalingsregeling lopen nog.

De verwachting is dat door het maatwerkvervoer meer af te stemmen op de eigen mogelijkheden van reizigers we een aanzienlijke besparing 20-30% zouden kunnen realiseren. Deze besparing is afhankelijk van de inrichting van de toegang, wat een verantwoordelijkheid is en blijft van de individuele gemeenten. Dit percentage gaat er van uit dat paralleliteit optimaal wordt tegengegaan en dat de kanteling (aanspreken eigen kracht en zelfredzaamheid) wordt doorgevoerd in de indicatiestelling (toegang). Uit diverse onderzoeken blijkt dat nu al ongeveer 30% van de Wmo-ers weleens met het OV reist. De potentie zou weleens hoger kunnen liggen maar dan moet het OV wel beschikbaar zijn. Een overstap van het (duurdere) maatwerkvervoer naar het reguliere OV betekent voor gemeenten een belangrijke kostenbesparing. De kostprijs per reizigerskilometer in het OV ligt aanzienlijk lager.

Daarnaast kunnen de percentages met betrekking tot vervoerkundige bundeling (tabel 6) niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden. De percentages zijn enkel van toepassing op de betreffende vervoervormen.

**Tabel 6 De besparingsmogelijkheden geschat**

	Vervolgstep	Effect	Voordeel
Beleid	Aanpassen indicatiestelling	Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen.	20-30% besparing
Onderkant OV	Organisatie onderkant OV en invulling flexnet	Efficiëntere uitvoering doordat de regio zelf bepaalt waar OV rijdt en dit slim kan combineren met doelgroepenvervoer.	5-10% besparing
Bundeling vervoer	1. Gezamenlijk inkopen leerlingenvervoer	Bundeling van vervoer in de regio leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes.	5-10% besparing
	2. Samenvoegen AWBZ-vervoer instellingen	Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes.	5-10% besparing
	3. Bundeling AWBZ- en leerlingenvervoer	Volgtijdelijk combineren van AWBZ en leerlingenvervoer leidt tot efficiënter vervoer.	0-5% besparing
	4. Centrale regie via mobiliteitscentrale	Zelf (laten) plannen en sturen op kosten en kwaliteit leidt tot optimale inzet van voertuigen.	15-35% (inclusief 1,2 en 3) besparing

(3D vervoersstromenanalyse, Forseti/Hhm, september 2013)

Opgemerkt moet worden dat tussen de typen maatregelen sprake is van communicerende vaten. De percentages geven een indicatie voor een voordeel ten opzichte van de huidige situaties als zij los van elkaar worden uitgevoerd. Indien gemeenten eerst de toegang (indicatiestelling) aanpassen leidt dat tot een daling in het vervoer. Als vervolgens vervoer wordt samengevoegd is het extra bundelingsvoordeel minder groot dan wanneer vervoer in de huidige situatie wordt samengevoegd zonder dat de instroom is aangepast.

# 11 | Aandachtspunten en risico's

In dit hoofdstuk zijn de risico's beschreven die zich voor zouden kunnen doen. Ook is beschreven welke maatregelen we nemen om deze risico's te beheersen en de mogelijke gevolgen te beperken.

- **Ondertekening Samenwerkingsovereenkomst met provincie Gelderland verdrag**

Wanneer de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst niet voor 1 april getekend is, lopen we het risico als regio dat we de provinciale middelen niet ontvangen (totaal €1.379.085). En de Provincie de OV bezuinigingen niet of minder in samenspraak met gemeenten doorvoert.

- **Besluitvorming over de kadernota verdrag**

Wanneer we niet exact weten welk vervoerssysteem we willen realiseren en met welke gemeenten we de samenwerking aan willen gaan, kan de aanbesteding niet starten en kan de intergemeentelijke samenwerking geen vorm krijgen.

- **De intergemeentelijke samenwerking krijgt niet op tijd vorm en/of gemeenten stappen (voortijdig) uit**

Kiezen voor intergemeentelijke samenwerking en een nieuw vervoerssysteem maakt dat er meer tijd nodig is voor het maken van afwegingen, draagvlak verkrijgen, uitwerking, besluitvorming en implementatie dan bij het traditionele model waarbij de Provincie inkoopt.

Wanneer niet voor 31 december 2015 de intergemeentelijke samenwerking is verankerd, kan de regio geen contracten sluiten met marktpartijen. Ook kan de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie/beheerorganisatie geen vorm krijgen.

Het project Basismobiliteit kan alleen dan slagen wanneer binnen iedere afzonderlijke gemeente voldoende draagvlak is voor intergemeentelijke samenwerking op vervoer. Het is daarom belangrijk dat alle deelnemende gemeenten zich op collegeniveau vóór 31 maart expliciet uitspreken over de intergemeentelijke samenwerking. Ook is het belangrijk dat gemeenteraden en Wmo-adviesraden op tijd betrokken zijn bij het proces en hun stem kunnen laten horen.

Indien een gemeente "op tijd" dus voor de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst besluit niet te willen deelnemen vermindert het volume van het totale systeem. Ook zal dit consequenties hebben voor de optimalisatie van de vervoerstromen maar bovenal zal de gemeente zelf haar wettelijke taken moeten gaan uitvoeren of aansluiting moeten zoeken bij een andere regio. De samenwerkingsdocumenten zullen clausules bevatten die in- en uittreden van gemeenten en vervoersstromen regelen.

Ook is het belangrijk dat de iedere gemeente bereid is financieel en met menskracht bij te dragen aan de ontwikkeling van het vervoerssysteem. Tijdens dit beleidstraject is een ambitieus projectteam nodig, die dit project kan doorzetten richting besluitvorming en implementatie. Een sleutelfiguur als aanjager en een bestuurlijk boegbeeld zijn belangrijk om het regionale systeem op tijd van de grond te krijgen.

Als het proces vertraagt kunnen we 'tijdkopen' door het leerlingenvoer als Apeldoorn zelf aan te besteden, dit zou namelijk het eerste deel van het systeem zijn dat in augustus 2016 van start zal gaan. Het leerlingenvoer contract loopt augustus 2016 af en kan door Apeldoorn niet meer worden verlengd.

- **Gemeenten overschrijden het beschikbare budget voor maatwerkvervoer**

De te realiseren efficiencyvoordelen met regionale bundeling zijn nodig om de rijksbezuinigingen op te kunnen vangen. Of dit ook in voldoende mate zal lukken is op voorhand niet te zeggen. Bij een nieuw vervoerssysteem zijn de financiële effecten van invoering op voorhand niet goed in te schatten. Hogere overheadkosten zijn een risico. In de planning is daarom een businesscase opgenomen waarbij we de inzet en kosten van de beheerorganisatie in beeld brengen.

Aanpassingen in de toegang en de ritbijdragen zijn instrumenten die gemeenten kunnen gebruiken om de kosten te drukken (vervoersvolume) of de inkomsten te verhogen (ritbijdragen).

- **Het gekozen aansturingsmodel blijkt niet te werken**

Het introduceren van een nieuw vervoerssysteem brengt bovendien uitvoeringsrisico's, zoals kinderziektes, met zich mee. Het is mogelijk dat cliënten hier tijdens start of na de start last van hebben. Ook brengt dit financiële risico's met zich mee.

Doordat gekozen wordt voor een regiecentrale, worden wijzigingen doorgevoerd in rolverdelingen en opdrachtgeverschap. Bij het doorvoeren van deze veranderingen moet aan een aantal basisvoorwaarden worden voldaan, zoals goede en stabiele samenwerking tussen opdrachtgevers en draagvlak. Overheden moeten daarom tijdig nieuwe afspraken maken over opdrachtgeverschap, rolverdeling en verdeling lasten, efficiency en risico's.

Kennis over het model is in Nederland (nog) beperkt en zal deels bij voorbeeldprojecten elders in Europa gehaald moeten worden.

- **Vanwege individuele gemeentelijke belangen lukt het niet om de aanvullend OV middelen over de verschillende gemeenten te verdelen**

Het is mogelijk dat door de belangen van individuele gemeenten, gemeenten geen overeenstemming bereiken over de inzet van de aanvullende OV middelen. Bij de inkleuring van de intergemeentelijke samenwerking zal deze verdeling een aandachtspunt zijn. Ook nemen we een artikel over geschillen op.

- **Bezuinigingen in het OV leiden tot hogere uitgaven van het aanvullend OV dan het beschikbare budget**

Het is mogelijk dat door de bezuinigingen op het OV meer mensen gaan reizen met het aanvullende OV dan past binnen het beschikbare budget. Dit risico is volledig door de provincie afgedekt in de concept-samenwerkingsovereenkomst (zie bijlage 2 element 7<sup>22</sup> en 10<sup>23</sup>).

- **De vervoersvolumes sporen niet met de ingekochte volumes**

Het is mogelijk dat we onvoldoende scherp hebben welke vervoervolumes we moeten inkopen. Door de bezuinigingen in het reguliere OV, die nog niet zijn vormgegeven, is de omvang van het aanvullende openbaar vervoer op dit moment moeilijk in te schatten. Ook hebben we op dit moment nog geen duidelijk zicht op de omvang van de gedecentraliseerde vervoerstaken Wmo en Jeugdwet. Door een verkeerde inschatting kan een vervoerder in de problemen komen. Dit risico zouden we kunnen ondervangen door bij de toewijzing van de ritten, een vergelijkbaar systeem bij het Valysvervoer<sup>24</sup> te hanteren. Dit systeem bestaat eruit dat taxichauffeurs kunnen bieden op de uitvoering van een rit.

---

<sup>22</sup> De beschikbare middelen van de provincie Gelderland bedragen voor de jaren 2016 – 2018 € 6 miljoen per jaar. De verdeling van deze middelen over de regio's vindt plaats op basis van de huidige provinciale bijdragen aan Regiotaxi Gelderland per regio. De bijdrage zal worden opgebouwd uit een vaste, vrij besteedbare bijdrage (in het verlengde van de huidige bijdrage aan het Wmo-vervoer), een vaste provinciale bijdrage aan de regionale organisatie en het beheer, en een bijdrage voor de OV-vangnetfunctie waarvoor de provincie *risicodragend* is.

<sup>23</sup> Het reguliere openbaar lijndienstvervoer en het maatwerkvervoer vormen communicerende vaten. De provincie spant zich in voor het vergroten van de integratiemogelijkheden van mensen met een beperking in het openbaar vervoer. Uiteraard wordt voldaan aan de landelijke eisen die worden gesteld ten aanzien van de toegankelijkheid van materieel, halte-infrastructuur en reisinformatie. Bij het eventueel opheffen van bestaande zwakke buslijnen gedurende de looptijd van het regiocontract, wordt budget beschikbaar gesteld voor het maatwerkvervoer dat door de mobiliteitscentrale als alternatief wordt ontwikkeld en aangeboden.

<sup>24</sup> Het bovenregionale vervoerssysteem.



## BIJLAGE 1 Begrippenlijst

<i>Basismobiliteit</i>	De mogelijkheid voor de inwoners van Gelderland om zich zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief met het (openbaar) vervoer te verplaatsen.
<i>(Reguliere) openbaar vervoer</i>	Hieronder verstaan we buslijndiensten en de trein, inclusief de Buurtbus. Het OV is een algemene vervoersvoorziening, dat een verantwoordelijkheid is van de Provincie.
<i>OV-vangnetfunctie, aanvullend OV, Flexnet</i>	Dit vervoer voorziet in de behoefte in situaties waarin het reguliere openbaar vervoer niet aanwezig of niet bereikbaar is. Hieronder verstaan we onder andere: Regiotaxi OV.
<i>Maatwerkvervoer</i>	Maatwerkoplossingen in het vervoeraanbod voor zowel OV-ers (bij gebrek aan OV) als vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Ook wel <i>doelgroepenvervoer</i> of <i>collectief vervoer</i> genoemd. Hieronder verstaan we flexibele vervoervormen die veel kenmerken vertonen van Regiotaxi. Voorbeelden hiervan zijn: leerlingenvervoer, Wmo-Regiotaxivervoer, vervoer in het kader van de decentralisatie begeleiding (Wmo en Jeugdwet), WSW-vervoer en de OV-vangnetfunctie. We onderscheiden vraagafhankelijk en routegebonden maatwerkvervoer vervoer van elkaar.
<i>Vraagafhankelijk maatwerkvervoer</i>	Vraagafhankelijk vervoer kenmerkt zich door het flexibele karakter. Dit vraagt om voertuigen die afhankelijk van de daadwerkelijke vraag snel inzetbaar is. Regiotaxi biedt dit type vervoer, maar ook Valys <sup>25</sup> . Van Regiotaxi kan iedereen gebruik maken: OV en Wmo-reizigers. Mensen met een beperking (Wmo-ers) kunnen reizen tegen een gereduceerd tarief. Regiotaxi is opgezet en uitgevoerd door de provincie in samenwerking met 38 gemeenten. Er is een provinciale beheerorganisatie ingericht. Voor Regiotaxi Gelderland vormen de gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Voorst, Epe, Lochem en Zutphen één perceel.
<i>Routegebonden maatwerkvervoer</i>	Dit type vervoer kenmerkt zich door een repeterend karakter en wordt doorgaans vast ingepland. Deze planning is ruim van te voren ingevuld. In de uitvoering wordt vervolgens alleen gestuurd op mutaties. Voorbeeld hiervan is het leerlingenvervoer en het vervoer naar groepsbegeleiding/ dagbesteding.
<i>Regiecentrale</i>	In de regiecentrale worden ritten vanuit verschillende gemeenten en reizigers vanuit verschillende regelingen met elkaar gecombineerd. Het vervoer en de planning van de rit worden van elkaar losgekoppeld. De ritplanning wordt verzorgd door de regiecentrale. Ook kan de regiecentrale een rol spelen bij het verkleinen van de complexiteit van de rit door het organiseren van de regie over de openbaar vervoer rit of de ketenrit (=combinatie van het maatwerkvervoer en het openbaar vervoer). Zo ontvangen mensen die nu gebruikmaken van het openbaar vervoer deel van Regiotaxi een openbaar vervoer reisadvies. Is regulier openbaar vervoer beschikbaar dan kan alleen tegen een hoger tarief met Regiotaxi gereisd worden.
<i>Algemene andere of overige voorzieningen</i>	Een algemene (Wmo), andere of overige voorzieningen (Jeugdwet) voorziening zoals bedoeld in de verordening maatschappelijke ondersteuning of de verordening zorg voor jeugd. Bedoeld voor alle inwoners. Iedereen kan hier gebruik van maken. Bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Indien de gemeente dit wenst kan de gemeente een korting geven op de eigen bijdrage voor bepaalde algemene voorzieningen. Bijvoorbeeld voor bezitters van een 'minimapas'. Tijdens Het Gesprek wordt bepaald of een cliënt zelf in een oplossing kan voorzien, door bijvoorbeeld gebruik te maken van een algemene voorziening. Pas wanneer een cliënt (of zijn netwerk) niet in een eigen oplossingen kan voorzien, kan een individuele voorziening verstrekt worden. De nieuwe Wmo 2015 biedt meer ruimte aan gemeenten om algemene voorzieningen te creëren.
<i>(individuele) (maatwerk)voorziening</i>	Een voorziening zoals bedoeld in de verordening maatschappelijke ondersteuning of de verordening zorg voor jeugd. Een voorziening bedoeld voor kwetsbare burgers die zonder een voorziening niet in staat zijn om deel te nemen aan het maatschappelijke verkeer. Er is sprake van 'selectie aan de poort'. Deelname wordt op individuele basis afgesproken met de cliënt door middel van een individueel afsprakenbesluit. De maatwerkvoorziening is afgestemd op de behoeften, persoonskenmerken en mogelijkheden van een persoon ten behoeve van zelfredzaamheid, participatie en opvang.

<sup>25</sup> Valys is sociaal-recreatief taxivervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking dat geregeld wordt door de Rijksoverheid. Met Valys kunnen ritten buiten de eigen regio worden gemaakt. Het gaat om ritten vanaf vijf ov-zones. Dat is vanaf ongeveer 25 kilometer. Bijvoorbeeld naar familie elders in het land of om een uitstapje te maken.

## BIJLAGE 2 Kaders voor samenwerking met de Provincie Gelderland<sup>26</sup>

Belangrijk voor het realiseren van de visie is dat er in 2014, begin 2015 een overeenkomst wordt afgesloten tussen de provincie Gelderland en de Gelderse regio's. Voor Overijssel ligt nog niet vast of de samenwerking in overeenkomsten geregeld moet worden. Wel is helder dat de bezuinigingsopgave in Overijssel in 2018 moet zijn ingevuld. De Gelderse samenwerkings-overeenkomst vormt de basis voor het opzetten van de organisatiestructuur waarmee vanaf 1 januari 2017 het vervoer wordt georganiseerd, gepland en uitgevoerd.

In de Gelderse samenwerkingsovereenkomst worden de volgende elementen vastgelegd:

1. Provincie Gelderland en de regio zien het waarborgen van de basismobiliteit als een gezamenlijke taak, waarbij partijen op gelijkwaardige basis met elkaar samenwerken om tot een optimaal vervoeraanbod te komen.
2. Binnen de samenwerking is de regio verantwoordelijk voor de regie over de basismobiliteit in combinatie met (delen van) het doelgroepenvervoer.
3. De overheveling van taken van de provincie naar de regio beperkt zich in deze contractperiode tot Regiotaxi, inclusief de vangnetfunctie voor de OV-reiziger. Verder zal experimenteerruimte worden ingebouwd voor de regionale aansturing van ander ontsluitend, aanvullend (openbaar) vervoer. Dit is onder andere afhankelijk van de behoefte van de regio en de ontwikkeling van de regiecentra, evenals van de mogelijkheden die de lopende OV-concessies bieden.
4. Het is aan de regio om te komen tot een samenhangende regio-indeling, waarbij in principe kan worden aangesloten bij de huidige regio-indeling in Regiotaxi Gelderland. De penvoerdersrol in de samenwerking kan worden ingevuld door een (bestaande) WGR-regio of door een (centrum-) gemeente. Het is aan de regio's om hierover een keuze te maken.
5. Het is de wens van de provincie om het samenwerkingsmodel ook met de gemeenten in de Stadsregio Arnhem Nijmegen toe te passen. Voor de gemeenten in de Stadsregio geldt daarbij mogelijk een afwijkend tijdsplan, gezien de nog bestaande onzekerheid over de status van de WGR+ en de looptijd van het Regiotaxicontract. Het is aan de gemeenten in de Stadsregio om te bepalen of zij als één of meerdere regio's het contract met de provincie willen aangaan.
6. De provincie draagt in de regionale samenwerking bij door middelen en kennis in te brengen in een te formeren regionaal ontwikkelteam.
7. De beschikbare middelen van de provincie Gelderland bedragen voor de jaren 2016 – 2018 € 6 miljoen per jaar<sup>27</sup>. De verdeling van deze middelen over de regio's vindt plaats op basis van de huidige provinciale bijdragen aan Regiotaxi Gelderland per regio. De bijdrage zal worden opgebouwd uit een vaste, vrij besteedbare bijdrage (in het verlengde van de huidige bijdrage aan het Wmo-vervoer), een vaste provinciale bijdrage aan de regionale organisatie en het beheer, en een bijdrage voor de OV-vangnetfunctie waarvoor de provincie risicodragend is.
8. Provincie en gemeenten streven naar een optimale aansluiting van het regionale kleinschalige vervoer op de belangrijkste knooppunten van het OV-netwerk. Het regionale ontwikkelteam zorgt hierbij voor een optimale invulling.
9. De provincie streeft ernaar dat het maatwerkvervoer ook goede mogelijkheden biedt om over de regio- en provinciegrenzen heen te reizen. De provincie bewaakt hiervoor onder meer de contacten met de aangrenzende OV-autoriteiten.

<sup>26</sup> Bijlage bij de Statenbrief Invulling Basismobiliteit 2016-2018 (zaaknummer 2012-002949)

<sup>27</sup> Exclusief eventuele middelen voor de gemeenten in de Stadsregio op basis van de huidige BDU-bijdrage aan de Stadsregiotaxi door de Stadsregio Arnhem Nijmegen.



10. Het reguliere openbaar lijndienstvervoer en het maatwerkvervoer vormen communicerende vaten. De provincie spant zich in voor het vergroten van de integratiemogelijkheden van mensen met een beperking in het openbaar vervoer. Uiteraard wordt voldaan aan de landelijke eisen die worden gesteld ten aanzien van de toegankelijkheid van materieel, halte-infrastructuur en reisinformatie. Bij het eventueel opheffen van bestaande zwakke buslijnen gedurende de looptijd van het regiocontract, wordt budget beschikbaar gesteld voor het maatwerkvervoer dat door de mobiliteitscentrale als alternatief wordt ontwikkeld en aangeboden.
11. Het invullen van de regionale basismobiliteit met een vorm van openbaar vraagafhankelijk vervoer vormt de minimale basis voor de regionale samenwerkingsovereenkomsten. Op basis van een cafetariamodel wordt gefaciliteerd dat gemeenten en eventuele andere partijen ook (andere) onderdelen van hun doelgroepenvervoer geheel of gedeeltelijk onderbrengen bij de mobiliteitscentrale. Hiermee worden de effectiviteit, efficiency en flexibiliteit van het regionale vervoersysteem verder vergroot. De regionale samenwerkingsovereenkomsten moeten in deze opties voorzien, waarbij ingroei van diverse vormen van vervoer ook gedurende de looptijd kan plaatsvinden.
12. De wijze van inkoop van het vervoer volgt het principe van de mobiliteitscentrale waarbij de planning van het vervoer separaat wordt gecontracteerd van de uitvoering van ritten. Hierdoor kunnen meerdere vervoerders gecontracteerd worden en vindt aanbesteding van de uitvoering van het vervoer MKB-vriendelijk plaats op basis van de nieuwe Aanbestedingswet.
13. Eind 2017 worden de samenwerkingsovereenkomsten geëvalueerd en wordt bepaald op welke wijze en tegen welke condities in de jaren na 2018 de organisatie van de basismobiliteit en het doelgroepenvervoer het beste kan worden ingevuld, mede in het licht van de maatschappelijke ontwikkeling.
14. De nieuwe samenwerking die wordt bezegeld in de overeenkomsten zal effect hebben op de ambtelijke ondersteuningsstructuur. Op deze effecten moet door beide partijen tijdig worden geanticipeerd om aanpassing van - en verankering in - de provinciale en regionale organisatie mogelijk te maken.

## BIJLAGE 3 Kaders voor intergemeentelijke samenwerking

Gemeenten hebben in principe meerdere mogelijkheden samenwerking op uitvoeringsniveau vorm te geven. Ten eerste de WGR constructie, een tweede optie is een stichtingsvorm, een derde optie is het aanwijzen van een centrumgemeente en de laatste optie is samenwerking op beleidsniveau gekoppeld aan raamcontracten met een “regiecentrale”. Uitgangspunt is een zo “light” mogelijk samenwerking die echter wel voldoende “binding” geeft om taken goed te kunnen uitvoeren.

De volgende afspraken leggen de samenwerkende gemeenten in ieder geval vast:

1. De deelnemende gemeenten zien het waarborgen van de basismobiliteit als een gezamenlijke taak, waarbij partijen op gelijkwaardige basis met elkaar samenwerken om tot een optimaal vervoeraanbod te komen
2. De gemeenten die deelnemen
3. De looptijd van de afspraken
4. De procedure voor het aanbrengen van wijzigingen in de al gemaakte afspraken
5. De procedure voor uittreding
6. De procedure voor opheffing van de afspraken
7. De regionale organisatiestructuur
8. Verantwoording en sturing
9. Taken en bevoegdheden samenwerkingsverband
10. Personeel samenwerkingsverband  
De samenwerking zal effect hebben op de ambtelijke ondersteuningsstructuur. Op deze effecten moet door alle partijen tijdig worden geanticipeerd om aanpassing van, en verankering in, de gemeenten mogelijk te maken.
11. De inzet van de provinciale middelen en verdeling over de verschillende gemeenten
12. Inrichting ontwikkelteam en verdeling kosten
13. Inrichting van een publieke beheerorganisatie en verdeling van de kosten

## BIJLAGE 4 Toegang op maat

Nu kunnen cliënten onbeperkt reizen met het maatwerkvervoer tegen een sterk gereduceerd tarief (= OV-chipkaarttarief). Het openbaar vervoer en het maatwerkvervoer is voor cliënten even duur. Wij willen dat cliënten, alleen voor die ritten die men echt is aangewezen op het maatwerkvervoer, tegen een tarief vergelijkbaar met het OV-chipkaarttarief kunnen reizen. Dit betekent meer maatwerk. Hierbij kun je denken aan een vervoersbudget op maat, OV-advies op maat, of het blokkeren van bestemmingen die men wel zelf kan afleggen. Op deze wijze stimuleren wij mensen financieel om gebruik te maken van het aanwezige OV.

Wij denken aan de volgende maatregelen die wij de komende jaren verder zouden kunnen uitwerken:

- *In Het Gesprek integraal kijken naar de vervoersvraag.* Wanneer iemand een mobiliteitsbeperking heeft kan het erg lastig zijn om te participeren. Bij een participatieprobleem is het van belang dat ook gekeken wordt naar de vervoerscomponent en dat gezocht wordt naar dagbesteding, vrijwilligerswerk, participatiebaan waarbij de inzet van taxi vervoer zoveel als mogelijk wordt beperkt. Cliënten die zelfstandig naar dagbesteding hebben leren reizen kunnen wellicht ook vaker in de vrije tijd zelfstandig reizen.
- *Kortcyclische cliëntondersteuning:*  
Het bieden van kortcyclische cliëntondersteuning, voorlichting, cursussen, inzetten van technische hulpmiddelen zoals een app op een mobiele telefoon ter bevordering van de mentale toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de mate van trainbaarheid van sommige cliëntgroepen.
- *Vervoersbudget op maat*  
Door rekening te houden met: de mogelijkheden van de cliënt, de mogelijkheden van zijn netwerk, zijn vervoerspatronen de bruikbaarheid en beschikbaarheid van het OV kan vastgesteld worden voor welke situaties de cliënt is aangewezen op taxi-vervoer. Dit kan vertaald worden naar een vervoersbudget op maat. Overschrijdt de cliënt dit budget dan kan tegen een hoger tarief met de taxi worden gereisd. Op deze wijze kan geregeld worden dat cliënten die kiezen voor dagbesteding verder weg hiervoor zelf de meerkosten dragen.
- *Vervoerspas met uitsluiting bestemmingen*  
Tijdens Het Gesprek wordt bepaald welke bestemmingen(gebieden) vanuit het woonadres te bereiken zijn met het OV. Naar deze bestemmingen kan de cliënt niet reizen tegen gereduceerd tarief. Bijvoorbeeld de route naar dagbesteding, omdat de cliënt geleerd heeft deze route per fiets of met het openbaar vervoer af te leggen. Nadeel als een cliënt op een bepaalde route gebracht wordt door een naaste, maar deze naaste kan niet, dan heeft de cliënt een vervoersprobleem. Dit zou opgelost kunnen worden door het callcenter de mogelijkheid heeft om hier in individuele gevallen ondanks de blokkering maatwerkvervoer in te zetten.  
Bijvoorbeeld als iemand voor vervoer naar de dagbestedinglocatie een pgb ontvangt.
- *Vervoerspas die enkel gebruikt kan worden als het OV niet beschikbaar is*  
De derde variant richt zich op het moment van boeken van de rit. Er ontstaan mogelijkheden als de cliënt bij het daadwerkelijk plannen van de vervoersbehoefte wordt geholpen, geadviseerd en later zelfs wordt verwezen. De cliënt wordt bij boeking van de rit alleen voorzien van een OV-advies als dit past bij zijn (fysieke) mogelijkheden.
- *Vervoer op maat*  
Diversiteit in vervoeraanbod afgestemd op de mogelijkheden van een individuele cliënt: Vervoer op maat. Dit kan zijn deur-tot-deur, kamer-tot-kamer of van opstappunt-naar-uitstappunt dit is afhankelijk van de mogelijkheden van de cliënt.