

Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit Regio Stedendriehoek

1. Partijen en overwegingen

De ondergetekenden:

De provincie Gelderland, te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde mevrouw C.G. Bieze die hiertoe is aangewezen op grond van artikel 176, tweede lid van de Provinciewet, handelend ten uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. @@@, hierna te noemen 'de provincie',

De regio <regionaal orgaan Stedendriehoek>,

Volgens @@ vertegenwoordigd door de heer/mevrouw, @@@, handelend ten uitvoering van het besluit van @@@, d.d. @@@, hierna te noemen 'de regio'.

Hebben het volgende in aanmerking genomen:

- a. Gedeputeerde Staten hebben op basis van de Wet personenvervoer 2000 als OV-autoriteit de bevoegdheid voor het organiseren van het openbaar vervoer per bus, regionaal treinvervoer en het vraagafhankelijk openbaar vervoer waarvoor de provincie de financiële consequenties draagt;
- b. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor een aantal vormen van doelgroepenvervoer met betrekking tot Leerlingen, Wmo, Participatie en Jeugd, gebaseerd op de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en het Besluit Wet maatschappelijke ondersteuning en de wetgeving betreffende het leerlingvervoer in de drie onderwijswetten: de Wet op primair onderwijs (Wpo), de Wet op expertisecentra (Wec) en de Wet op voortgezet onderwijs (Wvo) waarvoor de gemeenten de financiële consequenties dragen;
- c. Het gemeentelijke doelgroepenvervoer representeert binnen de basismobiliteit, als bedoeld onder a. en b. de grootste vervoervraag;
- d. De gemeenten Apeldoorn, Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen zijn overeengekomen samen te werken in de regio Stedendriehoek op basis van een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid dan wel een samenwerkingsvorm waarbij één rechtspersoon aangewezen kan worden als centraal aanspreekpunt en drager van rechten en verplichtingen namens samenwerkende partijen (bv. Centrumgemeente constructie);
- e. Partijen zijn van mening dat regionale samenwerking en regie goede kansen bieden voor het optimaal inspelen op de lokale en regionale vervoersvraag met een efficiënt en effectief vervoeraanbod;
- f. Partijen zien het waarborgen van de basismobiliteit als een opdracht die zij samen willen oppakken, waarbij de regio de organisatie van de basismobiliteit op zich neemt waarbij de provincie budget en expertise beschikbaar stelt om tot een optimaal vervoeraanbod te komen;
- g. Gedeputeerde Staten zijndaarom bereidde regio een mandaat te verstrekken omeen deel van hantaken ten aanzien van het vraagafhankelijk OV uit te voeren;
- h. De samenwerking tussen provincie en de regio wordt vastgelegd in deze samenwerkingsovereenkomst;
- i. De 'Visie en Kaders 2016-2018' zoals opgenomen in de brief Invulling Basismobiliteit 2016-2018 (2012-002949) van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Gelderland vormt het inhoudelijke richtsnoer onder deze overeenkomst en is bijgevoegd als bijlage 1.
- j. In het <regionaal orgaan Stedendriehoek> zullen mogelijk ook de Overijsselse gemeenten Deventer, Raalte en Olst-Wijhe participeren. De afspraken in deze samenwerkingsovereenkomst zijn niet van toepassing op deze gemeenten en hun grondgebied.

En zijn het volgende overeengekomen:

Eindconcept

2. Doelstellingen

Artikel 1 –Doelstellingen

De doelstellingen van deze samenwerkingsovereenkomst zijn:

1. Dat iedereen zich binnen de provincie zelfstandig en tegen een redelijk tarief kan verplaatsen door een herkenbaar collectief vervoeraanbod;
2. Het realiseren van een optimale aansluiting van het OV-vangnet op de belangrijkste knooppunten van het OV-netwerk;
3. De uitvoering voor regiotaxi-OV over te dragen naar de regio;
4. Ruimte te creëren voor het aanbieden van andere vormen van vervoer in het kader van de OV-vangnetfunctie, naast of in plaats van regiotaxi-OV, passend binnen de wettelijke regeling en andere afspraken in de OV-concessies;
5. Wederzijdse rechten en plichten vast te leggen teneinde beleidsvoorbereiding, uitvoering, contractbeheer en innovatie effectief en efficiënt vorm te geven.

3. Looptijd

Artikel 2 - Looptijd

1. Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat de laatst tekenende partij deze overeenkomst ondertekend heeft, behoudens het in lid 2 van dit artikel bepaalde;
2. De artikelen 5.2, 5.12 t/m 5.15, 8.1 t/m 8.6, 9, en 11.1 treden in werking vanaf 1 januari 2017;
3. Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 1 januari 2020. Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn ook na beëindiging van deze overeenkomst van toepassing te blijven, behouden hun werking;
4. Deze overeenkomst kan maximaal drie maal met een jaar verlengd worden, waarbij partijen uiterlijk 12 maanden voor afloop van de overeenkomst hierover overeenstemming dienen te hebben bereikt.

4. Taken & bevoegdheden

Artikel 3 – Gezamenlijke taken en bevoegdheden

Provincie en de regio:

1. Hebben onderling afstemming over de samenhang en integratie van de OV-vangnetfunctie met het overige OV en de ontwikkeling van het overige doelgroepenvervoer in brede zin;
2. Evalueren de samenwerkingsovereenkomst – en de uitvoering ervan – begin 2018;
3. Stemmen het, door de regio opgestelde en in artikel 5 lid 15 beschreven, bestedingsplan af;
4. Wisselen kennis en ervaringen uit.

Artikel 4 – Taken en bevoegdheden van de provincie

De provincie:

1. Stelt het provinciale OV-beleid vast;
2. Verstrekkt financiële middelen conform artikel 8 en brengt kennis in het te formeren regionaal ontwikkelteam;
3. Onderhoudt contacten met aangrenzende OV-autoriteiten om te bevorderen dat het OV-vangnetvervoer, daar waar gewenst, ook goede mogelijkheden biedt om over de regio-, provincie- en landsgrenzen heen te reizen;
4. Toetst of per 1 januari 2016 een adequate uitvoeringsorganisatie bestaat voor het uitvoeren van de taken van de regio en of per 1 oktober 2016 de relevante contracten met marktpartijen zijn afgesloten;

5. Toetst of bij de invulling van OV-vangnetfunctie in de regio de kwaliteit voldoende is waarbij de situatie in 2014 als referentie geldt;
6. Indien de kwaliteit van de invulling van basismobiliteit zoals bedoeld in het vorige lid onvoldoende blijkt, bijvoorbeeld op basis van een klanttevredenheidsonderzoek of een andere kwaliteitsmeting, behoudt de provincie zich het recht voor om de financiële bijdrage aan de regio voor de OV-vangnetfunctie te beëindigen;
7. Kan, indien toepassing is gegeven aan lid 6 van dit artikel, de OV-vangnetvoorziening in eigen beheer opzetten.

Artikel 5 – Taken en bevoegdheden van de regio

De regio:

1. Is vanaf 1 januari 2017 verantwoordelijk voor de OV-vangnetfunctie in de regio door middel van te sluiten contracten betreffende regiotaxi ('openbaar vervoer op afroep' WP2000) of door middel van alternatieve mobiliteitsoplossingen, bij voorbeeld met inzet van vrijwilligers;
2. Vult de OV-vangnetfunctie in met behoud van de bestaande systeemkenmerken voor regiotaxi-OV tenzij na afstemming met de provincie tot wijziging wordt besloten;
3. Faciliteert en stimuleert dat gemeenten en eventuele andere partijen ook andere onderdelen van hun doelgroepenvervoer geheel of gedeeltelijk onderbrengen in het regionale systeem van basismobiliteit;
4. Is bevoegd de gemeenten in de regio binnen de overeengekomen samenwerkingsstructuur ter uitvoering van deze overeenkomst te binden;
5. Zorgt binnen de regio voor regionale afstemming tussen gemeenten;
6. Draagt zorg voor de organisatie en ondersteuning van de overlegstructuur;
7. Is verantwoordelijk voor de wijze waarop de regionale regio wordt ingevuld;
8. Is verantwoordelijk voor de in- of aanbesteding, het contractbeheer, een adequate klachtenregeling en de monitoring van de kwaliteit van de OV-vangnetfunctie;
9. Heeft uiterlijk op 1 januari 2016 een uitvoeringsorganisatie voor het uitvoeren van de werkzaamheden genoemd in artikel 5.8;
10. Is verantwoordelijk voor het uiterlijk op 1 oktober 2016 sluiten van overeenkomsten met uitvoerende marktpartijen;
11. Waarborgt in de te sluiten overeenkomsten de continuïteit en kwaliteit van de OV-vangnetfunctie door bij voorbeeld het opnemen van boeteclausules, een bonus-/malusregeling en het eisen van voldoende verzekering;
12. Is verantwoordelijk voor adequate kwartaalrapportages over het gebruik en de kostenontwikkeling van de OV-vangnetfunctie in een nader door de regio en Gedeputeerde Staten vast te stellen format;
13. Is verantwoordelijk voor de monitoring van de kwaliteit van de basismobiliteit jaarlijks onder alle doelgroepen volgens een nader te bepalen format;
14. Stelt jaarlijks een verantwoording op waaruit blijkt wat de kosten zijn geweest voor het uitvoeren van de gemandateerde taak;
15. Stelt een bestedingsplan op voor eventuele overschotten van middelen voor de gemandateerde OV-taak en voert dit plan uit na afstemming bedoeld in artikel 3.3;
16. Is bevoegd, onverminderd de verplichting in te staan voor de in mandaat uitgeoefende taken en bevoegdheden, haar taken geheel of gedeeltelijk te beleggen bij een regiecentrale of een andere derde partij.

5. Samenwerkingsstructuur

Artikel 6 - Overlegstructuur

1. Tussen partijen vindt geregeld overleg plaats in een overlegstructuur bestaande uit de volgende onderdelen:
 - Een regionaal bestuurlijk gremium en;

- Een ambtelijke regionale projectgroep.
- 2. Gedeputeerde Staten zijn adviseur van het regionaal bestuurlijk gremium en geven gevraagd en ongevraagd advies en nemen, vertegenwoordigd door de gedeputeerde Economie, Mobiliteit en Omgevingsvergunningen en -handhaving – of een ambtelijk vertegenwoordiger, minimaal éénmaal per jaar - of op uitnodiging vaker – deel aan de beraadslagingen van het bestuurlijke gremium.

Artikel 7 – Samenstelling, werkwijze en taken regionale projectgroep

1. Er wordt één ambtelijke regionale projectgroep samengesteld, te noemen ‘de projectgroep’.
2. De projectgroep bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende gemeenten en de provincie.
3. De projectgroep komt minimaal vier maal per jaar bijeen.
4. De projectgroep bereidt de besluiten voor van de regio en de provincie en zorgt terzake voor de nodige afstemming tussen partijen.
5. De taken van de projectgroep zijn in elk geval:
 - a. Ontwikkelen: ontwikkeltaken gericht op de doorontwikkeling van de basismobiliteit betreffende onder andere de integratie of afstemming tussen OV en doelgroepenvervoer, de ontwikkeling van vervoeralternatieven in de OV-vangnetfunctie en de aanpassing van de kenmerken van OV-regiotaxi.
 - b. Beheer: adviseren over beheertaken van de regio gericht op kwaliteit en kosten van het vervoersysteem betreffende onder andere tarieven, uitvoeringskwaliteit, klanttevredenheid, contractbeheer, klachten, managementinformatie, financiering en kostenbeheersing.
6. De projectgroep kan taak- en werkgroepen instellen die zich richten op één of meer taken van de Projectgroep, waarbij in ieder geval een ontwikkelteam.
Het ontwikkelteam richt zich specifiek op de taken genoemd in lid 5.a
Het ontwikkelteam bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie, de OV-concessiehouder(s), de eventuele regiecentrale en/of taxivervoerder(s).

6.Financieel

Artikel 8 – Kosten en bijdrage van de provincie

1. Gedeputeerde Staten verstrekken jaarlijks een taakstellend budget à € @@ (prijspeil 2014) voor de de gemandateerde taak (OV en beheer), als bedoeld in art. 5.1.
2. De regio is financieel risicodragend voor de OV-vangnetfunctie, behoudens in de situaties zoals beschreven in de leden 3 en 4 van dit artikel.
3. Indien verlaging van het reizigerstarief van OV-regiotaxi door de provincie ervoor zorgt dat het voor de regio, op basis van lid 1 van dit artikel, beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden dan wordt dit door de provincie financieel gecompenseerd.
4. Wanneer voor het realiseren van het, op basis van artikel 9, door de provincie gewenste, OV-vangnet alternatief het aan de regio, op basis van lid 1 van dit artikel, beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden, zal de provincie deze overschrijding compenseren.
5. De regio ontvangt jaarlijks van de provincie een (exploitatie-)subsidie à € @@ (prijspeil 2014) voor het door haar te organiseren Wmo-vervoer.
6. De in de leden 1 en 5 genoemde bedragen worden jaarlijks geïndexeerd conform de indexering die het Rijk toepast op de BDU of de daarvoor in de plaats komende regeling. Bij een verlaging van de BDU door het Rijk vindt geen korting plaats op deze bedragen.
7. De financiële middelen van de provincie worden beschikbaar gesteld vanaf december 2016 als de uitslag van de regionale aanbestedingen bekend zijn en een start kan worden gemaakt met de uitvoering van het vervoer op 1 januari 2017.

8. De kosten van ambtelijke en bestuurlijke inzet worden tussen partijen niet verrekend.
9. De methodiek waarmee de bedragen in dit artikel tot stand zijn gekomen en de opbouw van deze bedragen zijn bijgevoegd in bijlage 2
10. Partijen dragen zelf zorg voor afdracht en terugvordering van BTW.

7. Alternatieven

Artikel 9 – Invulling alternatieven

Indien de provincie lijndienstvoorzieningen aanpast en een andere vervoeroplossing gewenst is voor de resterende vraag, treden partijen met elkaar in de projectgroep in overleg over de meest efficiënte inrichting van het OV-vangnet om daarmee budgetoverschrijding van het aan de regio beschikbaar gestelde OV-budget zoveel mogelijk te voorkomen.

8. Overige bepalingen

Artikel 10 – Aansprakelijkheid en vrijwaring

De regio vrijwaart de provincie voor schade voortvloeiend uit de activiteiten van op basis van deze overeenkomst gecontracteerde derden.

Artikel 11 – Opzegging en wijziging

1. Indien de toets bedoeld in artikel 4 lid 4 tot een negatief oordeel leidt kan de provincie deze overeenkomst ontbinden echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid.
2. De provincie kan de financiële bijdrage zoals bedoeld in artikel 8 lid 5 beëindigen echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid.
3. De regio is bevoegd deze overeenkomst op te zeggen met een opzegtermijn van 12 maanden.
4. Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die gevolgen hebben voor de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst en hieruit kosten voortvloeien, zullen partijen zo snel mogelijk over de noodzaak van wijziging van deze samenwerkingsovereenkomst in overleg treden. Het bepaalde in artikel 6:258 BW is van toepassing.
5. Bij wijziging in voor deze overeenkomst relevante wet- en regelgeving, treden partijen met elkaar in overleg teneinde een oplossing te bereiken die zo dicht mogelijk blijft bij de bepalingen van deze overeenkomst.
6. Partijen treden in overleg binnen 1 maand, nadat een partij de wens tot opzegging of wijziging van de overeenkomst aan de andere partij schriftelijk heeft medegedeeld.

Artikel 12 – Geschillen

1. Een partij die van mening is dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij(en) mee. Deze mededeling bevat een gemotiveerde aanduiding van het geschil.
2. Binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in het eerste lid bedoelde mededeling zendt elke partij de andere partij haar zienswijze omtrent het geschil alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan aan de andere partij.
3. Binnen 40 werkdagen na dagtekening van de in het eerste lid bedoelde mededeling overleggen partijen over een oplossing van het geschil. Elk der partijen kan zich door deskundigen laten bijstaan.
4. Alle geschillen in verband met deze samenwerkingsovereenkomst of met afspraken die daarmee samenhangen behoudens de geschillen bedoeld in artikel 12 lid 2, worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter. Een partij kan zich echter pas tot die rechter wenden, indien een geschil niet volgens de procedure van het 1e tot en met 3e lid binnen 10 weken is opgelost. Een partij kan zich wél te allen tijde in Kort Geding tot de bevoegde burgerlijke

rechter wenden, zonder de procedure van het eerste tot en met het derde lid te hebben gevolgd.

5. Elk der partijen draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het 1e tot en met het 4e lid van dit artikel.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend.

Arnhem, d.d.....
De provincie

.....d.d.....
De regio

Mevr. C.G. Bieze
Gedeputeerde Economie, Mobiliteit en
Omgevingsvergunningen en -handhaving

@@@@@

Eindconcept

Begrippenlijst in de zin van deze samenwerkingsovereenkomst

- OV: openbaar vervoer
- Basismobiliteit: De mogelijkheid voor een ieder in Gelderland om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen door middel van collectief vervoer per auto, door middel van het OV-vangnet of het doelgroepenvervoer.
- OV-vangnet: het aanvullende OV-vervoeraanbod dat wordt ingezet daar waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst, in vorm van OV-Regiotaxi en/of andere adequate alternatieven.
- OV-Regiotaxi: vorm van vraagafhankelijk openbaar vervoer die wordt ingezet voor de uitvoering van de OV-vangnetfunctie.
- Regiecentrale: partij die uitvoering geeft aan het met elkaar afstemmen en efficiënt inrichten van het OV-vangnetvervoer en het doelgroepenvervoer.
- Doelgroepenvervoer: is het geheel aan niet-openbare vervoerssystemen gebaseerd op wettelijke regelingen voor specifieke doelgroepen.

Eindconcept

Bijlage 1

Visie en kaders voor samenwerking

NB: deze notitie is eerder bijgevoegd en vastgesteld als bijlage bij Statenbrief Invulling Basismobiliteit 2016-2018 (2012-002949). Als bijlage bij de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit zijn een aantal data in deze notitie geactualiseerd. De geactualiseerde data zijn *cursief* weergegeven.

Inleiding

De provincie en de Gelderse regio's zoeken in een open proces op welke wijze het doelgroepenvervoer in combinatie met het regionaal ontsluitende openbaar vervoer efficiënter kan worden vorm gegeven. In de verschillende regio's zijn/worden studies uitgevoerd waarin de huidige aansturing en vervoerkundige efficiency worden doorgelicht en aanbevelingen worden gedaan voor verbetermogelijkheden.

Inmiddels heeft een evaluatie plaatsgevonden van de (tussentijdse) resultaten van de studies. Hieruit is naar voren gekomen dat het doelgroepenvervoer (speciaal vervoer van mensen met een beperking) en het aanvullende (openbaar) vervoer naar de toekomst toe steeds meer met elkaar zullen samenhangen. De beschikbare resultaten zijn gebruikt voor het formuleren van kaderstellende afspraken zoals in deze notitie opgenomen.

Visie

Onze visie is dat er op regionale schaal regiecentra ontstaan die regie voeren over het regionale kleinschalige openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Deze 'regiecentrales' werken in opdracht van gemeenten met ondersteuning van de provincie. De scope van de regiecentrales kan per regio verschillen, maar betreft in ieder geval het huidige regiotaxivervoer (Wmo-vervoer en OV-vervoer) en eventuele andere oplossingen voor de witte vlekken in het openbaar vervoeraanbod (gezamenlijk te benoemen als aanvullend vervoer). De regiecentrales kunnen daarnaast een groeipad volgen, waarbij op flexibele wijze wordt ingespeeld op de ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer en de wens van gemeenten en andere partijen om hieraan op regionale schaal invulling aan te geven.

De regiecentrales organiseren een vraaggericht (maatwerk-)vervoeraanbod, dat kan bestaan uit diverse vervoervormen zoals de huidige Regiotaxi, kleinschalige servicelijnen, buurtbussen, andere vormen van vrijwilligersvervoer en vormen van geregeld doelgroepenvervoer zoals het leerlingenvervoer, vervoer naar dagbesteding, WSW-bedrijven etc.

De regiecentrale past als concept in de opgave van gemeenten om de vervoersvraag van mensen met een beperking zo efficiënt mogelijk te beantwoorden op basis van de kanteling van de Wmo. De bezuinigingsopgave die is gekoppeld aan de decentralisaties in het sociale domein, vraagt om een efficiënte toedeling van zorg en voorzieningen; dat geldt ook voor het vervoer van speciale doelgroepen (AWBZ, leerlingen, Wmo, Wsw). Het uitgangspunt is niet langer de verstrekking van een voorziening, maar het beantwoorden van de vraag van de cliënt. Daarbij wordt een beroep gedaan op het zelfoplossend vermogen en de eigen kracht van de samenleving. Mantelzorg en vrijwilligersinitiatieven spelen nadrukkelijk een rol in het beantwoorden van de vervoersvraag. Ook het terugdringen van de vraag door voorziening en cliënt dichterbij elkaar te brengen behoort tot de mogelijkheden. De regiecentrale speelt een rol in het toedelen van de vervoersvraag aan de meest efficiënte vervoersmogelijkheden en het slimmer organiseren van het professioneel contractvervoer van mensen die dat echt nodig hebben.

Voor de provincie is het waarborgen van de basismobiliteit het belangrijkste doel dat gerealiseerd moet worden. Onder basismobiliteit wordt verstaan de mogelijkheid voor de inwoners van

Gelderland om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen. De basismobiliteit gaat daarmee vooral over het aanvullende vervoeraanbod in het buitengebied en van/naar kleine kernen waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst. De overtuiging is dat op gemeentelijke en lokale schaal effectiever en efficiënter op de vervoervraag kan worden ingespeeld dan dat de provincie dat met het reguliere OV kan doen.

Om tot de regiecentrales te komen worden per regio nieuwe samenwerkingsovereenkomsten afgesloten tussen de provincie en de regio's. Belangrijk hierbij is dat de regio's aan zet zijn als het gaat om het initiëren van de ontwikkelingen in de regio. De provinciale rol betreft de inbreng van financiële middelen en expertise in combinatie met een verankering van de provinciale doelen in de samenwerkingsovereenkomst.

Belangrijk voor de slaagkans van de visie is dat in de regio's voldoende draagvlak bestaat voor de beoogde werkwijze en dat er zo goed mogelijk wordt aangesloten op bestaande structuren van samenwerking. Het is daarom mogelijk dat er per regio verschillende varianten van de regiecentrale ontstaan, waarmee kan worden ingespeeld op de regionale diversiteit.

Uitgangspunten Samenwerkingsovereenkomsten

Belangrijk voor het realiseren van de visie is dat er in 2014 overeenkomsten worden afgesloten tussen provincie en regio's. Deze samenwerkingsovereenkomsten vormen de basis voor het opzetten van de organisatiestructuur waarmee vanaf 1 januari 2017 het vervoer wordt georganiseerd, gepland en uitgevoerd. In de regiocontracten worden de volgende elementen vastgelegd:

1. Provincie en regio zien het waarborgen van de basismobiliteit als een gezamenlijke opgave, waarbij partijen op gelijkwaardige basis met elkaar samenwerken om tot een optimaal vervoeraanbod te komen.
2. Binnen de samenwerking voert de regio 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 experimenteeruimte 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's 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 bedragen voor de jaren 2017 – 2019 € 6 miljoen per jaar¹. 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.
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 regiecentrale 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 regiecentrale. 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 regiecentrale 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 2018 worden de samenwerkingsovereenkomsten geëvalueerd en wordt bepaald op welke wijze en tegen welke condities in de jaren na 2019 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.

¹Exclusief eventuele middelen voor de gemeenten in de Stadsregio op basis van de huidige BDU-bijdrage aan de Stadsregiotaxi door de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten liggen er een aantal keuzes open die met name door de gemeenten moeten worden ingevuld.

Een belangrijke keuze hierbij is de invulling van de regionale samenwerking en het vormgeven en aansturen van de regionale regiecentrale:

- a. Welke partijen werken daarin samen?
- b. Welke vervoersstromen worden hierin op welke termijn ondergebracht?
- c. Hoe wordt de organisatie van de regionale regiecentrale regionaal vormgeven?
 - Door een private of publieke partij?
 - In opdracht van een gemeenschappelijke regeling of een gemeente als penvoerder?

Uiterlijk *1 april 2015* dient de regio een bevoegd orgaan op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen of een stichting in het leven te hebben geroepen voor het maken van afspraken in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst.

Eindconcept

Bijlage 2

Deze bijlage vormt een uitwerking van artikel 8 'Financiën' van de Samenwerkingsovereenkomst.

De financiële bijdrage van de provincie voor de regio's op basis van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit bestaat uit twee componenten:

1. Een taakstellend budget voor de beheerkosten en de kosten van de OV-vangnetfunctie waaronder Regiotaxi OV voor het uitvoeren van de door de provincie gemandateerde taak (op basis van artikel 8.1 t/m 8.4).
2. Een subsidie voor het Wmo-vervoer in Regiotaxi (op basis van artikel 8.5 en 8.6).

Ad 1. Een taakstellend budget voor de beheerkosten en de kosten van de OV-vangnetfunctie waaronder Regiotaxi OV.

Het taakstellende budget voor de beheerkosten en de kosten van de OV-vangnetfunctie bestaat uit de volgende tweedelen.

- a) Een bijdrage voor het beheer van € 120.000 per jaar per regio;
- b) Een bijdrage voor het OV-vangnet, berekend op basis van de OV-zones in Regiotaxi Gelderland 2013 waarbij het totale subsidiebedrag (€ 2.300.000) is verdeeld over de gemeenten op basis van het aantal OV-zones in 2013 (510.608).
- c) Ten aanzien van de in onderdeel b. genoemde bijdragen staan in bijgaande tabel de zones en bijbehorende bedragen per jaar per gemeente en gesommeerd per regio.

Ad 2. Een subsidie voor het Wmo-vervoer in Regiotaxi

De subsidie voor het Wmo-vervoer is berekend op basis van de Wmo-zones in Regiotaxi Gelderland in 2013. Het totale subsidiebedrag (€ 3.100.000,-) is verdeeld over de gemeenten op basis van het aantal WMO-zones in 2013 (3.700.848). In bijgaande tabel staan de zones en bijbehorende bedragen per jaar per gemeente en gesommeerd per regio.

ALGEMEEN			
REGIO EN GEMEENTEN		WMO	OV
Regio	Gemeenten	WMO-zones 2013	OV-zones 2013
Achterhoek	Aalten	115.578	7.059
	Berkelland	136.062	10.091
	Bronckhorst	122.457	18.020
	Doetinchem	236.776	29.345
	Oost Gelre	128.313	9.719
	Oude IJsselstreek	176.331	17.663
	Winterswijk	89.957	9.898
	Totaal	1.005.474	101.795
Food Valley	Barneveld	106.416	28.395
	Ede	319.672	45.727
	Nijkerk	0	0
	Renswoude	5.102	980
	Rhemen	50.470	12.348
	Scherpenzeel	16.707	3.246
	Veenendaal	174.923	39.590
	Wageningen	83.975	10.612
	Totaal	757.265	140.898
Noord-Veluwe	Elburg	33.402	4.905
	Ermelo	62.145	13.891
	Harderwijk	100.351	7.569
	Nunspeet	75.765	6.091
	Oldebroek	36.022	3.381
	Putten	0	11.217
	Totaal	307.683	47.054
Rivierenland	Buren	46.439	11.769
	Culemborg	50.271	13.204
	Drunten	70.556	8.545
	Geldermalsen	67.253	10.573
	Lingewaal	16.887	2.394
	Maasdriel	49.808	11.282
	Neder-Betuwe	39.558	8.966
	Neerijnen	27.208	5.971
	Tiel	137.396	23.857
	West Maas en Waal	81.693	9.099
	Zaltbommel	83.860	14.108
	Totaal	670.929	119.768
Stedendriehoek	Apeldoorn	429.203	48.637
	Brummen	56.031	3.803
	Deventer	0	0
	Epe	128.498	22.284
	Hatterem	25.708	3.295
	Heerde	35.259	1.873
	Lochem	95.935	4.607
	Olst-Wijhe	0	0
	Raalte	0	0
	Voorst	78.045	4.984
	Zutphen	110.818	11.610
	Totaal	959.497	101.093
Totaal gemeenten		3.700.848	510.608

Het aantal WMO-zones 2013 o.b.v. Marap Regiotaxi.
Het aantal OV-zones o.b.v. Marap Regiotaxi en o.b.v. een door het Projectbureau Regiotaxi aangeleverd overzicht van het Algemeen Pasnummer OV.

FINANCIËN			
Beheer	WMO	OV	Totaal
€ 600.000	€ 3.100.000	€ 2.300.000	€ 6.000.000
€ 120.000 per regio			
	€ 96.813	€ 31.797	€ 128.610
	€ 113.972	€ 45.454	€ 159.426
	€ 102.576	€ 81.170	€ 183.745
	€ 198.334	€ 132.183	€ 330.517
	€ 107.481	€ 43.779	€ 151.259
	€ 147.703	€ 79.562	€ 227.265
	€ 75.352	€ 44.585	€ 119.937
€ 120.000	€ 842.231	€ 458.529	€ 1.420.760
	€ 89.139	€ 127.903	€ 217.042
	€ 267.772	€ 205.974	€ 473.746
	€ 0	€ 0	€ 0
	€ 4.274	€ 4.414	€ 8.688
	€ 42.276	€ 55.621	€ 97.897
	€ 13.995	€ 14.621	€ 28.616
	€ 146.524	€ 178.331	€ 324.854
	€ 70.341	€ 47.801	€ 118.142
€ 120.000	€ 634.320	€ 634.666	€ 1.388.986
	€ 27.979	€ 22.094	€ 50.073
	€ 52.054	€ 62.571	€ 114.625
	€ 84.059	€ 94.094	€ 178.153
	€ 63.464	€ 27.437	€ 90.901
	€ 30.174	€ 15.229	€ 45.403
	€ 0	€ 50.526	€ 50.526
€ 120.000	€ 257.729	€ 211.952	€ 589.681
	€ 38.899	€ 53.013	€ 91.912
	€ 42.109	€ 59.477	€ 101.586
	€ 59.101	€ 38.490	€ 97.591
	€ 56.334	€ 47.625	€ 103.960
	€ 14.145	€ 10.784	€ 24.929
	€ 41.721	€ 50.819	€ 92.540
	€ 33.136	€ 40.387	€ 73.522
	€ 22.791	€ 26.896	€ 49.687
	€ 115.089	€ 107.462	€ 222.551
	€ 68.430	€ 40.986	€ 109.416
	€ 70.245	€ 63.549	€ 133.794
€ 120.000	€ 562.001	€ 539.487	€ 1.221.488
	€ 359.520	€ 219.082	€ 578.602
	€ 46.934	€ 17.130	€ 64.064
	€ 0	€ 0	€ 0
	€ 107.636	€ 100.377	€ 208.013
	€ 21.534	€ 14.842	€ 36.376
	€ 29.535	€ 8.437	€ 37.971
	€ 80.360	€ 20.752	€ 101.111
	€ 0	€ 0	€ 0
	€ 0	€ 0	€ 0
	€ 65.374	€ 22.450	€ 87.824
	€ 92.826	€ 52.296	€ 145.123
€ 120.000	€ 803.719	€ 455.367	€ 1.379.085
€ 600.000	€ 3.100.000	€ 2.300.000	€ 6.000.000