

Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?



Nu gemeenten steeds meer verantwoordelijkheden krijgen – en kosten en baten meer in één hand komen te liggen – biedt dat mogelijkheden verschillende vormen van vervoer meer integraal te organiseren. De decentralisatie van het AWBZ-vervoer, bezuinigingen, samenwerking en het streven naar inclusief beleid leiden tot een herbezinning over het collectief vervoer. Hoe kunnen vervoervormen efficiënter worden uitgevoerd met behoud van kwaliteit? Mogelijk ligt de sleutel bij een aanpak waarbij vervoer vanuit één regiecentrale wordt geregeld. Een dergelijke werkwijze komt voor in Scandinavische landen, evenals in Zeeland.

Deze brochure gaat in op de ins en outs van een regiecentrale, benoemt voor- en nadelen en biedt opdrachtgevers handvatten om te verkennen of een regiecentrale een zinvolle en haalbare optie is. Daarnaast beschrijven we in een viertal factsheets ter inspiratie voorbeelden uit Scandinavië, Jutland, Zeeland en Rotterdam. In 2014 vullen we de voorbeelden aan op onze website (www.kpvv.nl) en berichten we daarover in onze digitale collectiefvervoernieuwsbrief.





>>> Aanleiding

De huidige organisatie van het doelgroepenvervoer kenmerkt zich door verschillende opdrachtgevers en verschillende contracten die vanuit hun eigen domein worden georganiseerd en aanbesteed. Dit kan een optimale planning van alle vervoer in de weg staan, want integrale regie en afstemming ontbreken.

Eerdere pilots met bundeling van verschillende vormen van doelgroepenvervoer hebben slechts beperkt geleid tot een efficiëntere uitvoering. Daarbij is tevens geconcludeerd dat van het combineren van doelgroepen in één voertuig niet al te veel te verwachten is. Voordelen lijken vooral te behalen in:

- het realiseren van een verschuiving van doelgroepenvervoer naar het regulier openbaar vervoer;
- de organisatie van het vervoer;
- het realiseren van een volgtijdelijke bundeling, ofwel het slim achter elkaar plannen van verschillende doelgroepen met hetzelfde voertuig.

De regiecentrale kan helpen bij het realiseren van deze voordelen.

Wat is een regiecentrale?

Bij een regiecentrale wordt de regiefunctie (ofwel de *operationele regie* bestaande uit ritaanname, planning en dispatch) van één of meerdere vormen van doelgroepenvervoer losgekoppeld van de daadwerkelijke uitvoering, het rijden (zie figuur 1). De operationele regie wordt hierbij uitgevoerd door de regiecentrale. Dit is een zelfstandig opererend orgaan die vervoeraanvragen voor meerdere vervoersystemen verzamelt, efficiënt plant en uitzet bij één of meer vervoerders. Naast deze *operationele regiefunctie* vervult de centrale ook een rol in de *tactische regie*. Dit betreft bijvoorbeeld de afstemming tussen verschillende vervoervormen, de wijze waarop vervoerstromen slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden, afstemming over begin- en eindtijden van activiteiten en de terugkoppeling vanuit de centrale richting beleidsafdelingen. Dit is een functie die tot nu toe nog nauwelijks wordt uitgevoerd in het vervoer. De wijze waarop de regiecentrale deze taken op zich neemt, is sterk afhankelijk van de wensen van opdrachtgever. Er lijkt echter ook vanuit de opdrachtgever een rol weggelegd binnen deze tactische regie, omdat dit raakt aan beleidskeuzes die zij maken.

>>>

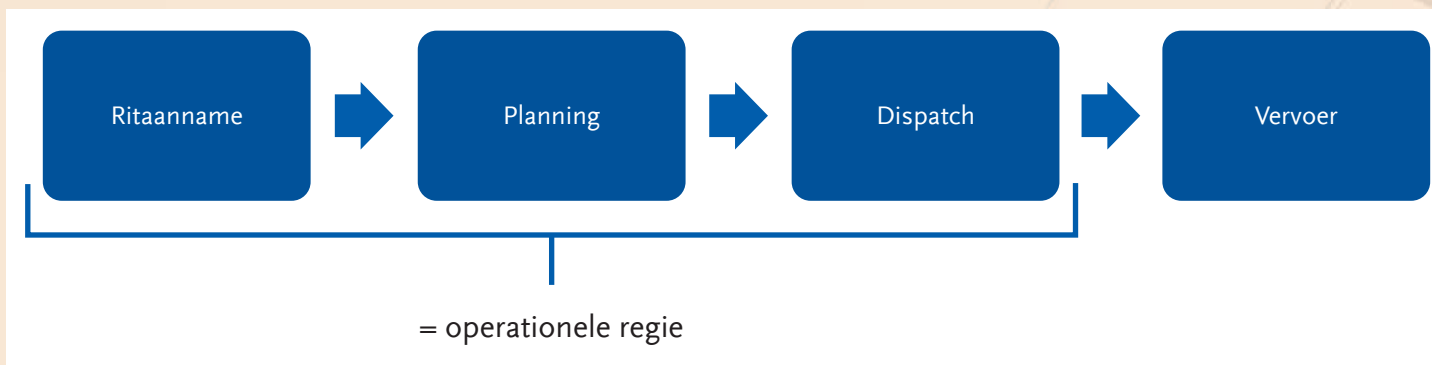
Kader 1: Het vervoerproces

Het vervoerproces is doorgaans op te delen in een aantal schakels:

- ritaanname: de centrale neemt de ritaanvraag van de reiziger in ontvangst en voert deze in het plansysteem in;
- planning: de centrale plant de verschillende ritten en maakt daarbij combinaties, rekening houdend met de geldende spelregels;
- dispatch: de centrale zoekt voertuigen voor de uitvoering van de geplande ritten en stuurt de ritten naar de voertuigen;
- vervoer: het voertuig brengt de reiziger van A naar B.

Deze taken liggen in Nederland per contract doorgaans bij één partij, die contracthouder is voor een vervoercontract. Dit proces geldt met name voor vraagafhankelijk vervoer. Voor groepsvervoer is de planning minder ad hoc en wordt meestal gereden volgens vaste routes. In een aantal regio's is de ritaanname uit dit proces ondergebracht bij een callcenter, die de ritten vervolgens doorsluist naar een vervoerder.





.....
 Figuur 1.
 Het vervoerproces

>>>
 Vervoerders beperken zich in dit model tot het rijden van ritten. Zij worden los van de regiefunctie gecontracteerd. Er is niet langer één partij die exclusief vervoert; meerdere vervoerders kunnen in de uitvoering een rol spelen. De regiecentrale stuurt de voertuigen aan. Omdat vervoerders geen invloed hebben op de planning, worden zij tegen een vaste vergoeding (bijvoorbeeld een uurtarief) ingezet. Er kan een vaste capaciteit aan voertuigen worden ingekocht, die wordt aangevuld vanuit een flexibele schil.

De regiecentrale kan overigens zowel een publiek orgaan zijn als door een marktpartij worden uitgevoerd. Dit laatste vereist een apart inkooptraject voor de regiefunctie. Als hiervoor wordt gekozen, verdient het aanbeveling eerst de regiefunctie te contracteren en vervolgens het vervoer. Zo kan de regiecentrale al een rol spelen bij de inkoop van vervoer (zie kader 2).

In enkele regio's (Gelderland en Twente) heeft men een eerste stap gezet richting een regiecentrale door een speciaal callcenter in te richten voor het vraagafhankelijk vervoer. Het grote verschil tussen de regiecentrale en een callcenter is dat de regiecentrale naast het aannemen van de telefoon ook het vervoer plant en de voertuigen aanstuurt. Dit gebeurt in Gelderland en Twente nog niet. In Zeeland heeft men een stap verder gezet. Daar draait een regiecentrale met tien van de dertien gemeenten als aandeelhouder. Zij beschikken over een eigen meldkamer waar ritten worden geboekt en gepland.

Voordelen en kansen

De geschetste scheiding tussen operationele en tactische regie aan de ene kant en uitvoer van het vervoer aan de andere

>>>



>>>

kant, zoals hiervoor beschreven, heeft een aantal voordelen:

- Er ontstaat een optimale bundeling van vervoer doordat meerdere vormen van vervoer via één centrale efficiënt worden gepland. Soms worden doelgroepen gecombineerd, maar er ontstaat vooral een voordeel door een efficiënte inzet van voertuigen voor verschillende doelgroepen achter elkaar te kunnen plannen;
 - Opdrachtgevers kunnen flexibeler inspelen op toekomstige ontwikkelingen en binnen lopende contracten meer of minder vervoer opnemen. Bestaande contracten zijn doorgaans niet flexibel op dat punt;
 - De centrale kan een rol spelen bij het verder 'kantelen' in het vervoer. Ze kan onafhankelijk advies geven over andere reismogelijkheden, zoals openbaar vervoer;
 - Het model biedt goede mogelijkheden om kostenbesparingen te realiseren. Er ontstaat immers directe sturing op de relatie tussen kosten en kwaliteit. De centrale kan kosten monitoren en desgewenst – als opdrachtgevers dat wensen – de capaciteit bijstellen;
 - Er is meer ruimte voor kleinere vervoerders in de uitvoering;
 - Er vindt een concentratie plaats van kennis en expertise bij één orgaan, wat onder meer nuttig is voor volgende aanbestedingen;
 - Voor reizigers ontstaat één loket voor alle vervoervormen;
 - Indien een private partij de regiefunctie uitvoert, kunnen de contractlooptijden voor regie en vervoer verschillen, waarbij de regiefunctie voor langere tijd kan worden gecontracteerd.
- Er is meer tijd nodig voor het maken van afwegingen, draagvlak verkrijgen, uitwerking, besluitvorming en implementatie dan bij het traditionele organisatiemodel;
 - Een brede verkenningsfase is nodig waarin wordt gekeken naar de ambities binnen het vervoerbeleid en de wijze waarop die gerealiseerd kunnen worden;
 - Het proces richting besluitvorming vereist een zorgvuldig afwegingskader, waarbij bijvoorbeeld aan de hand van een multicriteria-analyse verschillende oplossingsrichtingen tegen elkaar worden afgewogen;
 - Binnen dit kader zijn de financiële effecten van invoering op voorhand niet goed in te schatten. Hogere overheadkosten zijn een risico;
 - Tijdens dit beleidstraject is een ambitieus projectteam nodig, die dit project kan doorzetten richting besluitvorming en implementatie;
 - Indien 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;
 - Kennis over het model is in Nederland (nog) beperkt en zal deels bij voorbeeldprojecten elders in Europa gehaald moeten worden;
 - Overheden moeten nieuwe afspraken maken over opdrachtgeverschap, rolverdeling en verdeling efficiency/risico's.

Nadelen, risico's en andere aandachtspunten

Er zijn ook risico's en aandachtspunten waar geïnteresseerde opdrachtgevers rekening mee moeten houden:

Varianten en voorbeelden

Binnen het genoemde organisatiemodel zijn diverse variaties denkbaar. Zoals hiervoor besproken kan de regiecentrale een publiek of privaat orgaan zijn. In Zeeland (zie factsheet III) is gekozen voor een publiek orgaan om als overheid zelf direct te kunnen sturen op de kwaliteit en kosten van het vervoer. Er kan ook

>>>

Kader 2: Publieke of private regiecentrale?

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. De voornaamste argumenten zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Publieke centrale	
Voordeel	Nadeel
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

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

>>>>

gekozen worden voor een marktpartij die over de gewenste kennis en kunde beschikt om de regiefunctie goed in te vullen.

Voor welke variant ook wordt gekozen: in beide gevallen is de regiecentrale opdrachtnemer, die in opdracht van de opdrachtgevers regie voert over verschillende vervoervormen. De rolverdeling tussen de opdrachtgever en deze private partij en de prikkels die in het contract worden opgenomen, moeten dan goed worden doordacht.

Ook het aantal vervoervormen dat wordt opgenomen in het model is variabel. Het voorbeeld in Jutland (zie factsheet II) laat goed zien dat partijen flexibel kunnen zijn om vervoer wel of niet onder te brengen in dit model.

De flexibiliteit hangt samen met mogelijke fasering in de tijd, waarbij verschillende vormen van vervoer op verschillende momenten onder regie van de centrale worden gebracht. Naast doelgroepenvervoer kunnen ook delen van het openbaar vervoer worden toegevoegd. Wanneer men ook vrijwilligersvervoer en autodelen toevoegt, ontstaat een mobiliteitscentrale

als spin in het web tussen de vervoervraag en het vervoeraanbod.

Wat kunnen geïnteresseerde opdrachtgevers doen?

Een regiecentrale kan interessant zijn voor opdrachtgevers. Zoals geschetst zijn er verschillende verschijningsvormen mogelijk en zijn er voor- en nadelen gekoppeld aan dit model. Om na te gaan of een regiecentrale wellicht voor u een zinvolle en haalbare optie is, zijn hieronder een zestal kernvragen geformuleerd. Hoe vaker u 'ja' antwoordt op deze vragen, des te groter de haalbaarheid ervan is in uw regio.

- Is er een bestaande samenwerkingsstructuur op het gebied van doelgroepenvervoer?
- Heeft u als gemeente zelfstandig voldoende vervoervolume om de voordelen van een regiecentrale te kunnen bereiken?
- Is er noodzaak tot verandering (budget, kwaliteit)?
- Is er winst te behalen ten opzichte van de huidige situatie?

>>>>

>>>

- Is er voldoende tijd en capaciteit beschikbaar om het concept uit te werken en op te zetten?
- Is er bestuurlijke draagvlak voor innovatie?
- Is er een ambtelijke of bestuurlijke aanjager die het proces kan trekken?

Vervolgstappen

Indien het geschetste model u aanspreekt, geven wij hieronder enkele tips voor vervolgstappen die u kunt zetten. Als eerste stap verdient het aanbeveling na te gaan in hoeverre er draagvlak bestaat voor dit model in uw eigen organisatie en bij andere opdrachtgevers van vervoer in uw regio. Vervolgens is het goed om te weten hoe het huidige aanbod is georganiseerd, door de verschillende vormen van vervoer in kaart te brengen en bijvoorbeeld te kijken naar de looptijd van huidige contracten. Op basis daarvan kan een stip op de horizon worden gezet waar introductie van het model mogelijk kan zijn. De weg naar die stip kan vervolgens ingekleurd worden. Hierdoor ontstaat een compleet afwegingskader dat vervolgens bestuurlijk kan worden getoetst.

Factsheets

- I Scandinavië
- II Jutland
- III Zeeland
- IV Rotterdamse Mobiliteit Centrale

Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Guy Hermans

Telefoonnummer: 06 - 22 52 61 90

E-mail: Guy.Hermans@kpvv.nl

Deze brochure is ontwikkeld in samenwerking met Forseti/Mobycon.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

Postbus 37

6710 BA Ede

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht (bezoekadres)

T 030 - 291 82 00

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

KpVV is onderdeel van CROW

Voorbeelden bij KpVV-brochure 'Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?'

Factsheet I: Scandinavië

In Denemarken en Zweden bestaan diverse vervoersystemen waarbij de regiefunctie is losgekoppeld van de uitvoering.

Om een goed beeld te krijgen van de systemen aldaar, is het goed eerst stil te staan bij de taakverdelingen.

De regio's – vergelijkbaar met onze provincies – die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer, bemoeien zich nadrukkelijk met de uitvoering via speciaal ingerichte vervoerorganisaties. Een taak van deze regionale vervoerautoriteiten is het organiseren van het vraagafhankelijk vervoer. Zij zorgen voor ritaanname, planning en aansturing van verschillende vormen van vervoer, zoals gehandicaptenvervoer, ontsluitend openbaar vervoer en zorgvervoer. In Denemarken ligt de regiefunctie volledig bij de overheid. In Zweden zijn ook systemen waar deze taak bij een commerciële partij is ondergebracht.

De vervoerder(s) zorgt/zorgen enkel voor het rijden van bussen en/of taxi's. In deze systemen participeren veel vervoerders. Met behulp van een slim plansysteem wordt aan de hand van een set aan criteria continu gezocht naar de meest efficiënte uitvoering en voordeligste aanbieder voor alle ritten. Zo worden alle resources op één plek beheerd.

Voor deze decentrale aansturing door de vervoerautoriteiten is jaren geleden gekozen. In Zweden gaat het ontstaan van vraagafhankelijke vervoersystemen terug naar begin jaren negentig, toen de zorgfunctie van de staat naar de regio's werd gedecentraliseerd, inclusief vervoer naar bijvoorbeeld ziekenhuizen. Ook stelt de wetgeving dat regio's verplicht zijn voor iedereen – met of zonder mobiliteitsbeperking – een vervoermogelijkheid te bieden. De regio's hebben hiervoor vraagafhankelijke concepten opgezet. Gemeenten zijn zich daar – in meer of mindere mate – bij gaan aansluiten. Voor die tijd was het aanbod versnipperd.

Deze systemen zijn niet van gisteren op vandaag tot stand gekomen. In Denemarken heeft het jaren geduurd voordat vervoer daadwerkelijk gebundeld was. Hiervoor is het platform FlexDanmark opgericht, dat regio's faciliteert met kennis, het ICT-pakket Planet en andere ondersteuning.





>>> Wat kunnen we ervan leren?

De conclusie is dat hét Scandinavische model – waar vaak over wordt gesproken – niet bestaat: er bestaan namelijk verschillende varianten in aanpak. Uit de voorbeelden in Scandinavië kunnen niettemin veel interessante aspecten geleerd worden:

- Aansturing van verschillende vervoersystemen vanuit één plansysteem is haalbaar.
- Organisatie is nodig om verder te komen: zonder een sleutelfiguur als aanjager en ‘stevige politici’ was de samenwerking binnen FlexDanmark niet tot stand gekomen.
- De ophaaltijd wordt nauwkeuriger voorspeld en een rit wordt direct gepland. Dit biedt de reiziger een grotere mate van zekerheid waarbij rekening wordt gehouden met een zo efficiënt mogelijke uitvoering.
- Belangrijk aandachtspunt bij een commerciële exploitatie van de regiefunctie is de wijze waarop deze organisatie wordt betaald en dus geprikkeld om efficiënt te plannen.

Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:
Guy Hermans
Telefoonnummer: 06 - 22 52 61 90
E-mail: Guy.Hermans@kpvv.nl

Deze factsheet is ontwikkeld in samenwerking met Forseti/Mobycon.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)
Postbus 37
6710 BA Ede
Galvanistraat 1, 6716 AE Ede
Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht (bezoekadres)

T 030 - 291 82 00
E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

KpVV is onderdeel van CROW

Voorbeelden bij KpVV-brochure 'Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?'

Factsheet II: Jutland

In Denemarken heeft de regio Noord-Jutland een regiecentrale opgericht, waarbij elf gemeenten zich hebben aangesloten. De regiecentrale is ondergebracht bij Noord-Jutland Transport (NT), de regionale vervoerautoriteit. Deze vervoerautoriteit is verantwoordelijk voor de uitvoering van het openbaar vervoer en organiseert de gezamenlijke inkoop, planning, coördinatie en uitvoering van verschillende vervoerstromen.

De centrale is opgezet om door middel van coördinatie en gezamenlijke inkoop efficiënter te kunnen werken. Alle ritten worden tegen de laagste kosten uitgevoerd, onder voorwaarde dat de kwaliteit voor de reizigers wordt gewaarborgd. NT sluit hiervoor jaarlijks contracten af met vervoerders. De regio en de gemeenten definiëren daarbij de kwaliteit van de uitvoering.

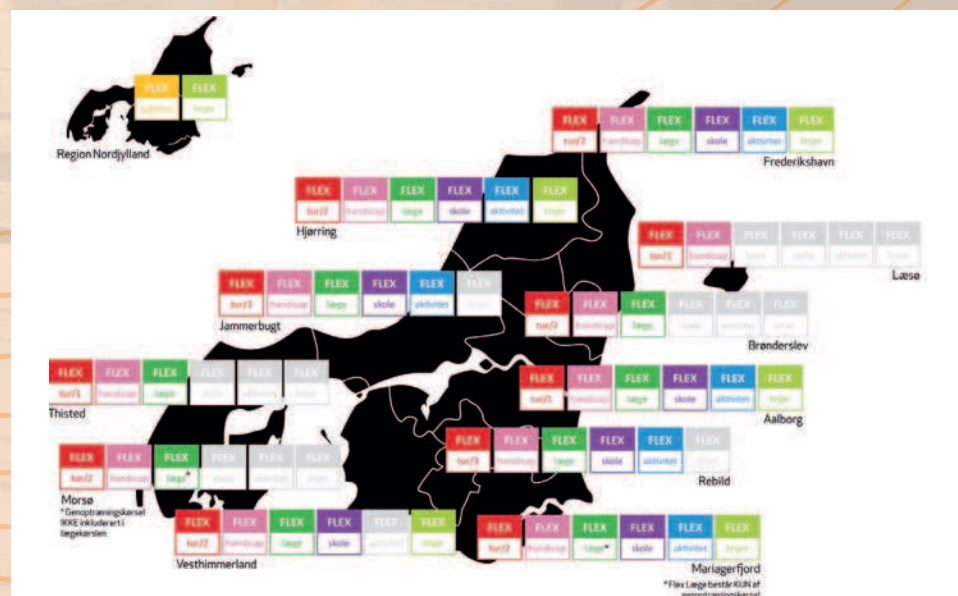
In Noord-Jutland verzorgt NT bus- en treindiensten en het zorgvervoer. Binnen de regionale ov-verantwoordelijkheid coördineert NT ook 'Flexvervoer', een alternatief voor het ov waarbij busjes worden ingezet. Dit vervoer is openbaar en wordt ook ingezet in dunbevolkte gebieden, als alternatief voor de reguliere lijndiensten. Verschillende klanten kunnen hierdoor gezamenlijk in een voertuig zitten. NT

stemt daarvoor de ritten op elkaar af, om tot de grootste efficiency te komen.

De gemeenten zijn ook verplicht om vervoer te bieden aan mensen met een beperking. Ze beslissen daarbij zelf of, en in hoeverre, ze dit vervoer laten coördineren door NT. De gemeenten kunnen dit ook zelf regelen door eigen inkoop of gebruik van eigen voertuigen. In Mariagerfjord coördineert NT het openbaar vervoer, alle zorgvervoer, het leerlingen- en activiteitenvervoer en de taxidiensten. In Læsø daarentegen beperkt NT zich tot coördinatie van het gehandicaptenvervoer en taxidiensten; het overige vervoer organiseert de gemeente zelf. Onderstaande figuur toont deze verschillen.

Wat kunnen we ervan leren?

Het rapport 'Mapping en analyse van transportsystemen' van het Deense ministerie van Financiën uit 2012 laat zien dat de regiecentrale 8% heeft bespaard op de uitvoering van lijndiensten. Op het vraagafhankelijke regionale en lokale vervoer is zelfs 25% bespaard, vergeleken met het voorheen ongecoördineerde en op declaratiebasis aangeboden vervoer. De integrale planning van vervoerstromen en frequente aanbestedingen van vervoer via de regiecentrale heeft dus stevige besparingen opgeleverd.





Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Guy Hermans

Telefoonnummer: 06 - 22 52 61 90

E-mail: Guy.Hermans@kpvv.nl

Deze factsheet is ontwikkeld in samenwerking met Forseti/Mobycon.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

Postbus 37

6710 BA Ede

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht (bezoekadres)

T 030 - 291 82 00

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

KpVV is onderdeel van CROW

Vorbeelden bij KpVV-brochure 'Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?'

Factsheet III: Zeeland

In Zeeland zijn tien van de dertien gemeenten eigenaar van hun eigen regiecentrale. Deze centrale zorgt voor de ritaanname en regie over het vraagafhankelijk vervoer in Zeeuws-Vlaanderen en de Oosterschelde-regio. Ook bepaalt de centrale het aantal in te zetten voertuigen. De gemeenten zijn opdrachtgever voor de centrale en de vervoerders.



De centrale is ontstaan in Zeeuws-Vlaanderen. De gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen (verenigd in het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen) hebben een taxicentrale overgenomen wegens conflicten tussen vervoerders nadat de gemeenten vervoer hadden aanbesteed volgens het Zeeuwse model, waarbij reizigers konden kiezen uit een aantal geselecteerde leveranciers. Het vervoer wordt nu los van de vervoerders gepland zonder keuzemogelijkheid voor de reiziger.

De regiefunctie van Regiotaxi Oosterschelderegio is in 2012 ondergebracht bij de Zeeuws-Vlaamse regiecentrale. Gemeenten in de Oosterschelderegio zijn mede-eigenaar geworden. Het samenwerkingsverband (SWVO) behoudt zo zelf de regiefunctie en heeft alleen de vervoerfunctie aanbesteed. Hierdoor houdt zij optimaal grip op kwaliteit en kosten.

In 2012 is het vervoer van Regiotaxi Oosterschelderegio aanbesteed. Daarbij is het vervoer in drie regio's verdeeld. In iedere regio is een basepoint gedefinieerd dat geldt als theoretische uitvalsbasis voor het vervoer. Per basepoint is een basisrooster opgesteld met aantal voertuigen naar tijden van de dag en week. Dit rooster wordt in een soort forecast tweeweekelijks als bestelling opgegeven. Daarna kan bijbesteld en geannuleerd worden. Naarmate dit nabij het moment van uitvoeren

is, geldt een opslag/annuleringsregeling. Iedere partij kon inschrijven met minimaal één voertuig. Gunning vond plaats op de prijs per voertuig. De uitkomst was echter dat alle vervoer voor alle basepoints gegund is (op basis van prijs) aan één partij. Vervoerder TCR, winnaar van de aanbesteding, biedt op basis van de gevraagde capaciteit voertuigen aan. De voertuigen hangen direct onder de regiecentrale van de opdrachtgever.

Wat kunnen we ervan leren?

De regio krijgt veel aandacht omdat zij in Nederland voorop loopt met dit model. De ervaringen in Zeeland lijken veelbelovend. De opdrachtgevers, reizigers en vervoerders zijn tevreden over de werkwijze. Volgens projectleider Peter Verburg wordt in de Oosterschelderegio beter vervoer aangeboden tegen dezelfde kosten (zowel vervoer als centrale) als voorheen.

Ook de provincie Zeeland sluit zich aan bij de regiecentrale. Inmiddels wordt ook het vraagafhankelijk ov via de centrale aangestuurd, in opdracht van de provincie. Het SWVO overweegt om ook leerlingenvervoer en AWBZ-vervoer via de regiecentrale te organiseren. Door deze aanpak ontstaan nieuwe kansen voor het efficiënt combineren van verschillende vormen van doelgroepenvervoer.





Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Guy Hermans

Telefoonnummer: 06 - 22 52 61 90

E-mail: Guy.Hermans@kpvv.nl

Deze factsheet is ontwikkeld in samenwerking met Forseti/Mobycon.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

Postbus 37

6710 BA Ede

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht (bezoekadres)

T 030 - 291 82 00

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

KpVV is onderdeel van CROW

Voorbeelden bij KpVV-brochure 'Regiecentrale: wat is het en hoe werkt het?'

Factsheet IV: Rotterdamse Mobiliteit Centrale



In Rotterdam is de Rotterdamse Mobiliteit Centrale (RMC) operationeel die verschillende vormen vervoer aanstuurt. De centrale is in 2003 opgericht door ov-vervoerder RET en de Rotterdamse Taxi Centrale (RTC).

Aanleiding voor het oprichten van de RMC was enerzijds dat RET, als gemeentelijke ov-vervoerder, haar commerciële activiteiten moest afstoten. Anderzijds exploiteerde RTC reeds een regiecentrale voor de aansturing van haar voertuigen en fungeerde ze regelmatig als onderaannemer van RET. Samenvoeging van deze activiteiten leverde efficiencyvoordelen op in zowel de coördinatie als de uitvoering van het vervoer.

Binnen de RMC zijn de regie- en vervoerfunctie gescheiden. De regiefunctie behelst de volledige organisatie van het vervoer, met uitzondering van de levering van voertuig en chauffeur. Voor de gemeente Rotterdam verzorgt de RMC – als contracthouder – leerlingen- en rolstoelvervoer, vervoerdiensten vanuit de

Wmo, AWBZ en WSW, en personeelsvervoer. Ook is de RMC met de RTC contracthouder van de Service Level Agreement (SLA) voor uitvoering van alle dienstverlening voor de straattaxi.

Alle voertuigen van RTC en RET zijn ondergebracht bij de Centrale Verkeersleiding (CVL). Door dit overzicht kan de CVL – naast het vooraf bepalen van de capaciteit – continu in de uitvoering bijsturen en zo nodig capaciteit verschuiven tussen vervoerstromen. De RTC is preferent leverancier voor alle vervoer onder regie van de RMC. Waar uitvoering door de RTC niet mogelijk of gewenst is, worden onderaannemers ingezet. De RMC faciliteert waar nodig de aanschaf en het onderhoud van voertuigen, en verzorgt de opleiding (en kwaliteitsbewaking) van haar personeel en van de betrokken chauffeurs.

Hoewel de regie- en vervoerfunctie organisatorisch gescheiden zijn, is van een contractuele scheiding naar Scandinavisch model geen sprake. De RMC is in wezen een hybride vorm tussen scheiding en integratie, maar zij is hoofdaannemer voor centrale en vervoer.

Wat kunnen we ervan leren?

De regiefunctie over meerdere vervoervormen kan ook zonder contractuele scheiding tussen regie en uitvoering worden gerealiseerd. Er blijft sprake van één hoofdaannemer. Zoals de RMC aangeeft kan zij zo regisseren over meerdere vervoervormen, als hoofdaannemer sturen op kwaliteit en haar invloed uitoefenen op de onderaannemer (opleiding van chauffeurs en bedrijfsvoering). Omdat er sprake is van één contract, kan minder flexibel vervoer worden toegevoegd aan een contract.





Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Guy Hermans

Telefoonnummer: 06 - 22 52 61 90

E-mail: Guy.Hermans@kpvv.nl

Deze factsheet is ontwikkeld in samenwerking met Forseti/Mobycon.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

Postbus 37

6710 BA Ede

Galvanistraat 1, 6716 AE Ede

Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht (bezoekadres)

T 030 - 291 82 00

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

KpVV is onderdeel van CROW



