

CONCEPT-KADERNOTA

**Uitgangspunten voor de  
regionale samenwerking op  
het gebied van**

**Basismobiliteit**

**voor het maatwerkvervoer vanaf 2017**

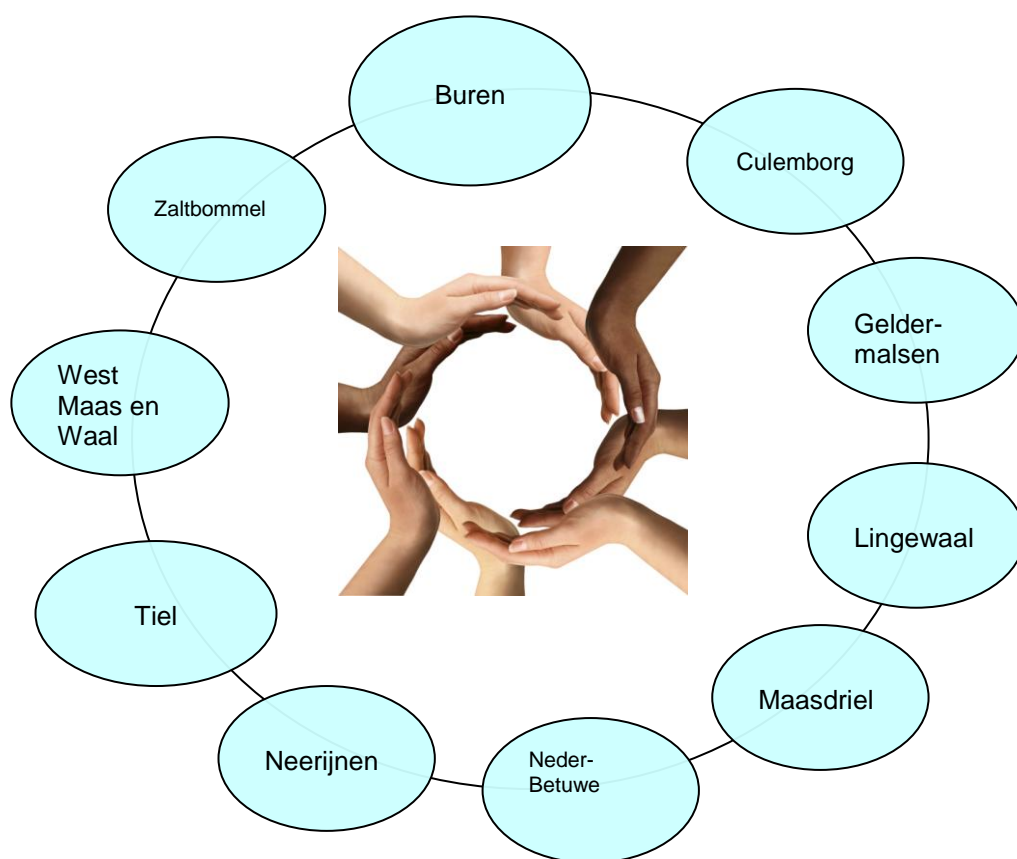
Van de gemeenten:

Buren, Culemborg, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe,  
Neerijnen, Tiel, West Maas en Waal en Zaltbommel

# Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| 1 Inleiding.....  | 4  |
| 2 Doelen van de samenwerking .....                        | 5  |
| 2.1 Samenwerkingsovereenkomst met de provincie .....      | 5  |
| 2.2 Het bevoegd orgaan .....                              | 6  |
| 3 Uitgangspunten voor het vervoerssysteem.....            | 7  |
| 4 Keuzes voor efficiënter maatwerkvervoer .....           | 9  |
| Bijlage A Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit ..... | 11 |
| Bijlage B Aansturingsmodellen .....                       | 26 |
| Bijlage C Het bevoegd orgaan.....                         | 27 |
| Bijlage D Besparingsmogelijkheden.....                    | 32 |
| Bijlage E Planning .....                                  | 33 |
| Bijlage F Begrippen.....                                  | 34 |

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



# 1 Inleiding

In opdracht van de provinciale bestuurlijke Adviesgroep Regiotaxi, waarin alle Gelderse regio's bestuurlijk vertegenwoordigd zijn, is de 'Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019' opgesteld. De samenwerkingsovereenkomst volgt op een toekomstvisie die in 2012 is ontwikkeld op de invulling van basismobiliteit vanaf 2017. In deze visie richten gemeenten zich op de lokale bereikbaarheid en maatwerkvervoer (nu Regiotaxi) en de provincie zich op het lijngebonden vaste openbaar vervoer.

De huidige Regiotaxi Gelderland is een samenwerking tussen gemeenten en de provincie en bestaat uit het OV-vangnet (voor waar en wanneer er geen lijngebonden openbaar vervoer is) en daarnaast vervoer voor sociaal recreatieve verplaatsingen van mensen met een mobiliteitsbeperking (ook wel: Wmo-vervoer) tegen een gereduceerd tarief. De provincie heeft nu de regierol en contracten met uitvoerende marktpartijen.

Vanaf 1 januari 2017 eindigt de huidige samenwerking. Onderzoek<sup>1</sup> laat zien dat er kansen liggen om het maatwerkvervoer (in ieder geval Regiotaxi) efficiënt in te richten door als gemeenten regionaal samen te werken. Regie op regionale schaal leidt tot slim, efficiënt en klantvriendelijk vervoer. Samenwerken leidt bundeling, stimulering van het maken van een overstap naar het OV, het realiseren van een OV-vangnet en een daling van de totale kosten. Hiervoor is een regionaal vervoerssysteem nodig.

**Kernpunt:** Voor het nieuwe vervoerssysteem, dat vanaf 1 januari 2017 operationeel is, werken de 10 Rivierenlandse gemeenten samen om één regionaal systeem te realiseren.

Omdat de samenwerkende gemeenten Regiotaxi gezamenlijk gaan uitvoeren, maken we nieuwe samenwerkingsafspraken met de provincie Gelderland. Ook maken we als gemeenten onderling nieuwe afspraken. Dit leidt er toe dat het vervoer vanaf 1 januari 2017 goed, efficiënt en op maat wordt georganiseerd.

Iedere inwoner van onze regio kan dan zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief 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.

In deze kadernota wordt beschreven welke doelen en uitgangspunten de samenwerkende regiogemeenten hanteren voor dit gezamenlijke vervoerssysteem.

---

<sup>1</sup> Rapportage Forseti, Organisatie van de basismobiliteit in de regio Rivierenland, juli 2014.

## 2 Doelen van de samenwerking

Met de samenwerking op het gebied van basismobiliteit beogen de 10 samenwerkende gemeenten **basismobiliteit te realiseren per 1-1-2017**.

Subdoelen zijn:

- Afstemming bereiken tussen het maatwerkvervoer en het overige OV-aanbod én het ontvangen van een provinciale bijdrage aan het vervoer(systeem) te borgen. *door de Samenwerkingsovereenkomst met de provincie aan te gaan.*  
(par. 2.1)
- De uitvoering van het regionale vervoerssysteem centraal te beleggen *door één regionaal bevoegd orgaan aan te wijzen.*  
(par. 2.2)
- Potentiële efficiencyvoordelen van de regionale samenwerking zo goed mogelijk te benutten.  
(uitgangspunten in hoofdstuk 3)

### **2.1 Samenwerkingsovereenkomst met de provincie**

Het OV en de basismobiliteit zijn communicerende vaten: waar OV wegvalt moet het vervoer worden opgevangen door de basismobiliteit en kan andersom de aanwezigheid van het reguliere OV voorkomen dat gebruik moet worden gemaakt van het maatwerkvervoer. Het is daarom de bedoeling beide in samenhang te bezien en verder te ontwikkelen. De provincie ziet die samenhang ook en wil met de 10 gemeenten de 'Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019' aangaan.

In bijlage A is zowel een samenvatting als de integrale samenwerkingsovereenkomst opgenomen. Daarin staat onder meer dat de regie voor kleinschalige vormen van vervoer komt te liggen op regionaal niveau.

In de nieuwe samenwerking werkt de provincie uitsluitend met regio's en niet meer met individuele gemeenten. Waar in dit document wordt gesproken over de Rivierenlandse regio wordt bedoeld: de samenwerking van 10 gemeenten.

De overeenkomst heeft betrekking op de periode 2017-2019 en heeft driemaal een mogelijkheid voor een jaar verlenging.

Als het gaat om de betrokkenheid en financiële ondersteuning van aanvullende openbaar vervoervoorzieningen, blijft de provincie Gelderland haar verantwoordelijkheid nemen, ook in de nieuwe samenwerkingsvorm. De overeenkomst garandeert de provinciale cofinanciering aan het Wmo-vervoer en stelt dat de provincie jaarlijks een taakstellend budget beschikbaar maakt voor het OV-vangnet.

|   |
|---|
| <b>Kernpunt:</b> de 10 Rivierenlandse gemeenten gaan de 'Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019' met de provincie aan. |
|---|

Om het ingezette tijdspad te kunnen volgen is 1 april 2015 als uiterste datum in de overeenkomst opgenomen waarop de regiogemeenten een bevoegd orgaan zouden aanwijzen. Dit is uitgesteld tot juli 2015. De tijd die nodig is voor het inrichten van het regionale vervoerssysteem laat het niet toe om verder uit te stellen. Zie ook de planning in bijlage E.

## **2.2 Het bevoegd orgaan**

De provincie wil in de nieuwe samenwerking uitsluitend samenwerken met zes regio's en niet meer met individuele gemeenten. De samenwerkingsovereenkomst brengt daarom met zich mee dat de gemeenten één bevoegd orgaan aanwijzen dat de regie over basismobiliteit in de regio voor haar rekening neemt.

**Kernpunt:** de 10 Rivierenlandse gemeenten gaan één regionaal bevoegd orgaan aanwijzen voor het realiseren van de basismobiliteit.

Het bevoegd orgaan krijgt een aantal taken en verantwoordelijkheden. De relatie tussen de gemeenten en het bevoegd orgaan kan geregeld worden middels een aantal (juridische) vormen. De gelijkwaardigheid van de samenwerkende gemeenten in relatie tot de provincie moet hierbij voldoende geborgd zijn en de inzet van middelen moet transparant zijn. In bijlage C zijn de taken van het bevoegd orgaan en mogelijke juridische samenwerkingsvormen nader uitgewerkt.

Vanwege de urgentie om spoedig tot een bevoegd orgaan te komen wordt bij het bestuur van de bestaande Gemeenschappelijk Regeling 'Regio Rivierenland' het verzoek neergelegd om Basismobiliteit voorlopig daar onder te brengen. De Regio Rivierenland sluit dan onder meer de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 met de provincie, draagt zorg voor het opzetten van het regionale vervoerssysteem, sluit overeenkomsten met marktpartijen, doet het contractbeheer en is budgetverantwoordelijk (zie bijlage C).

Daarnaast onderzoeken de 10 samenwerkende gemeenten in een later stadium of het mogelijk is om een bedrijfsvoeringsorganisatie in te richten en de taken en verantwoordelijkheden naar deze organisatie over te dragen.

**Kernpunt:** Er zal in dit stadium geen nieuw orgaan worden opgericht voor basismobiliteit. De bestaande Gemeenschappelijk Regeling 'Regio Rivierenland' wordt gevraagd om dit op zich te nemen. Op termijn wordt de bedrijfsvoeringsorganisatie overwogen.

De bedrijfsvoeringsorganisatie is een samenwerkingsvorm die zich kenmerkt door een eenvoudige bestuurlijke structuur en is bedoeld voor taken met een geringe beleidsmatige component.

# 3 Uitgangspunten voor het vervoerssysteem

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten geformuleerd die de worden gehanteerd bij de uitwerking van het nieuwe vervoerssysteem in de regio Rivierenland.

## ***De toegang tot het maatwerkvervoer bepaalt iedere gemeente zelf***

Gemeenten bepalen voor eigen inwoners wie in aanmerking komt voor toegang tot het systeem. De toegang is een belangrijk instrument voor gemeenten om op het vervoersvolume en de uitgaven te sturen. Doordat gemeenten de invulling zelf bepalen kunnen er verschillen ontstaan. De provincie gaat over (de toegang tot) het OV-vangnet.

## ***Het maatwerkvervoer vormt een aanvulling op het reguliere OV***

Het reguliere OV (trein en bus) heeft een functie op de hoofdstromen. Het maatwerkvervoer voorziet in een behoefte waar het OV niet voldoet. Zowel waar en wanneer het OV ontbreekt als voor doelgroepen die er niet mee kunnen reizen.

Maatwerkvervoer wordt zo veel mogelijk gelijk- of volgtijdelijk gebundeld. De productformules zijn zo veel mogelijk regionaal hetzelfde. Op deze manier is het mogelijk dat vervoer van verschillende regelingen (in ieder geval Wmo en het OV-vangnet) in dezelfde rit of met hetzelfde voertuig plaatsvinden.

## ***Efficiencyvoordelen zo goed mogelijk benutten***

Vervoersstromen van het maatwerkvervoer worden regionaal gecoördineerd. Op dat schaalniveau kan optimale efficiency worden verkregen door bundeling van vervoersstromen.

De productformules zijn daarom op regionale schaal zo veel mogelijk hetzelfde. Vervoer van verschillende regelingen (zoals Wmo en het OV-vangnet) vinden zo veel mogelijk in dezelfde rit of met hetzelfde voertuig plaats.

## ***Start met Regiotaxi, ingroeimogelijkheid voor andere doelgroepen***

Het regionale vervoerssysteem heeft in ieder geval betrekking op het vervoer dat thans onder Regiotaxi valt, te weten het sociaal recreatief vervoer (Wmo) en het OV-vangnet.

Onderzoek<sup>2</sup> wijst uit dat er synergievoordelen te behalen zijn wanneer de (vervoer)taken op basis van onder meer de Jeugdwet, het leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer ook regionaal worden georganiseerd. Bestaande contracten hebben echter verschillende looptijden en de mate waarin sprake is van voordelen van regionaal onderbrengen kan per gemeente en per regeling verschillen.

Op mogelijke toekomstige ingroei wordt voorgesorteerd door een aansturingsmodel te kiezen waarin dit mogelijk is, zonder dat contracten tussentijds moeten worden opgebroken. Verdere verkenning van ingroei van andere vormen van vervoer in het regionale systeem volgt zodra het aansturingsmodel is ingericht. Gemeenten kunnen dan zelf en eventueel verschillend beslissen over de ingroei.

## ***Herkenbaar en eenvoudig vervoerssysteem***

<sup>2</sup> Rapportage Forseti, Organisatie van de basismobiliteit in de regio Rivierenland, juli 2014. Zie ook bijlage D.

Een voor de reiziger herkenbaar en eenvoudig te gebruiken vervoersysteem is iets wat zowel gemeenten als de provincie nastreven. We werken samen met de provincie aan verdere integratie tussen openbaar vervoer en maatwerkvervoer.

Minder afwijkingen zorgen voor meer combinatiemogelijkheden. En dat maakt het totale systeem goedkoper. De systeemkenmerken zijn daarom afgestemd op regionaal niveau, alsook de reizigerstarieven.

#### **Betaalbaar vervoersysteem**

Het Wmo-vervoer is betaalbaar voor diegene die hier afhankelijk van is. Het gebruik van goedkopere vormen (dan maatwerkvervoer) kan wel worden gestimuleerd, bijvoorbeeld met een reisadvies en/of prijsprikkels voor diegene die alternatieven heeft.

#### **Kansen voor het MKB**

Ook kleine ondernemers krijgen een goede kans om zelfstandig deel te nemen in de uitvoering van het vervoer. We kiezen voor een aansturingsmodel dat hier bij past.

#### **Eén vervoerloket voor reservering en informatie, zonder belangenverstremeling**

De ritaanname verloopt eenduidig en efficiënt. Dit betekent onder meer dat de klant bij een loket goed wordt geïnformeerd over de voor hem/haar beschikbare vervoermogelijkheden. Ook informatie over alternatieven voor het maatwerkvervoer worden daar gegeven, als de klant in staat is om hier gebruik van te maken.

De partij die de ritaanname doet moet deze taak uitvoeren in het belang van opdrachtgever. Daarom mag zij geen belang hebben bij een toename van het gebruik van maatwerkvervoer.

#### **Dynamische planning**

Tijdens het reserveren van de rit wordt een koppeling gemaakt met de actuele ritplanning. De klant kan zo goed worden geïnformeerd over de verwachte aankomst- en vertrektijden. De betrouwbaarheid van de afgesproken vertrek- en aankomsttijden neemt hierdoor toe.

We stimuleren reizigers om een vertrekmoment te kiezen dat bijdraagt aan een efficiënte inzet van voertuigen. Hierdoor neemt de combinatiegraad en de efficiency van het totale systeem toe.

#### **Flexibiliteit**

Enerzijds zijn de precieze gevolgen van de ontwikkelingen voor de komende jaren nog onzeker. Anderzijds willen we een duurzame regionale infrastructuur realiseren voor het vervoer. Dit vraagt om flexibiliteit in de organisatie, de productformules en de spelregels. Het wordt daarom mogelijk om de productformules gedurende de looptijd van vervoerscontracten aan te passen, alsook de hoeveelheid van het ingekochte vervoer.

#### **Kennisopbouw, duurzaamheid en continuïteit**

Samen een nieuw vervoersysteem neerzetten vraagt tijd, kennis en deskundigheid. We benutten de aanwezige kennis bij de provincie, de huidige beheerorganisatie en bij andere regio's. Ook maken we wanneer dit nodig is gebruik van externe expertise.

Het regionale systeem en de aansturing hiervan wordt op een duurzame wijze opgezet.



# 4 Keuzes voor efficiënter maatwerkvervoer

Er zijn verschillende mogelijkheden om op de kosten van het maatwerkvervoer te besparen. In bijlage D is een inschatting gemaakt van het effect van diverse maatregelen.

Op spoor van het **de toegang tot het maatwerkvervoer** blijven gemeenten autonoom. Zij bepalen zelf de toegang tot het maatwerkvervoer en daarmee de mogelijke besparing die als gevolg daarvan wordt behaald.

Op het spoor van **efficiënter organiseren** van het maatwerkvervoer werken de regiogemeenten samen om efficiency te bereiken. Welke mogelijkheden we daarvoor creëren wordt onder meer bepaald met het aansturingsmodel dat we kiezen.

## 4.1 Het aansturingsmodel

De taken die bij de totstandkoming van het vervoer moeten worden belegd kunnen op verschillende manieren bij één of bij meerdere partijen worden belegd. In bijlage B zijn verschillende aansturingsmodellen beschreven met hun kenmerken en verschillen. De totale kosten om het vervoer tot stand te brengen verschillen daarbij op voorhand niet per model.

We kiezen voor het model dat het beste tegemoet komt aan onze uitgangspunten. Dit is het regiecentralemodel, waarbij er sprake is van een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor meerdere vervoersregeling bundelt, plant en uitzet bij de vervoerder(s). Het vervoer kopen we in dit model separaat in. Dit betekent dat de gecontracteerde vervoerders zich beperken tot het uitvoeren van het vervoer. De systeemkenmerken zijn afgestemd zodat de kwaliteit overal hetzelfde is.

|   |
|---|
| De 10 Rivierenlandse gemeenten kiezen voor het <b>regiecentrale-model</b> . |
|---|

Ten opzichte van de andere modellen heeft de regiecentrale de volgende *voordelen*:

- Er is sprake van een scheiding van ritaanname en uitvoering (dit i.t.t. het all-in model). Een zelfstandige regiecentrale heeft geen prikkel om zoveel mogelijk ritten te boeken. Dit sluit aan bij de wens om onafhankelijke informatie te kunnen verstrekken aan reizigers over andere vormen van vervoer, zoals het lijngebonden OV en vrijwilligersinitiatieven.
- Er is sprake van een optimale efficiency in de planning (dit i.t.t. het callcenter-model). De operationele regie is met de regiecentrale op één centraal punt georganiseerd. Dit sluit aan bij de wens om zo veel mogelijk kostenvoordeel te hebben van de regionale bundeling.
- De kansen voor het MKB<sup>3</sup> zijn in dit model het grootst (ten opzichte van de andere modellen). Met dit model kunnen meerdere (en kleinere) vervoerders naast elkaar worden ingeschakeld voor het rijden van de ritten. Dit model past beter, dan het all-in contract, bij de Aanbestedingswet.
- Dit model biedt de beste mogelijkheid om meerdere vormen van maatwerkvervoer integraal te organiseren en dus optimale efficiency te realiseren. De regiecentrale biedt de mogelijkheid om klein te beginnen (alleen Regiotaxi) en om in de loop van de tijd andere vormen van vervoer hierin onder te brengen, zonder dat het hele systeem opnieuw moet worden aanbesteed. Zo kunnen voor- en nadelen van meer integratie worden verkend tegen beperkte risico's. In de andere modellen is dit ingewikkelder.

---

<sup>3</sup> Midden- en KleinBedrijf

- Het model is flexibel. De spelregels van het systeem kunnen gedurende het contract worden aangepast en vervoervormen kunnen gefaseerd ingroeien.

Een *nadeel* van het regiecentrale-model is de beperkte ervaring die hiermee in Nederland is opgedaan. In Zeeland en Flevoland zijn hier sinds kort wel ervaringen mee, maar het is nog geen uitgebreid beproefd model.

Met goede spelregels en prikkels in het bestek wordt gestuurd op de hoofdtak van de regiecentrale: het zo efficiënt mogelijk plannen. De bestekken worden onder begeleiding van adviesbureau Forseti en in samenwerking met de andere regio's en met de provincie Gelderland ontwikkeld, waarna een regionale verfijning plaatsvindt.

#### **4.2 Ingroei van andere vervoersvormen**

De regiecentrale zorgt ervoor dat het Regiotaxivervoer (Wmo en OV-vangnet) efficiënt wordt gepland.

De regiecentrale biedt daarnaast de mogelijkheid om op termijn ook **over meerdere vervoersregelingen<sup>4</sup> heen** efficiënt te plannen. De regiecentrale overziet dan het gehele speelveld in de regio. Hier liggen mogelijk kansen om de totale kosten van maatwerkvervoer te drukken. Zie ook bijlage D.

Het inrichten van de regionale regiecentrale wil echter nog **niet** zeggen dat de ingroei van andere vervoersvormen in onze regio **direct** gebeurt. Het is belangrijk dat de samenwerkende gemeenten langzaam kunnen groeien in de samenwerking, zowel qua ambities als qua vormen van vervoer. Door met het Regiotaxivervoer te beginnen en van daaruit verder uit te bouwen met andere vervoersvormen kan dit gestalte krijgen.

Het blijft mogelijk voor gemeenten om zelf de keuze te maken welke vormen van vervoer uiteindelijk wel en niet op regionaal niveau geregeld worden.

---

<sup>4</sup>Zoals Wmo, Jeugdwet, Participatiewet, Leerlingenvervoer en OV-vangnet

# Bijlage A

## Samenwerkingsovereenkomst

### Basismobiliteit

Onderstaande samenvatting geeft puntsgewijs kort de afspraken weer die verband hebben met de samenwerkingsovereenkomst basismobiliteit (SWO). Daar waar sprake is van "de regio" worden de deelnemende gemeenten in Rivierenland bedoeld.

#### **Kernpunten nieuwe overeenkomst**

- De nieuwe SWO heeft een looptijd van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2019.
- De overeenkomst kan, met wederzijdse overeenstemming, drie maal met één jaar verlengd worden.
- De provincie stelt aan de regio budget beschikbaar voor de uitvoering van het nieuw te ontwikkelen systeem.
- De SWO is uiterlijk op 1 april 2015 vanuit de regio door een bevoegd orgaan getekend (uitstel is verleend door de provincie tot juli 2015).
- De provincie mandateert de regio voor de uitvoering van OV taken.
- De regio heeft uiterlijk op 1 januari 2016 een adequate, regionale uitvoeringsorganisatie die gericht is op de aanbesteding, het beheer en de uitvoering van het vervoer inclusief de vangnetfunctie van het OV.
- Uiterlijk op 1 oktober 2016 dient duidelijk te zijn dat de regio succesvol heeft aanbesteed en de contracten voldoende zijn geïmplementeerd.
- Voldoet een regio niet aan deze voorwaarden dan kan de provincie zich terugtrekken om zelf de vangnetfunctie voor het OV te organiseren. Er worden dan geen budgetten aan de regio ter beschikking gesteld.
- Iedereen in Gelderland moet zich zelfstandig tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen in een herkenbaar vervoersysteem.
- De regio is vanaf 1 januari 2017 verantwoordelijk voor: de vangnetfunctie van het OV, de afstemming tussen de deelnemende gemeenten, de aanbesteding, het contractbeheer, de klachtenregeling en de monitoring van de kwaliteit.
- De regio is financieel risicodragend. Maar wanneer beleidsmaatregelen vanuit de provincie ervoor zorgen dat het budget voor de vangnetfunctie voor het OV onvoldoende blijkt, dan zorgt de provincie voor compensatie.
- Er komt een ambtelijke projectgroep waarin de gemeente en de provincie zitting hebben. De projectgroep heeft als taak: het door ontwikkelen van de basismobiliteit en de integratie tussen maatwerkvervoer en OV, het ontwikkelen van vervoersalternatieven binnen de OV-vangnetfunctie, het adviseren over de beheertaken zoals tarieven, kwaliteit, klanttevredenheid, contractbeheer, financiering, kostenbeheersing en managementinformatie.
- De regio is bevoegd de overeenkomst op te zeggen met een opzegtermijn van 12 maanden.

#### **Financiën**

Als het gaat om de betrokkenheid en financiële ondersteuning van aanvullende openbaar vervoervoorzieningen, blijft de provincie Gelderland haar verantwoordelijkheid nemen. Gedeputeerde staten verstrekt jaarlijks een taakstellend budget aan de 10 samenwerkende gemeenten in de regio Rivierenland van € 1.124.000 als bijdrage. Het budget is opgebouwd uit:

- Een bijdrage voor het Wmo deel. € 0,84 per zone op basis van de afgenomen Wmo-zones uit 2013. Dit betreft € 503.000 per jaar.

- € 501.000 per jaar voor de uitvoering van de vangnetfunctie voor het OV. De provincie heeft haar OV-uitgaven binnen Regiotaxi verdubbeld en beschikbaar gesteld voor deze taak. Hiermee wordt het financiële risico tot een minimum beperkt.
- € 120.000 per jaar voor de beheertaken. De provincie betaalt nu de helft van de beheerskosten (€ 600.000 in geheel Gelderland), dit bedrag is evenredig over de regio's verdeeld (€ 120.000 per regio).

**Tabel: Provinciale bijdragen**

| <b>Gemeentelijke vervoersstromen</b> | <b>Wmo-vervoer</b> | <b>OV-vervoer</b> | <b>Beheer</b>          |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------|------------------------|
| Buren                                | € 38.899           | € 53.013          | <b>€120.000 totaal</b> |
| Culemborg                            | € 42.109           | € 59.477          |                        |
| Geldermalsen                         | € 56.334           | € 47.625          |                        |
| Lingewaal                            | € 14.145           | € 10.784          |                        |
| Maasdriel                            | € 41.721           | € 50.819          |                        |
| Neder-Betuwe                         | € 33.136           | € 40.387          |                        |
| Neerijnen                            | € 22.791           | € 26.896          |                        |
| Tiel                                 | € 115.089          | € 107.462         |                        |
| West Maas en Waal                    | € 68.430           | € 40.986          |                        |
| Zaltbommel                           | € 70.245           | € 63.549          |                        |
| <b>Totaal</b>                        | <b>€ 502.900</b>   | <b>€ 500.997</b>  |                        |

### ***Gemeentelijke bijdrage aan de basismobiliteit***

De kosten voor het oprichten van een regionale organisatie en de financiële implicatie van het vervoer vanaf 1-1-2017 zijn op voorhand lastig in te schatten omdat deze van diverse factoren afhankelijk zijn. De gemeentelijke bijdrage Basismobiliteit is dan ook afhankelijk van de marktomstandigheden, de omvang van het vervoer, de regionale invulling van de beheertaken en de ritbijdragen die de reiziger betaalt.

***De concept samenwerkingsovereenkomst, inclusief de bijlagen 1 en 2 is op de volgende pagina's integraal opgenomen.***

# Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit regio Rivierenland

## 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. 4 november 2014, hierna te noemen 'de provincie',

<Het bevoegd orgaan>,

vertegenwoordigd door @@, handelend ten uitvoering van de besluiten van:

De gemeente Buren, d.d. @@@,

De gemeente Culemborg, d.d. @@@,

De gemeente Geldermalsen, d.d. @@@,

De gemeente Lingewaal, d.d. @@@,

De gemeente Maasdriel, d.d. @@@,

De gemeente Neder-Betuwe, d.d. @@@,

De gemeente Neerijnen, d.d. @@@,

De gemeente Tiel, d.d. @@@,

De gemeente West-Maas en Waal, d.d. @@@,

De gemeente Zaltbommel, 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 leerlingenvervoer 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 Buren, Culemborg, Geldermalsen, Lingewaal, Maasdriel, Neder-Betuwe, Neerijnen, Tiel, West-Maas en Waal en Zaltbommel zijn overeengekomen samen te werken in de regio 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 en waarbij

- de provincie budget en expertise beschikbaar stelt om tot een optimaal vervoeraanbod te komen;
- g. Gedeputeerde Staten zijn daarom bereid de regio een mandaat te verstrekken om een deel van hun taken 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.

En zijn het volgende overeengekomen:

## **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 het OV-vangnet, 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 het OV-vangnet 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, waaronder het reizigerstarief voor het OV-vangnet;
2. Verstrekt financiële middelen conform artikel 8;
3. Brengt kennis in in het te formeren regionaal ontwikkelteam;
4. Onderhoudt contacten met aangrenzende OV-autoriteiten om te bevorderen dat het OV-vangnet, daar waar gewenst, ook goede mogelijkheden biedt om over de regio-, provincie- en landsgrenzen heen te reizen;
5. 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;
6. Toetst of bij de invulling van het OV-vangnet in de regio de kwaliteit voldoende is waarbij de situatie in 2014 als referentie geldt;
7. Behoudt zich het recht voor om de financiële bijdrage aan de regio voor het OV-vangnet te beëindigen 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.
8. Kan, indien toepassing is gegeven aan lid 7 van dit artikel, het OV-vangnet in eigen beheer opzetten.

#### **Artikel 5 – Taken en bevoegdheden van de regio**

De regio:

1. Is vanaf 1 januari 2017 verantwoordelijk voor het OV-vangnet in de regio door middel van af te sluiten contracten betreffende regiotaxi ('openbaar vervoer op afroep' WP2000) of door middel van alternatieve mobiliteitsoplossingen, bij voorbeeld met inzet van vrijwilligers;
2. Vult het OV-vangnet 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 regie wordt ingevuld;
8. Is verantwoordelijk voor de in- of aanbesteding, het contractbeheer, een adequate klachtenregeling en de monitoring van de kwaliteit van het OV-vangnet;
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 het OV-vangnet 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 het OV-vangnet 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 het OV-vangnet 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 € 620.997,- (prijsspeil 2014) voor de gemandateerde taak (OV en beheer), als bedoeld in art. 5.1.
2. De regio is financieel risicodragend voor het OV-vangnet, 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, zal de provincie deze overschrijding compenseren.
4. Wanneer door toepassing te geven aan artikel 9 en met in achtname van het gestelde in artikel 9, het op basis van lid 1 van dit artikel 8 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 € 502.900,- (prijsspeil 2014) voor het door haar te organiseren Wmo-vervoer.
6. De bedragen genoemd in de leden 1 en 5 zijn exclusief de provinciale bijdragen voor de gemeente Druten. De gemeente Druten wil zich aansluiten bij een regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten van de voormalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen. De voor Druten beschikbare middelen komen voor die regio beschikbaar wanneer de provincie met die regio een Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 afsluit.
7. 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.
8. De financiële middelen van de provincie worden beschikbaar gesteld vanaf december 2016 als de uitslagen van de regionale aanbestedingen bekend zijn en een start kan worden gemaakt met de uitvoering van het vervoer op 1 januari 2017.
9. De kosten van ambtelijke en bestuurlijke inzet worden tussen partijen niet verrekend.
10. De methodiek waarmee de bedragen in dit artikel tot stand zijn gekomen en de opbouw van deze bedragen zijn bijgevoegd in bijlage 2
11. Alle bedragen genoemd in deze overeenkomst zijn exclusief BTW. 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 5 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 11 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.....  
<Bevoegd orgaan>

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

Dhr/Mw @@

### **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 het OV-vangnet.
- Regiecentrale: partij die uitvoering geeft aan het met elkaar afstemmen en efficiënt inrichten van het OV-vangnet en het doelgroepenvervoer.
- Doelgroepenvervoer: is het geheel aan niet-openbare vervoersystemen gebaseerd op wettelijke regelingen voor specifieke doelgroepen.

## **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 dichter bij 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 jaar<sup>5</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.
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. *Begin 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.

---

<sup>5</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.

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.

## 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 het OV-vangnet 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 het OV-vangnet waaronder Regiotaxi OV.

Het taakstellende budget voor de beheerkosten en de kosten van het OV-vangnet bestaat uit de volgende twee delen.

- 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.

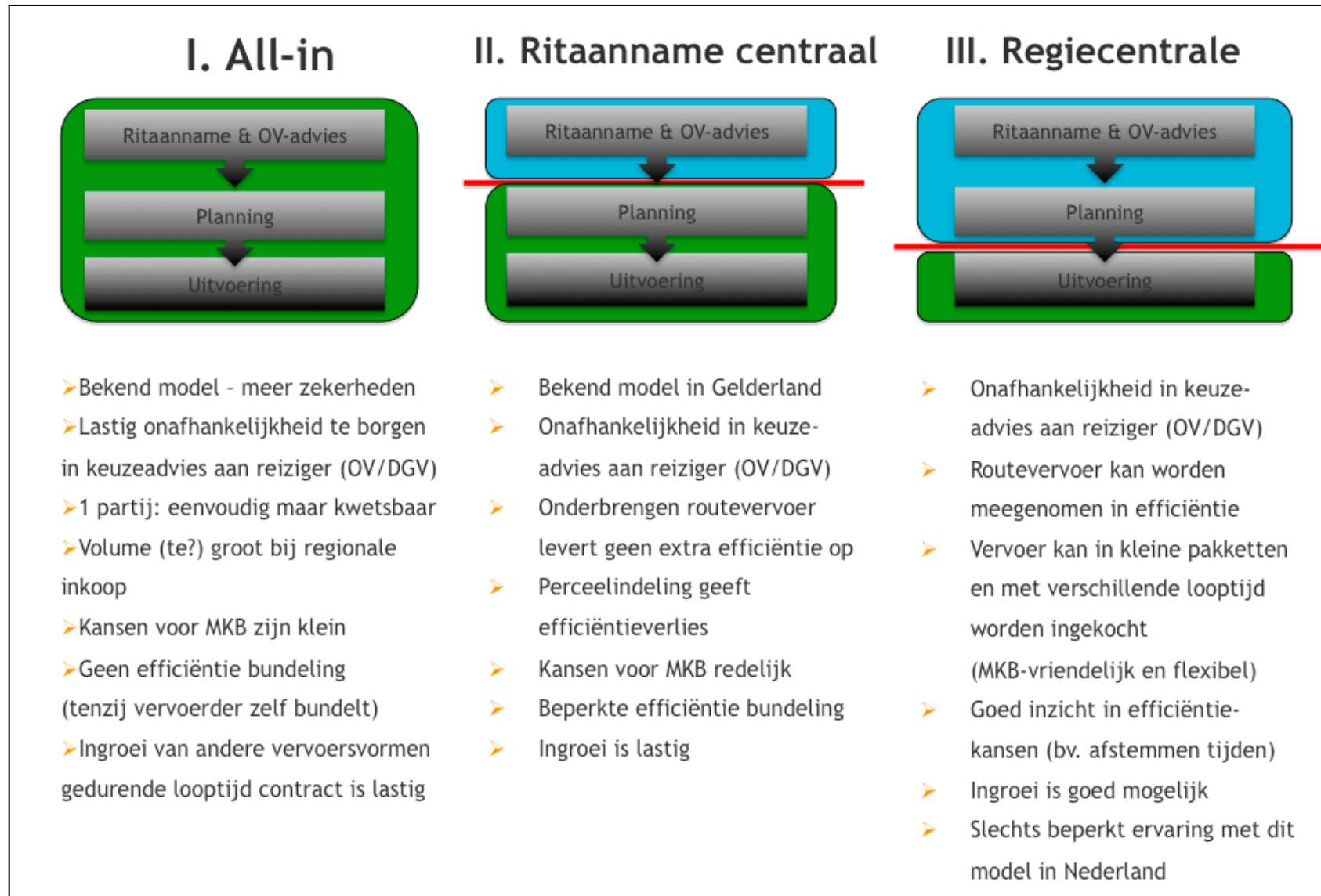


| ALGEMEEN                |                   |                  |                |
|-------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| REGIO EN GEMEENTEN      |                   | WMO              | OV             |
| Regio                   | Gemeenten         | WMO-zones 2013   | OV-zones 2013  |
| <b>Achterhoek</b>       | 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          |
|                         | <b>Totaal</b>     | <b>1.005.474</b> | <b>101.795</b> |
| <b>Food Valley</b>      | 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         |
|                         | <b>Totaal</b>     | <b>757.265</b>   | <b>140.898</b> |
| <b>Noord-Veluwe</b>     | Elburg            | 33.402           | 4.905          |
|                         | Ermelo            | 62.143           | 13.891         |
|                         | Harderwijk        | 100.351          | 7.569          |
|                         | Nunspeet          | 75.765           | 6.091          |
|                         | Oldebroek         | 36.022           | 3.381          |
|                         | Putten            | 0                | 11.217         |
|                         | <b>Totaal</b>     | <b>307.683</b>   | <b>47.054</b>  |
| <b>Rivierenland</b>     | 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         |
|                         | <b>Totaal</b>     | <b>670.929</b>   | <b>119.768</b> |
| <b>Stedendriehoek</b>   | Apeldoorn         | 429.203          | 48.637         |
|                         | Brummen           | 56.031           | 3.803          |
|                         | Deventer          | 0                | 0              |
|                         | Epe               | 128.498          | 22.284         |
|                         | Hatterum          | 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> |
| <b>Totaal gemeenten</b> |                   | <b>3.700.848</b> | <b>510.608</b> |

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          |
| <b>€ 120.000</b>    | <b>€ 842.231</b>   | <b>€ 458.529</b>   | <b>€ 1.420.760</b> |
|                     | € 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          |
| <b>€ 120.000</b>    | <b>€ 634.320</b>   | <b>€ 634.666</b>   | <b>€ 1.388.986</b> |
|                     | € 27.979           | € 22.094           | € 50.073           |
|                     | € 52.054           | € 62.571           | € 114.625          |
|                     | € 84.059           | € 34.094           | € 118.153          |
|                     | € 63.464           | € 27.437           | € 90.901           |
|                     | € 30.174           | € 15.229           | € 45.403           |
|                     | € 0                | € 50.526           | € 50.526           |
| <b>€ 120.000</b>    | <b>€ 257.729</b>   | <b>€ 211.952</b>   | <b>€ 589.681</b>   |
|                     | € 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          |
| <b>€ 120.000</b>    | <b>€ 562.001</b>   | <b>€ 539.487</b>   | <b>€ 1.221.488</b> |
|                     | € 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          |
|                     | € 65.374           | € 22.450           | € 87.824           |
|                     | € 92.826           | € 52.296           | € 145.123          |
| <b>€ 120.000</b>    | <b>€ 803.719</b>   | <b>€ 455.367</b>   | <b>€ 1.379.085</b> |
| <b>€ 600.000</b>    | <b>€ 3.100.000</b> | <b>€ 2.300.000</b> | <b>€ 6.000.000</b> |

# Bijlage B Aansturingsmodellen



# Bijlage C Het bevoegd orgaan

In de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 zijn een aantal taken en verantwoordelijkheden opgenomen die in de regio dienen te worden georganiseerd in de vorm van een bevoegd orgaan met een uitvoeringsorganisatie. Aan deze organisatie kan op verschillende manieren vorm worden gegeven, maar de taken en verantwoordelijkheden zullen daarbij niet verschillen.

Allereerst zijn in de onderstaande tabel de taken en verantwoordelijkheden weergegeven die in de samenwerkingsovereenkomst zijn opgenomen. Vervolgens zijn een aantal mogelijkheden voor het regionaal organiseren van deze taken en verantwoordelijkheden verder uitgewerkt.

## Taken en verantwoordelijkheden:

- sluit namens de 10 gemeenten de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 met de provincie;
- is verantwoordelijk voor het organiseren en afstemmen van alle kleinschalig vervoer (nu Regiotaxi) in de 10 gemeenten;
- krijgt, naast het gemeentelijke (Wmo-)vervoer, ook de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het provinciale OV-vangnet;
- ontvangt de bijdrage van de provincie;
- sluit overeenkomsten met uitvoerende marktpartijen en wordt opdrachtgever voor de regiecentrale en/of de vervoerder(s);
- is budgetverantwoordelijk (NB: wanneer beleidsmaatregelen vanuit de provincie meer OV-budget vragen dan zorgt de provincie voor compensatie);
- is verantwoordelijk voor de aanbesteding(en) die leiden tot het vervoer per 1-1-2017;
- is opdrachtgever voor de regiecentrale en/of de vervoerder(s) en verantwoordelijk voor het beheer van deze contracten;
- is verantwoordelijk voor een adequate klachtenregeling en monitoring van de uitvoeringskwaliteit;
- is verantwoordelijk voor adequate kwartaalrapportages over het gebruik en de kostenontwikkeling van het OV-vangnet;
- stelt jaarlijks een verantwoording op waaruit blijkt wat de kosten zijn geweest voor het uitvoeren van de gemandateerde taak;
- stelt een bestedingsplan op voor eventuele overschotten van middelen voor de gemandateerde OV-taak.

Er bestaat de mogelijkheid om een aantal van de uitvoeringstaken (deels) te beleggen bij een andere partij. De onderstaande beheertaken worden op dit moment door het provinciale beheerbureau uitgevoerd. De jaarlijkse kosten voor de regio Rivierenland bedragen hiervoor €240.000. Hiervan wordt nu €120.000 door de provincie en €120.000 door de regiogemeenten betaald. In de samenwerkingsovereenkomst is deze provinciale bijdrage ook als taakstellend budget opgenomen. De beleidsmatige ondersteuning behorende bij de taken en verantwoordelijkheden is vooraf niet goed te kwantificeren.

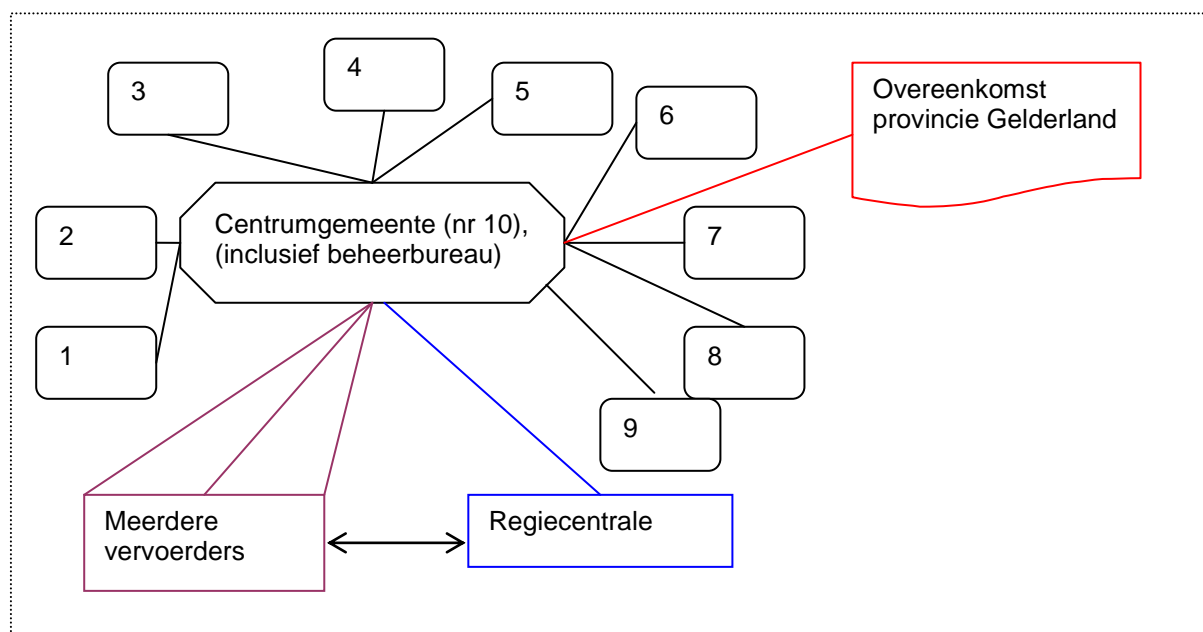
## Inhoudelijke beschrijving beheertaken:

- Klachtenloket: een onafhankelijk loket waar reizigers terecht kunnen met klachten over Regiotaxi. De uitvoeringsorganisatie ziet toe op juiste afhandeling;
- Contractbeheer: vanuit de rol van opdrachtgever beheren van de contracten met de vervoerders en het callcenter;
- ICT: ontwikkeling, inrichten en beheren van ICT-systemen die benodigd zijn voor het uitvoeren van de beheertaken;
- Monitoring vervoer: monitoren en toetsen van de uitvoering van het vervoer. In de huidige situatie wordt dit via een real-time systeem (relatief uitgebreid) gedaan;
- Financiële afhandeling: opmaken van facturen voor vervoerders en callcenter.

## Optie 1: Centrumregeling

Een centrumregeling houdt in dat één gemeente alle afgesproken taken uitvoert mede namens de anderen.

### Schematische weergave Centrumregeling



#### Voordelen van een centrumregeling/ één centrumgemeente

- Simpele structuur
- Personeel (beheerorganisatie) kan in dienst/uitgeleend worden aan één andere gemeente

#### Nadelen van een centrumregeling/ één centrumgemeente

Raden en colleges worden op afstand gezet. Er is er eentje met meer "macht", bijvoorbeeld als het gaat over de begroting en jaarrekening. Deze bevoegdheid zal uiteindelijk altijd bij de centrumgemeente liggen ook al wordt hierbij een "advies" gevraagd aan de andere gemeenten.

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Oprichten             | Vaststellen van een gemeenschappelijke regeling door de colleges van de deelnemende gemeenten gezamenlijk na <u>verkregen toestemming van de gemeenteraden.</u>                  |
| Rechtspersoon         | Nee <sup>6</sup>   |
| Bestuurlijke drukte   | Nee  |
| Bevoegdheidsverdeling | Mandaat of delegatie   |
| Zeggenschap/invloed   | Via GR en eventueel via inspraak op begroting en jaarrekening van de centrumgemeente. Verder geldt de gebruikelijke verantwoordings- en informatieplicht tussen college en raad. |
| Aanbesteding          | Nee, mits er sprake is van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• een taak van openbaar belang</li> <li>• wederzijdse rechten en plichten dat min. 90% van</li> </ul>         |

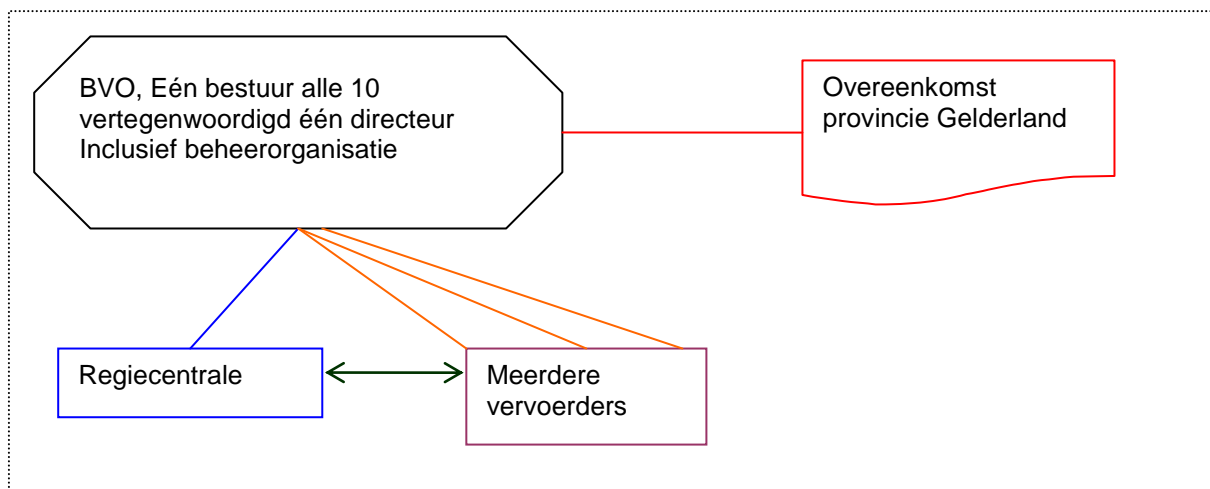
<sup>6</sup> Ondanks dat de centrumregeling op zich geen rechtspersoon is, kan de provincie wel instemmen met een centrumgemeente omdat die als rechtspersoon zal optreden.

|           |   |
|-----------|---|
|           | activiteiten betrekking heeft op de taak van openbaar belang <ul style="list-style-type: none"> <li>• alleen de reële kosten worden vergoed en</li> <li>• er geen private partijen deelnemen.</li> </ul>                                |
| BTW       | In principe is er sprake van een BTW-plicht, omdat er voor de overheid geen algemene uitzondering bestaat. Er gelden wel specifieke uitzonderingen, maar die hangen af van specifieke omstandigheden. Dit moet nader uitgezocht worden. |
| Personeel | Ambtenaren in dienst van de centrumgemeente, of via detachering.  |

## Optie 2: BedrijfsVoeringsOrganisatie

Een tweede optie is de met ingang van januari 2015 mogelijk geworden BedrijfsVoeringsOrganisatie (BVO). Gericht op uitvoerende taken en voorzien van een "simpele" bestuurlijke structuur omdat er maar één bestuur is. De BVO wordt soms vergeleken met de privaatrechtelijke stichtingsvorm en is als publiekrechtelijke tegenhanger daarvan wettelijk mogelijk gemaakt.

### Schematische weergave Bedrijfsvoeringsorganisatie



#### Voordelen van een bedrijfsvoeringsorganisatie

- Geen bestuurlijke drukte, vanwege de platte organisatie (geen AB en DB, maar één bestuur)
- Eigenstandige organisatie met rechtspersoonlijkheid
- Gelijkwaardigheid tussen de partners

#### Nadelen van een bedrijfsvoeringsorganisatie

Het is een nieuwe vorm waarmee nog niet veel ervaring mee is opgedaan

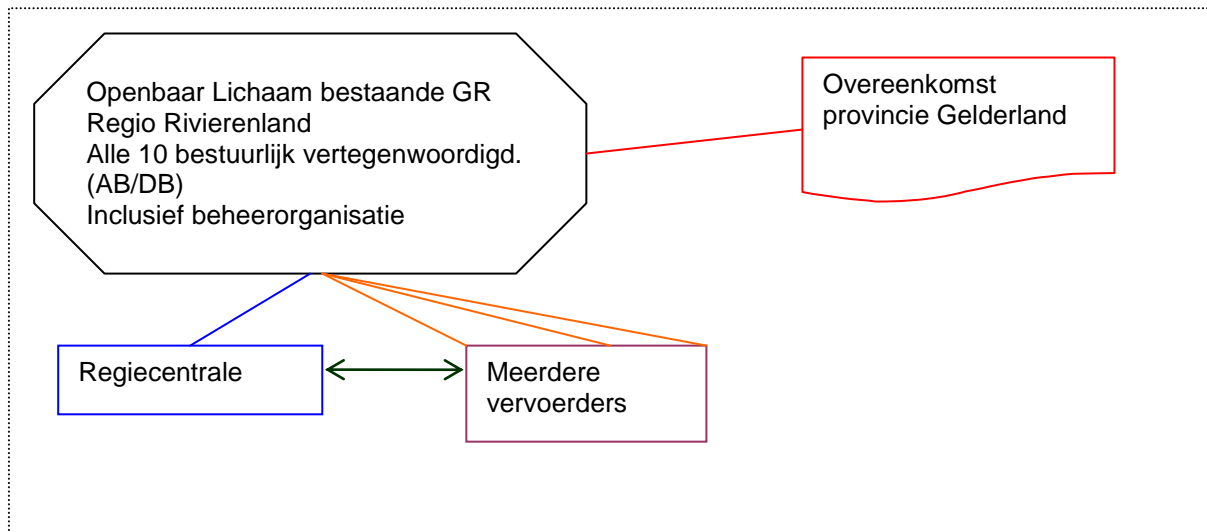
|               |   |
|---------------|---|
| Oprichten     | Vaststellen van een gemeenschappelijke regeling door de colleges van de deelnemende gemeenten gezamenlijk na <u>verkregen toestemming van de gemeenteraden.</u> |
| Rechtspersoon | Ja  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Bestuurlijke drukte   | Eén bestuur met eigen taken en bevoegdheden en overlegstructuur.   |
| Bevoegdheidsverdeling | Mandaat of delegatie aan de beheerorganisatie  |
| Zeggenschap/invloed   | Bestuursleden zijn verantwoording schuldig aan hun raden en colleges en hebben informatieplicht jegens colleges en raden. Verder geldt de gebruikelijke verantwoordings- en informatieplicht tussen college en raad.   |
| Aanbesteding          | Nee, mits sprake is van: <ul style="list-style-type: none"> <li>toezicht op de betrokken rechtspersoon zoals op zijn eigen diensten</li> <li>min. 90% van de activiteiten van de rechtspersoon wordt uitgevoerd voor de deelnemende gemeenten</li> <li>er geen privé deelneming is in de rechtspersoon.</li> </ul> |
| BTW                   | In principe is er sprake van een BTW-plicht, omdat er voor de overheid geen algemene uitzondering bestaat. Er gelden wel specifieke uitzonderingen, maar die hangen af van specifieke omstandigheden. Dit moet nader uitgezocht worden.  |
| Personeel             | Ambtenaren in dienst van BVO (of via detachering).   |

### Optie 3: een openbaar lichaam zoals bedoeld in de Wet Gemeenschappelijke Regeling

Een derde optie is het dat een openbaar lichaam het bevoegd orgaan wordt. De bestaande Regio Rivierenland is zo'n openbaar lichaam.

Schematische weergave openbaar lichaam



#### Voordelen van Openbaar lichaam

- Eigenstandige organisatie met rechtspersoonlijkheid
- Gelijkwaardigheid tussen de partners

*Indien een nieuw orgaan wordt opgericht:* bestuurlijke drukte en hogere kosten.

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Oprichten             | Vaststellen van een gemeenschappelijke regeling door de colleges van de deelnemende gemeenten gezamenlijk na verkregen toestemming van de gemeenteraden  |
| Rechtspersoon         | Ja   |
| Bestuurlijke drukte   | Algemeen bestuur (AB), dagelijks bestuur (DB) en voorzitter met hun eigen taken en bevoegdheden en overlegstructuur. Bij de bestaande GR Regio Rivierenland is dit al het geval.   |
| Bevoegdheidsverdeling | Mandaat of delegatie.  |
| Zeggenschap/invloed   | DB heeft verantwoordings- en informatieplicht jegens het AB. Leden van het AB zijn verantwoording schuldig aan eigen raad en college. AB heeft plicht de colleges en raden te informeren. Verder geldt de gebruikelijke verantwoordings- en informatieplicht tussen college en raad.                                     |
| Aanbesteding          | Nee, mits sprake is van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• toezicht op de betrokken rechtspersoon zoals op zijn eigen diensten</li> <li>• min. 90% van de activiteiten van de rechtspersoon wordt uitgevoerd voor de deelnemende gemeenten</li> <li>• er geen privé deelneming is in de rechtspersoon.</li> </ul> |
| BTW                   | In principe is er sprake van een BTW-plicht, omdat er voor de overheid geen algemene uitzondering bestaat. Er gelden wel specifieke uitzonderingen, maar die hangen af van specifieke omstandigheden. Dit moet nader uitgezocht worden.  |
| Personeel             | Ambtenaren in dienst van openbaar lichaam (of via detachering).  |

# Bijlage D

## Besparingsmogelijkheden

In onderstaande tabel zijn inschattingen opgenomen van de besparingen die per maatregel te verwachten zijn. De besparingen staan los van de keuze voor een aansturingsmodel (bijlage B).

|                          | Vervolgstep                                       | Effect  | Voordeel                                     |
|--------------------------|---|---|--|
| Beleid                   | Aanpassen indicatiestelling doelgroepenvervoer    | Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen.                                 | 15-25% besparing                             |
| Groepsvervoer            | Samenvoegen AWBZ-vervoer instellingen             | Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes.                 | 5-10% besparing op kosten AWBZ-vervoer       |
|                          | Samenvoegen Leerlingenvervoer (AV) gemeenten      | Samenvoegen vervoercontracten van gemeenten leidt tot minder voertuigen en hogere bezettingsgraad voertuigen. | 5-10% voertuigbesparing                      |
|                          | Samenvoegen contracten AWBZ- en leerlingenvervoer | Volgtijdelijk combineren van AWBZ en leerlingenvervoer leidt tot efficiënter vervoer.                         | 0-5% besparing op kosten LLV en AWBZ-vervoer |
| Vraagafhankelijk vervoer | Beïnvloeden vraag                                 | Afvlakken pieken in het vervoer en hogere combinatiegraad   | 0-10% besparing op kosten Wmo-vervoer        |
| Organisatie              | Centrale ritplanning of regiecentrale             | Zelf (laten) plannen en sturen op kosten en kwaliteit leidt tot optimale inzet van voertuigen                 | 0-10% besparing <sup>3</sup>                 |
|                          | Samenwerking beleid en uitvoering                 | Efficiëntere inzet + kwaliteit dienstverlening  |  |

(Rapport Forseti)

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



# Bijlage E Planning

|  | 2015 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2016 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2017 |
|--|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
|  | feb  | mrt | apr | mei | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | jan | feb  | mrt | apr | mei | jun | jul | aug | sep | okt | nov | dec | jan |      |
| Vaststelling kadernota                     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
| Aanwijzen bevoegd orgaan                   |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
| Samenwerkingsovereenkomst met de provincie |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
| Uitvoeringsplan gereed                     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
| <b>Regiecentrale</b>                       |      |     | A   |     |     |     | A   | B   |     |     |     | C   | D    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
| <b>Vervoer</b>                             |      |     | A   |     |     |     | A   |     |     |     |     | B   |      |     |     | C   | D   |     |     |     |     |     |     |     |      |
| Start vervoer                              |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |

|                |
|----------------|
| Bovenregionaal |
| Regionaal      |

**Fasen aanbesteding:**

- A voorbereiding bestekken
- B bestek gereed, aanbestedingstraject
- C gunning
- D implementatie

# Bijlage F Begrippen

|   |  |
|---|--|
| <i>Basismobiliteit</i>                    | De mogelijkheid voor iedereen binnen de regio om zich zo zelfstandig mogelijk en tegen een redelijk tarief met een vorm van (openbaar) vervoer te verplaatsen.   |
| <i>(Regulier) 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-vangnet, aanvullend OV, Flexnet</i> | Maatwerkvervoer dat wordt ingezet waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst. Dit vervoer voorziet in de bereikbaarheid wanneer of waar het reguliere openbaar vervoer niet aanwezig is.   |
| <i>Maatwerkvervoer</i>                    | Kleinschalig collectief vervoer per taxi(bus). Routes en tijden zijn afhankelijk van de daadwerkelijke vraag. Maatwerk wordt pas geboden zodra er een vervoervraag is (bijvoorbeeld alleen na oproep) of voldoet aan de bijzondere vervoerbehoefden van de gebruiker (waar het reguliere openbaar vervoer niet in kan voorzien). Voorbeelden van maatwerkvervoer zijn het OV-vangnet en Wmo-vervoer. |
| <i>Doelgroepenvervoer</i>                 | Het geheel aan niet-openbare vervoerssystemen gebaseerd op wettelijke regelingen voor specifieke doelgroepen.  |
| <i>Regiecentrale</i>                      | Partij die uitvoering geeft aan het met elkaar afstemmen en efficiënt inrichten van het maatwerkvervoer. In de regiecentrale worden verschillende ritten en reizigers vanuit verschillende regelingen met elkaar gecombineerd tot een efficiënte ritplanning. De planning en de uitvoering van het vervoer zijn bij het gebruik van een regiecentrale van elkaar losgekoppeld.                       |