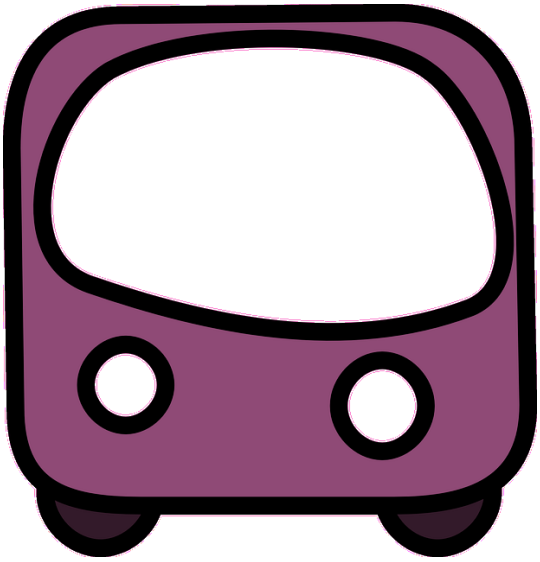
Basismobiliteit in de regio Achterhoek

Concept-Kadernota

Projectgroep Basismobiliteit Achterhoek
22 mei 2015



Gemeente Aalten
gemeente Berkelland
gemeente Bronckhorst
gemeente [gD] Doetinchem
gemeente Oost Gelre
gemeente Oude IJsselstreek
gemeente Winterswijk

INHOUD

Inhoud 1
1 Samenvatting 2
2 Inleiding 5
2.1 Aanleiding Basismobiliteit 5
2.2 Uitgangspunten 6
3 Ontwikkelingen 7
3.1 Landelijk 7
3.2 Provinciaal 7
3.3 Regionaal 7
3.4 Lokaal 7
4 Analyse 8
4.1 Onderzoek Cissonius Groep 8
4.2 Vervoeromvang 8
4.3 Conclusie 9
5 Scope van Basismobiliteit 10
6 Sturen op de vraag naar vervoer 11
6.1 Inzetten op locatie van voorzieningen 11
6.2 Inzetten op versterken eigen kracht 11
6.3 Maatwerk verbreden 12
7 Sturen op het aanbod van vervoer 13
8 Sturen op inkoop en beheer 14
8.1 Procesmodel 14
8.2 Organisatieopzet 16
8.2.1 Gemeenten 16
8.2.2 Provincie Gelderland 17
8.2.3 Beheerorganisatie 17
8.2.4 Ontwikkelteam 18
8.2.5 Regiecentrale 19
8.2.6 Vervoerders 20
9 Hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer 21
9.1 OV–Visie provincie Gelderland 21
9.2 Kansrijke oplossingen 21
10 Financiën en risico's 23
10.1 Kosten 23
10.2 Bijdrage van de provincie 23
10.3 Bijdragen van de gemeenten 23
10.4 Risico's 23
11 Planning 24
12 Communicatie 25
Bijlage 1 Relevante bestaande vervoerprojecten 26
Bijlage 2 Basismobiliteit in de coalitieprogramma's 27
Bijlage 3 Samenwerkingsovereenkomst met de provincie Gelderland 28
Bijlage 4 Lopende vervoercontracten 29
Bijlage 5 Kenmerken rechtsvormen beheerorganisatie 30
Bijlage 6 Vergelijking rechtsvormen beheerorganisatie 33
Bijlage 7 Vergelijking rechtsvormen regiecentrale 35

CONCEPT

1 SAMENVATTING

AANLEIDING

De Achterhoekse gemeenten: Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk werken samen om invulling te geven aan Basismobiliteit. Basismobiliteit is een bereikbaarheids-project van de Uitvoeringsagenda 2020 van de Regio Achterhoek. Basismobiliteit wordt daarbij beschreven als een (vervoer-)voorziening voor de regio Achterhoek waarbij iedereen zich zelfstandig tegen een redelijk tarief kan verplaatsen.

De aanleiding voor Basismobiliteit is:

- De gemeenten zijn vanaf 2015 verantwoordelijk voor alle vormen van doelgroepenvervoer (leerlingen, jeugd-GGZ, Wmo (sociaal recreatief vervoer, ziekenhuisvervoer en vervoer naar dagbesteding)
- De provincie legt de uitvoering van Regiotaxi vanaf 2017 terug bij de regio(-gemeenten) en heeft hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met de regio(-gemeenten) gesloten
- De provincie wil ook enkele openbaar vervoertaken naar de regio(-gemeenten) mandateren
- De budgetten voor de uitvoering van het vervoer staan onder druk

DOEL

Met het organiseren van Basismobiliteit per 2017 beogen wij dat alle onze inwoners in de regio Achterhoek zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen. Basismobiliteit heeft tot doel het doelgroepen-vervoer en de onderkant van het openbaar vervoer te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren.

Om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen, zetten we volledig in op alle vier de kansrijke oplossingsrichtingen:

- Sturen op vraag naar vervoer (locatie van voorzieningen, vrijwilligersvervoer en eigen kracht)
- Sturen op aanbod van vervoer (maatwerk, bundeling stromen)
- Sturen op inkoop en beheer (gezamenlijke regie, inkoop en beheer)
- Hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer (flexnet)

Het project Basismobiliteit moet resulteren in een nieuw vervoersysteem dat per 2017 operationeel is en dat continu blijft werken aan de kansrijke oplossingsrichtingen.

STUREN OP DE VRAAG NAAR VERVOER

Door kritisch te kijken naar de locatie van voorzieningen en in te zetten op het versterken van eigen kracht kan de vraag naar doelgroepenvervoer afnemen. Dit vraagt veel maatwerk en het zoeken naar innovatieve oplossingen. Hierbij kunnen we veel leren van ervaringen binnen en buiten onze regio. Om deze kennis toegankelijk te maken, werken we aan een opzet waarbij ervaringen gedeeld kunnen worden zodat succesvolle projecten ook elders toegepast kunnen worden.

HERVORMEN VAN DE ONDERKANT VAN HET OPENBAAR VERVOER

Meerdere kernen in de regio Achterhoek zijn nu niet ontsloten met het regulier openbaar vervoer. Op basis van de OV-visie van de provincie Gelderland zal het aantal kernen zonder regulier openbaar vervoer in de toekomst toenemen. Het ontwikkelen van nieuwe vervoerconcepten, het uitvoeren van pilots en het stimuleren van vrijwilligersvervoer zijn hierdoor kansrijk. Daarom besteden we in de opzet van de beheerorganisatie en regiecentrale expliciet aandacht aan de ontwikkel- en adviesfunctie met betrekking tot het flexnet openbaar vervoer. Daarnaast starten we nu al diverse pilots (waaronder dorpsauto Oude IJsselstreek, volgtijdelijke combinatie van vervoer van verschillende doelgroepen in Bronckhorst, Noaberbus in Berkelland).

CONCEPT

STUREN OP HET AANBOD VAN VERVOER

Basismobiliteit leidt tot een (nieuw) aanvullend vervoersysteem op het openbaar vervoer in de Achterhoek voor iedereen die dat nodig heeft. Het vervoersysteem begint met Regiotaxi en het huidige Leerlingenvervoer en een centrale voor ritboekingen en voor informatieverstrekking over (openbaar) vervoer. Het systeem is zo opgezet dat andere vormen van (doelgroepen-)vervoer waarvoor de gemeenten opdrachtgever zijn, geïntegreerd kunnen worden.

De gemeente kan bepalen of een reiziger recht heeft op een gereduceerd vervoertarief. De beheerorganisatie streeft continu naar optimalisatie van het vervoersysteem en kan dan ook gevraagd en ongevraagd advies geven aan gemeentebesturen, de provincie, maatschappelijke organisaties en (vervoer-)bedrijven teneinde het vervoersysteem te optimaliseren.

Beslispunten sturen op het aanbod van vervoer:

- Om te kunnen sturen op het vervoeraanbod en op de inkoop en het beheer van vervoer integreren we zoveel mogelijk vervoervormen in één systeem. Hiervoor is het noodzakelijk dat alle vragen naar vervoer op één punt binnen komen;
- Het vervoersysteem moet op 1 januari 2017 klaar zijn voor integratie van alle vormen van vervoer. Op dat moment nemen we het vervoer van Regiotaxi Gelderland over. In augustus 2017 integreren we het leerlingenvervoer. Andere vormen van vervoer integreren we op natuurlijke momenten (bijvoorbeeld als contracten aflopen);

Beslispunten procesmodel:

- We kiezen voor de regiecentrale als uitgangspunt voor het proces, omdat
  - dit model het beste aansluit bij onze wens verschillende vormen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer integraal te plannen en hierdoor efficiënter uit te voeren;
  - dit model de meeste kansen voor MKB en lokale ondernemers biedt;
  - door binnen dit model te kiezen voor meerdere vervoerders, de risico's worden gespreid;
  - het in dit model mogelijk is tussentijds bij te sturen door uitgangspunten en systeemkenmerken aan te passen.

Beslispunten taken en verantwoordelijkheden gemeenten:

- De gemeenteraden blijven verantwoordelijk voor het beleid (vervoer en indicatie) en de financiering;
- De gemeenteraden streven naar harmonisatie waar gewenst en mogelijk. Datgene wat nu al geharmoniseerd is, wordt behouden. De gemeenteraden beslissen op basis van een uitgewerkt voorstel over verdere harmonisatie;
- De gemeenteraden bepalen wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot het system (indicering en tariefstelling).
- De systeemkenmerken van het vervoer (aanmeldtijd, omrijfactor, stiptheid e.d.) worden/blijven voor alle gemeenten gelijk.

Beslispunten taken en organisatievorm beheerorganisatie:

- De Beheerorganisatie is verantwoordelijk voor:
  - het opdrachtgeverschap voor regiecentrale en vervoer;
  - de samenwerkingsovereenkomst met de provincie;
  - de tactische regie op het vervoer.
- Als organisatievorm voor de Beheerorganisatie werken we de mogelijkheden van het onderbrengen van de taken bij één gemeente of in een bedrijfsvoeringsorganisatie, zoals bedoeld in de nieuwe Wgr verder uit.

CONCEPT

Beslispunten taken en organisatievorm regiecentrale:

- De Regiecentrale is verantwoordelijk voor:
  - de operationele regie op het vervoer;
  - de communicatie met reizigers;
  - de klachtenafhandeling;
  - monitoring en data-analyse;
  - pro-actieve advisering aan de Beheerorganisatie.
- .

Beslispunten taken vervoerders:

- De vervoerders zijn verantwoordelijk voor:
  - de uitvoering van de ritten;
  - de communicatie met de centrale;
- De vervoerders worden door middel van een aanbesteding geselecteerd.

FINANCIËN

COMMUNICATIE

CONCEPT

2 INLEIDING

2.1 AANLEIDING BASISMOBILITEIT

WAAROM DEZE KADERNOTA?

Voor u ligt de concept kadernota Basismobiliteit Achterhoek van de Achterhoekse gemeenten: Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk.

Deze kadernota is gezamenlijk door deze zeven gemeenten ontwikkeld. Deze kadernota beschrijft wat de gemeentelijke taak ten aanzien van Basismobiliteit is en hoe deze door de Achterhoekse gemeenten wordt vormgegeven. Basismobiliteit wordt daarbij beschreven als een (vervoer-)voorziening voor de regio Achterhoek waarbij iedereen zich zelfstandig tegen een redelijk tarief kan verplaatsen.

Deze kadernota moet beschouwd worden als een eerste concept en heeft daarmee een opiniërend karakter. De komende maanden zal op basis van beleidsparticipatie met gemeenteraden, Wmo-raden en andere betrokkenen tot nadere invulling worden gekomen. Dit resulteert in een definitieve kadernota, die wij voor de zomer 2015 ter besluitvorming aanbieden.

WAT IS HET PROBLEEM?

De directe aanleiding voor deze kadernota is dat gemeenten door de decentralisaties binnen het sociaal domein meer taken op het gebied van (doelgroepen)vervoer gekregen hebben. Met de Wmo 2015 en de Jeugdwet hebben gemeenten per 2015 een grotere verantwoordelijkheid gekregen. Gelijktijdig met de uitbreiding van de gemeentelijke verantwoordelijkheden worden gemeenten de komende jaren geconfronteerd met teruglopende budgetten als gevolg van rijksbezuinigingen.

Daarnaast heeft de provincie Gelderland heeft haar visie op het openbaar vervoer aangepast, omdat zonder herijking het openbaar vervoer financieel onhoudbaar is. Zij stelt zich zelf verantwoordelijk voor de belangrijkste OV-verbindingen tussen de stedelijke knooppunten in de provincie. Dit komt neer op de belangrijkste buslijnen en regionale spoorlijnen en wordt ook wel het ‘kernnet’ genoemd. Al het overige openbaar vervoer moet als aanvullend worden beschouwd en wordt overgelaten aan de vijf regio’s in de provincie (‘flexnet’).

Wij zien dat provincie en gemeenten door rijksbezuinigingen andere manieren moeten vinden om te voorkomen dat onze inwoners van elke vorm van openbaar vervoer verstoken blijven. We beseffen terdege dat we als gemeenten niet alles ‘bij het oude’ kunnen laten. Financieel is dat door de opgelegde rijkskortingen onmogelijk. De provincie is met de zeven gemeenten in de regio Achterhoek in gesprek om gezamenlijk invulling te geven aan basismobiliteit.

WAAROM BASISMOBILITEIT - WAT WILLEN WE BEREIKEN?

Basismobiliteit is een bereikbaarheidsproject van de Uitvoeringsagenda 2020 van de Regio Achterhoek. Met het organiseren van Basismobiliteit per 2017 beogen wij dat alle inwoners van de Achterhoek zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen. We willen voorkomen dat met het verdwijnen van het reguliere vervoer uit de kernen dit voor grote groepen inwoners onmogelijk wordt. Daarom werken we continu aan het efficiënter inrichten van regionale vervoersstromen, maatwerkvervoer en aanvullend openbaar vervoer.

CONCEPT

2.2 UITGANGSPUNTEN

Naar aanleiding van twee bijeenkomsten met de portefeuillehouders Mobiliteit en Sociaal van de gemeenten in maart 2015 hebben we de volgende uitgangspunten voor Basismobiliteit opgesteld:

- Vervoer is grensoverschrijdend. Door op regionale schaal samen te werken ontstaat er een goede mix tussen een efficiënte invulling en regionale verankering.
- Een robuust (toekomstvast) vervoersysteem voor inwoners regio Achterhoek. Bij de huidige demografische ontwikkelingen (krimpende en vergrijzende bevolking) en ruimtelijke ontwikkelingen (verdwijnen voorzieningen uit kleine kernen) zijn goed bereikbare voorzieningen essentieel voor de leefbaarheid in de Achterhoek.
- Een vervoersysteem in een landelijk gebied is verantwoord en voldoet aan de duurzaamheidseisen (milieutechnisch: gebruikte materialen, brandstof e.d.).
- Beheersen van kosten en kwaliteit: mogelijkheid om te sturen in indicering en productformules/spelregels.
- Bijsturen op kosten en kwaliteit is altijd mogelijk om het vervoersysteem betaalbaar en actueel te houden
- Het vervoersysteem moet kunnen “meebewegen” met ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Uitbreidingen, aanpassingen en optimalisaties zijn snel door te voeren.
- Regionale verankering en dus regionale kennis is essentieel voor bewaking van de kwaliteit en de kosten. Gemeentes willen daar zelf grip op houden.
- Het vervoersysteem draagt bij aan lokale werkgelegenheid en biedt alle kansen voor lokale (taxi)bedrijven.
- Het regionale vervoersysteem is er vooral voor de inwoners die het echt nodig hebben en draagt bij aan de kanteling en het versterken van eigen kracht.
- Het regionale vervoersysteem is aanvullend aan andere lokale vervoerinitiatieven. Daar waar bestaande of nieuwe (particuliere) vervoerinitiatieven bestaan zullen deze de voorliggende voorzieningen zijn.

SAMENGEVAT

De Achterhoekse gemeenten: Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk werken samen om invulling te geven aan Basismobiliteit.Basismobiliteit is een bereikbaarheidsproject van de Uitvoeringsagenda 2020 van de Regio Achterhoek.

De aanleiding voor Basismobiliteit is:

- ***De gemeenten zijn vanaf 2015 verantwoordelijk voor alle vormen van doelgroepenvervoer (leerlingen, jeugd-GGZ, Wmo (sociaal recreatief vervoer, ziekenhuisvervoer en vervoer naar dagbesteding)***
- ***De provincie legt de uitvoering van Regiotaxi vanaf 2017 terug bij de regio(-gemeenten) en heeft hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met de regio(-gemeenten) gesloten***
- ***De provincie wil ook enkele openbaar vervoertaken naar de regio(-gemeenten) mandateren***
- ***De budgetten voor de uitvoering van het vervoer staan onder druk***

Met het organiseren van Basismobiliteit per 2017 beogen wij dat alle onze inwoners in de regio Achterhoek zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen.

3 ONTWIKKELINGEN

Dit hoofdstuk zal in de definitieve versie verder uitgewerkt zijn

3.1 LANDELIJK

Trends en ontwikkelingen

- Wmo begeleiding (dagbesteding): creatieve/innovatieve oplossingen zorgaanbieders
- Passend onderwijs: afname aantal leerlingen (moeilijker combineren); stijging gemiddelde reisafstand;
- Eigen kracht; afname wmo vervoer en llv
- Bezuinigingen: afname vervoer door strenger indiceren; stimuleren eigen kracht
- Verschraling onderkant OV/flexnet:
- Toekomst Valys: Het vervoer van Valys is nu door het ministerie van VWS gegund aan Transvision. De looptijd van het contract eindigt medio 2017
- Extramuralisering: afbouw zorgzwaartepakketten – heeft relatie met het AWBZ-vervoer, positief effect op volume;
- Versterking zelfredzaamheid
- Budgetten onder druk
- Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer
- Wet Sociale Werkvoorziening in Participatiewet
- Lokale initiatieven door vrijwilligers

3.2 PROVINCIAAL

De wijze waarop de regiogemeenten samenwerken met de provincie is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit die door alle gemeenten is vastgesteld en door de gemeente Bronckhorst namens de 7 gemeenten is ondertekend. De hoofdpunten van de samenwerking zijn:

- De provincie behoudt de verantwoordelijkheid en de regie over het kernnet van het openbaar vervoer. Het kernnet betreft de hoofdstromen van het openbaar vervoer;
- De gemeenten van de Achterhoek bundelen hun kracht op het gebied van doelgroepenvervoer en het aanvullende openbaar vervoer. De verantwoordelijkheid en de regie van het aanvullend openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer ligt bij de gemeenten van de Achterhoek. De provincie faciliteert voor het aanvullend openbaar vervoer met kennis en geld;
- Het oprichten van een centrale voor het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer in de regio Achterhoek.

3.3 REGIONAAL

- Demografie (vergrijzing, krimp): stijging vraag naar vervoer wmo, afname llv
- Uitvoeringsagenda Achterhoek 2020
- 7 gemeenten werken samen aan Basismobiliteit; het is altijd mogelijk dat andere gemeenten hierbij aansluiten

3.4 LOKAAL

Gemeenten staan voor forse taakstellingen en in de collegeprogramma's 2014 – 2018 is in zes van de zeven gemeenten (uitgezonderd in Aalten) al rekening gehouden met de bundeling van vervoersstromen.

CONCEPT

4 ANALYSE

4.1 ONDERZOEK CISSONIUS GROEP

In november 2013 heeft de Cissonius Groep in opdracht van de Regio Achterhoek en de provincie Gelderland een onderzoek afgerond naar Basismobiliteit in de Achterhoek. Dit onderzoek is het vertrekpunt voor het verder uitwerken van de Basismobiliteit.

De Cissonius Groep trekt op basis van de resultaten van het onderzoek de volgende conclusies:

- Verdergaande samenwerking en bundeling van vervoer is wenselijk om het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren.
- De verwachte toekomstige budgetten zijn onvoldoende om de kosten van het vraagafhankelijk openbaar vervoer en doelgroepenvervoer te dekken. Een volledige inzet van alle vier de kansrijke oplossingsrichtingen zijn noodzakelijk om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen. De kansrijke oplossingsrichtingen zijn:
    - Sturen op locatie van voorzieningen
    - Inzetten op versterking van eigen kracht
    - Bundeling en samenwerking
    - Hervormen van onderkant OV
- Rekening houdend met de decentralisatie van het AWBZ-vervoer per 2015 en de mogelijke opheffing van projectbureau Regiotaxi zijn maatregelen nodig om een regionale regiecentrum op te zetten en voorbereidingen te treffen voor de aanbesteding van het vervoer (in meerdere percelen) en een callcenter. Op basis van de looptijden van de huidige contracten is gefaseerde invoering van diverse vormen van doelgroepenvervoer wenselijk.
- Door te sturen op locaties van voorzieningen o.a. gemeentelijke faciliteiten, locaties dagbesteding en speciaal onderwijs) en het inzetten van versteken van eigen kracht worden lange dure ritten beperkt en zelfredzaamheid bevorderd. Dit leidt tot een daling van de vraag naar doelgroepenvervoer.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer is van belang om het doelgroepenvervoer te beperken. Door bezuinigingen zal met name de onderkant van het openbaar vervoer worden getroffen. De provincie stelt voor de gemeenten een grotere rol hierin te laten spelen. Het ontwikkelen van nieuwe vervoerconcepten en het uitvoeren van pilots (zoals een servicelijn, dorpsauto, buurtbus etc.) en het stimuleren van vrijwilligersvervoer zijn hierbij kansrijk mede gezien het feit dat mogelijk de verantwoordelijkheid en regie over de onderkant van het openbaar vervoer vanaf 2020 naar de regio wordt gedecentraliseerd.

4.2 VERVOEROMVANG

In definitieve versie van de Kadernota zal dit hoofdstuk uitgewerkt en onderbouwd zijn.

Aantal gereisde Wmo-zones en Wmo-ritten per jaar in de Regiotaxi in 2014

Gemiddeld aantal leerlingen per jaar in leerlingenvervoer in 2014

Gemiddeld aantal cliënten Wmo groepsondersteuning met vervoer in 2014 en 2015

Kosten Regiotaxi voor gemeente en provincie in 2014

Kosten Leerlingenvervoer in 2014

Kosten vervoer Wedeo en Hameland in 2014

CONCEPT

4.3 CONCLUSIE

Ondanks dat de onderzoeksresultaten van de Cissonius Groep al van 2013 dateren, gelden deze nog steeds. Na 2013 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- de dagbesteding en het bijbehorende vervoer is van de AWBZ overgegaan naar de Wmo en daarmee een gemeentelijke verantwoordelijkheid geworden;
- de zeven gemeenten hebben besloten regionaal samen te werken aan Basismobiliteit;
- de samenwerkingsovereenkomst met de provincie is inmiddels ondertekend;
- diverse ontwikkelingen zijn al in gang gezet om de vervoerkosten te beperken, zo zijn bij het aangaan van de nieuwe contracten met de zorgaanbieders voor dagbesteding al afspraken gemaakt over de vervoerkosten.

SAMENGEVAT

Basismobiliteit heeft tot doel het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren;
Om toekomstige exploitatietekorten te voorkomen, zetten we volledige in op alle vier de kansrijke oplossingsrichtingen:

- ***Sturen op vraag naar vervoer (locatie van voorzieningen, vrijwilligersvervoer en eigen kracht)***
- ***Sturen op aanbod van vervoer (maatwerk, bundeling stromen)***
- ***Sturen op inkoop en beheer (gezamenlijke regie, inkoop en beheer)***
- ***Hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer (flexnet)***

Het project Basismobiliteit moet resulteren in een nieuw vervoersysteem dat op 1 januari 2017 operationeel is en dat continu blijft werken aan de kansrijke oplossingsrichtingen.

5 SCOPE VAN BASISMOBILITEIT

Basismobiliteit is de mogelijkheid voor inwoners zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen: dat wil zeggen het aanvullende vervoeraanbod waar te weinig vraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst of waar het bestaande vervoeraanbod niet passend is. Basismobiliteit vormt daarmee als het ware de onderkant van het openbaar vervoer (het 'flexnet').

Basismobiliteit leidt tot een aanvullend vervoersysteem op het openbaar vervoer in de Achterhoek voor iedereen die dat nodig heeft. Het vervoersysteem begint met Regiotaxi en het huidige Leerlingenvervoer en een centrale voor ritboekingen en informatieverstrekking over (openbaar) vervoer.
Het vervoersysteem is zo opgezet dat andere vormen van (doelgroepen-)vervoer waarvoor de gemeenten opdrachtgever zijn, geïntegreerd kunnen worden.
De gemeente kan bepalen of een reiziger recht heeft op een gereduceerd vervoertarief. De beheerorganisatie streeft continu naar optimalisatie van het vervoersysteem door:

- Sturen op vraag naar vervoer (locatie van voorzieningen en eigen kracht)
- Sturen op aanbod van vervoer (maatwerk, bundeling stromen)
- Sturen op inkoop en beheer (gezamenlijke regie, inkoop en beheer)
- Hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer (flexnet)

De beheerorganisatie kan dan ook gevraagd en ongevraagd advies geven aan gemeentebesturen, de provincie, maatschappelijke organisaties en (vervoer-)bedrijven teneinde het vervoersysteem te optimaliseren.

Hoewel het opzetten van het vervoersysteem prioriteit heeft, zullen we contacten leggen met andere (Gelderse) regio's waar dat voordelen biedt en niet vertragend of belemmerend werkt.

CONCEPT

6 STUREN OP DE VRAAG NAAR VERVOER

6.1 INZETTEN OP LOCATIE VAN VOORZIENINGEN

De Cissonius groep concludeert in haar rapport (november 2013) dat door te sturen op locaties van voorzieningen (o.a. gemeentelijke faciliteiten, locaties dagbesteding en speciaal onderwijs) en door het versterken van eigen kracht lange dure ritten beperkt worden. Dit leidt tot een daling van de vraag naar doelgroepenvervoer. In het rapport zijn kansrijke oplossingsrichtingen aangegeven:

- (gemeentelijke) faciliteiten beter benutten: meer wijkgericht werken en gemeentelijke faciliteiten benutten voor het bieden van zorg en voorzieningen in de eigenkern/gemeente;
- de dagbesteding dichterbij organiseren: door analyse van zorgaanbod en zorgdoelgroepen kan gekeken worden of dagbesteding dichter in de buurt gecreëerd kan worden;
- de afstand tussen woning en passend onderwijs verkleinen bijvoorbeeld door in één gebouw meerdere vormen van speciaal onderwijs aan te bieden;

Bovengenoemde kansrijke oplossingen hebben in algemene zin gevolgen voor het personeel van de betreffende instanties (evt. andere werktijden), de betrokken familieleden, de hulpverleners thuis (bijv. eerder vertrek van kinderen naar school heeft invloed op werktijden ouders).

Beoogd effect op de mobiliteit van het “sturen op locatie voorzieningen”:

- het terug dringen van de verplaatsingsbehoefte betekent minder kilometers en dus minder kosten
- de kwaliteit verbeteren, kortere snellere ritten, minder kosten
- efficiënter werken, bundelen vervoer, minder kosten
- lokale voorzieningen (tegen de trend in) in stand houden

6.2 INZETTEN OP VERSTERKEN EIGEN KRACHT

De overheid heeft verwachtingen van de inwoners en hun leefomgeving (familie, buren en professionele verzorgers). De gemeente blijft het aanspreekpunt voor de inwoners. Inwoners en inwonersgroepen zijn de basisspelers in dit werkveld. De consulenten (sociale wijkteams) denken aan de keukentafel mee met de inwoner. Als deze het niet alleen kan, dan wordt geregeld wat nodig is. Om daarin te voorzien, moet de vraag helder zijn. Als de vraag niet helder is, dan moet die dat worden gemaakt met en door de inwoners zelf. Niet door ambtenaren of vakspecialisten; hooguit met hulp van. Daarom kan geen lijst met professionele acties vanuit de branche of overheid gepresenteerd worden, maar wel een aanzet voor een denkrichting en grondhouding:

- De meeste inwoners kunnen heel lang hun eigen zaken zelf regelen
- Veel inwoners willen zich vrijwillig inzetten voor anderen
- Een kleine groep inwoners heeft meer steun nodig dan de omgeving kan leveren.

Daar waar de eigen kracht steun nodig heeft, zijn de gemeenten in beeld, die op regionale schaal samen oppakken wat op lokale schaal niet efficiënt is. Vervoer van, voor en door inwoners dat zelfstandig plaatsvindt, gebeurt buiten het zicht van de gemeente. Dat kan, mag en zal in de toekomst zo blijven.

In dit verband hanteren we onderstaande uitgangspunten:

- Kantelen is ook samen de vroeger vanzelfsprekende “naoberhulp” (weer) tussen de oren zien te krijgen.
- Niet “van boven” projecten opzetten, maar inspelen op wat “van onderop” ontstaat en groeikansen heeft.
- Maatregelen voor het ontwikkelen van eigen kracht projecten kunnen alleen slagen als de noodzaak voor een andere werkwijze zich laat voelen.

CONCEPT

- Pas als de overheid stopt met een voorziening, gaan inwoners hun eigen creativiteit aanspreken en benutten.
- Gemeenten, zorginstellingen en andere instanties en partners blijven financieel verantwoordelijk voor hun eigen inbreng en projecten.

6.3 MAATWERK VERBREDEN

Het sturen op de vraag naar vervoer vraagt veel maatwerk en het zoeken naar innovatieve oplossingen. Het leveren van maatwerk vraagt ook om een flexibel (vervoer-)systeem. Hierbij kunnen we veel leren van ervaringen binnen en buiten de regio. Om deze kennis toegankelijk te maken, werken we aan een opzet waarbij ervaringen gedeeld kunnen worden en succesvolle projecten ook elders toegepast kunnen worden.

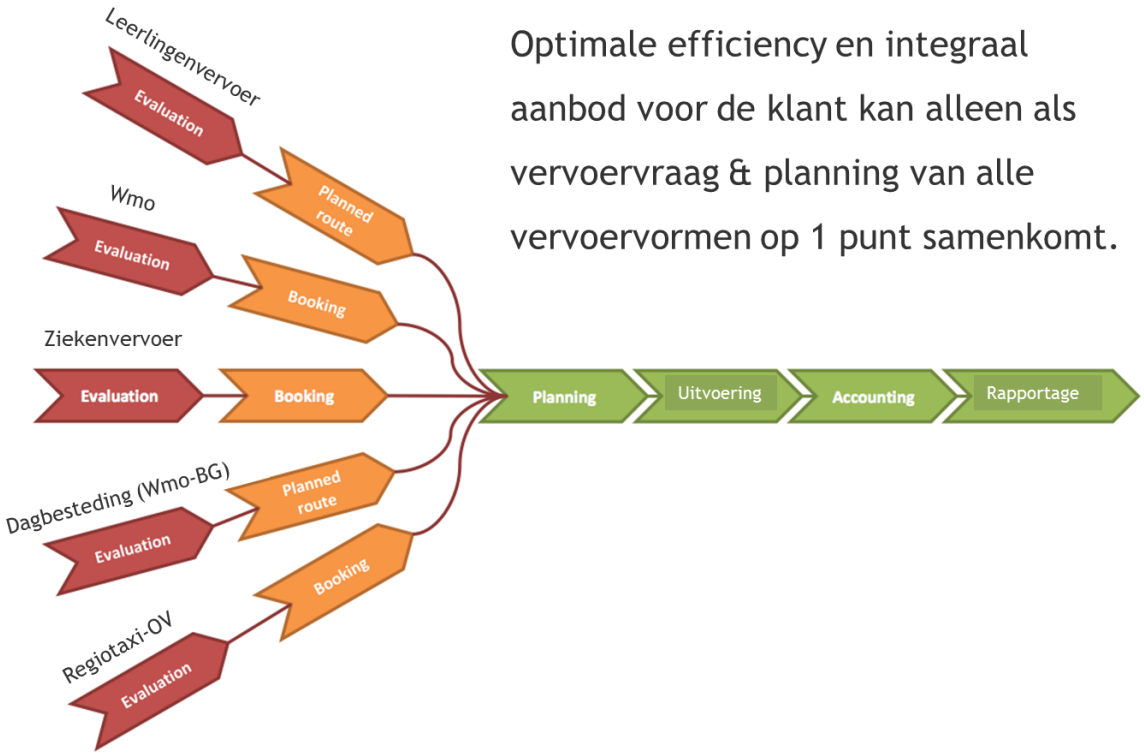
SAMENGEVAT

Door kritisch te kijken naar de locatie van voorzieningen en in te zetten op het versterken van eigen kracht kan de vraag naar doelgroepenvervoer afnemen. Dit vraagt veel maatwerk en innovatieve oplossingen. Hierbij kunnen we veel leren van ervaringen binnen en buiten onze regio. Om deze kennis toegankelijk te maken, werken we aan een opzet waarbij ervaringen gedeeld kunnen worden zodat succesvolle projecten ook elders toegepast kunnen worden.

CONCEPT

7 STUREN OP HET AANBOD VAN VERVOER

De gemeenten zijn opdrachtgever voor of financier van verschillende vormen van personenvervoer. Door afstemming en integratie van verschillende vormen van vervoer kan het vervoerproces efficiënter uitgevoerd worden. Voor een optimale afstemming en integratie is het noodzakelijk dat vervoervragen op één centraal punt binnenkomen (en dus niet zoals nu voor elke vervoerstroom apart).



Bron: Forseti

Het integreren van de verschillende vervoervormen moet zorgvuldig uitgevoerd worden, om de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te kunnen blijven waarborgen. Een geleidelijke uitbreiding van het systeem ligt daarom voor de hand.

Voor verschillende vormen van vervoer zijn contracten afgesloten. Elk contact met zijn eigen looptijd en voorwaarden. Om geen onnodige kosten te maken, wordt steeds gezocht naar een 'natuurlijk' moment voor integratie van elke vorm van vervoer in het systeem.

BESLISPUNTEN STUREN OP AANBOD:

- ***Om te kunnen sturen op het vervoeraanbod en op de inkoop en het beheer van vervoer integreren we zoveel mogelijk vervoervormen in één systeem. Hiervoor is het noodzakelijk dat alle vragen naar vervoer op één punt binnen komen;***
- ***Het vervoersysteem moet op 1 januari 2017 klaar zijn voor integratie van alle vormen van vervoer. Op dat moment nemen we het vervoer van Regiotaxi Gelderland over. In augustus 2017 integreren we het leerlingenvervoer. Andere vormen van vervoer integreren we op natuurlijke momenten (bijvoorbeeld als contracten aflopen).***

8 STUREN OP INKOOP EN BEHEER

Voor inkoop, beheer en planning van vervoer wordt een nieuw vervoersysteem opgezet. Het vervoersysteem begint met Regiotaxi en het Leerlingenvervoer en een regiecentrale voor de aansturing van dit vervoer en informatieverstrekking over (openbaar) vervoer. Het vervoersysteem is zo opgezet dat andere vormen van (taxi-)vervoer waarvoor de gemeenten opdrachtgever zijn, geïntegreerd kunnen worden.

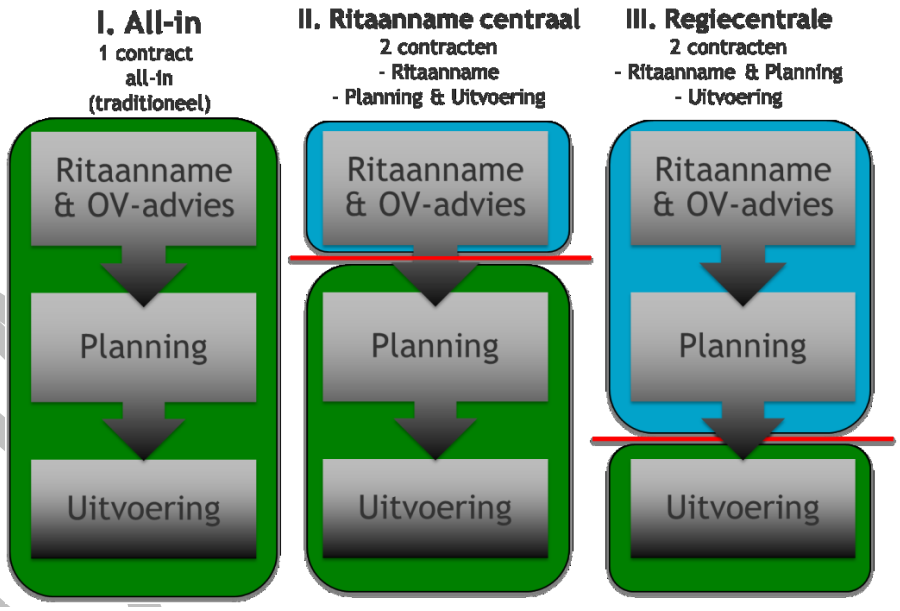
8.1 PROCESMODEL

De operationele uitvoering van het vervoer bestaat feitelijk uit 3 onderdelen:

- Ritaanvraag (aanvraag via callcenter of internet en toetsing ritaanvraag aan regulier OV of overige particuliere initiatieven);
- Planning (via ICT systemen, software algoritmes en vervoerplanners);
- Uitvoering (feitelijk rijden van de rit).

De onderdelen kunnen apart of gezamenlijk georganiseerd worden. In onderstaand schema zijn de 3 hoofdmodellen voor de organisatie van het vervoersysteem weergegeven:

1. All-inmodel
2. Call-centermodel
3. Regiecentralemodel



Bron: Forseti

Bij het **All-inmodel** is er sprake van één contract voor ritaanname, planning en uitvoering. Het leerlingenvervoer is momenteel op deze wijze georganiseerd. Het is mogelijk het totale vervoergebied in delen aan te besteden. Voor leerlingenvervoer zijn er nu ook twee contracten elk voor een deel van de Achterhoek.
Voordelen zijn:

- de werkwijze is bekend en overzichtelijk;
- de opdrachtgever wordt geheel ontzorgd en doet zaken met één partij.

Nadelen zijn

- het toevoegen van extra vervoervormen tijdens de contractperiode is niet goed mogelijk;
- het verstrekken van vervoeradviezen zal niet onpartijdig gebeuren;
- slechts een beperkt aantal grote bedrijven kan op dit (omvangrijke) contract inschrijven en lokale bedrijven kunnen mogelijk slechts als onderaannemer aan het werk;
- de opdrachtnemer een relatief grote invloed heeft op de opdrachtgever omdat de opdrachtgever afhankelijk is van de uitvoering van het vervoer door die opdrachtnemer;
- de bij de aanbesteding gedefinieerde systeemkenmerken kunnen tussentijds nauwelijks aangepast worden.

Bij het **call-centermodel** is er sprake van twee contracten; één voor het call-center dat de ritaanname verzorgd en één voor de planning en uitvoering. Regiotaxi Gelderland werkt op deze manier. Hierbij is er één call-center en zijn meerdere vervoerders gecontracteerd (regionaal afgebakend).
Voordelen zijn:

- ritten kunnen op één plek aangevraagd worden voor het hele gebied;
- er kan een onpartijdig advies worden gegeven voor andere vormen van vervoer (OV of vrijwilligerssystemen);

Nadelen zijn:

- de planning vindt per vervoerder plaats, waardoor geen optimale overall-planning kan worden gemaakt;
- doordat de ritten voor leerlingenvervoer en dagbesteding een vast patroon kennen, voegt het losknippen van de ritaanname niet veel toe voor de efficiency van het vervoer ten opzichte van het All-inmodel;
- de bij de aanbesteding gedefinieerde systeemkenmerken kunnen tussentijds nauwelijks aangepast worden.

Het **regiecentralemodel** kent ook twee contracten; een voor call-center en planning en één voor vervoer. Hierdoor is de totale regie niet meer gebonden aan een vervoerder. De regiecentrale plant de ritten en draagt de uitvoering op aan de gecontracteerde vervoerders. In Denemarken en Zweden werken veel regio's volgens dit model.
Nadelen zijn:

- het model is nieuw voor Nederland en kent daardoor nog onzekerheden.

Voordelen zijn, naast de voordelen van het call-centermodel:

- doordat alle vervoervragen op één punt binnenkomen en integraal gepland worden, kan het vervoer efficiënt uitgevoerd worden;
- meerdere (grotere en kleinere) vervoerders kunnen gecontracteerd worden;
- goed inzicht in de mogelijkheden de efficiency van het vervoer te verhogen en de winst hiervan ook ten gunste te laten komen van de opdrachtgever (gemeenten).

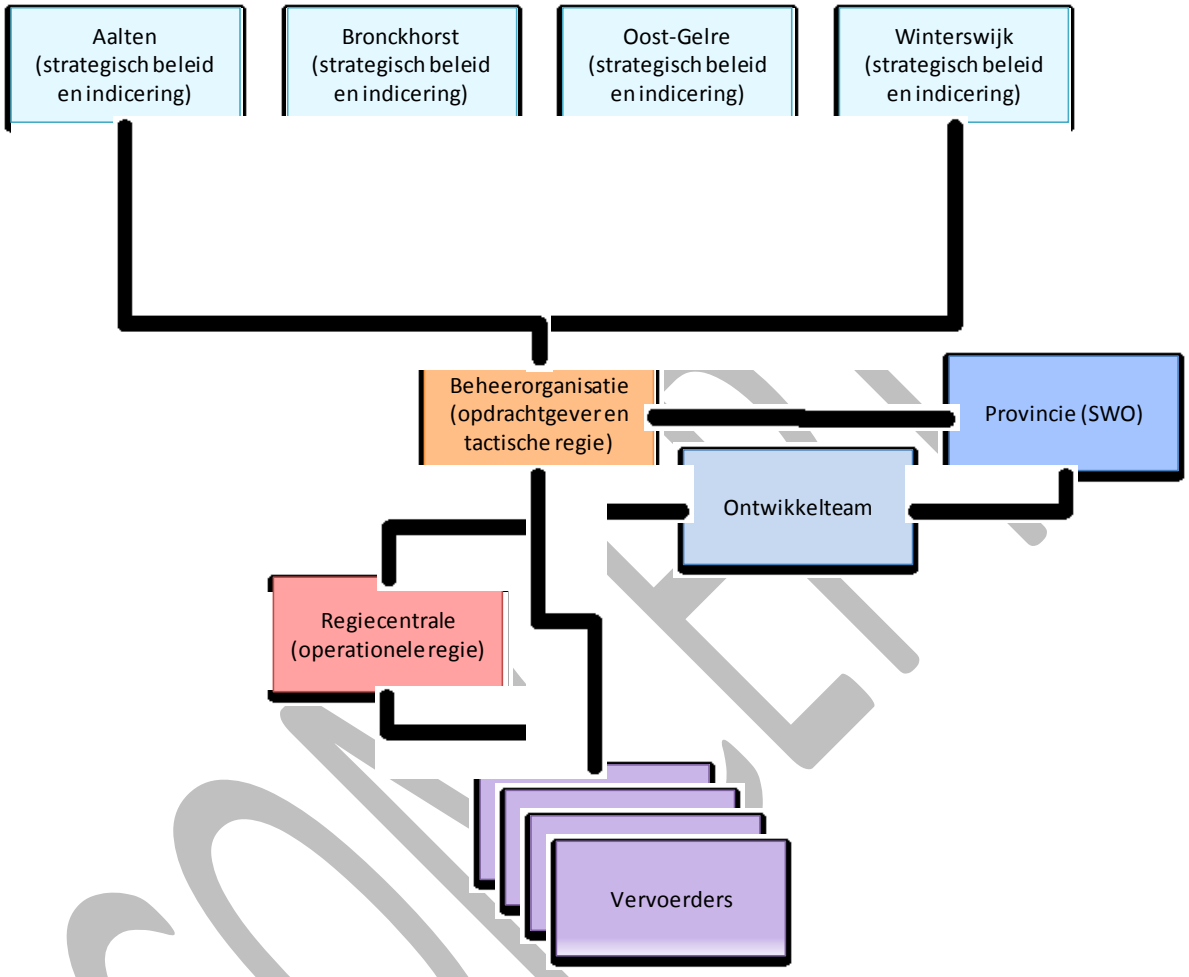
BESLISPUNTEN PROCESMODEL:

- ***We kiezen voor de regiecentrale als uitgangspunt voor het proces, omdat***
  - ***dit model het beste aansluit bij onze wens verschillende vormen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer integraal te plannen en hierdoor efficiënter uit te voeren;***
  - ***dit model de meeste kansen voor MKB en lokale ondernemers biedt;***
  - ***door binnen dit model te kiezen voor meerdere vervoerders, de risico's worden gespreid;***
  - ***het in dit model mogelijk is tussentijds bij te sturen door uitgangspunten en systeemkenmerken aan te passen.***

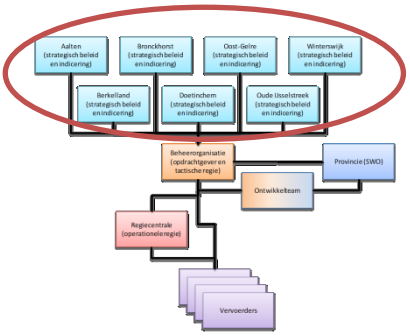
CONCEPT

8.2 ORGANISATIEOPZET

Binnen de organisatie van het vervoersysteem kunnen verschillende onderdelen onderscheiden worden. In onderstaand schema zijn deze onderdelen, gepositioneerd ten opzichte van elkaar weergegeven. In de volgende paragrafen worden de taken en organisatiewijzen van de verschillende onderdelen nader uitgewerkt.



8.2.1 GEMEENTEN



TAKEN

Met betrekking tot Basismobiliteit heeft elke gemeente de volgende (autonome) taken:

- Beleidsontwikkeling (inclusief vaststellen tarieven reiziger)
- Indicatie, toekennen mobiliteitsprofiel toekennen
- Afhandeling bezwaren indicering
- Financiering

ORGANISATIE

De taken van de gemeenten liggen nu ook bij de gemeenten en worden met name binnen het Sociaal Domein uitgevoerd.

CONCEPT

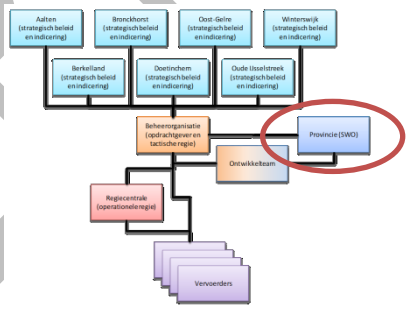
De afzonderlijke gemeenteraden stellen voor hun gemeente de betreffende verordeningen voor het vervoer vast. Hierbij wordt gestreefd naar harmonisatie van verordeningen binnen de regio waar dat gewenst en mogelijk is. De colleges kunnen hiervoor, gevoed door de beheerorganisatie, gevraagd en ongevraagd adviezen geven aan de gemeenteraden. De afzonderlijke gemeenteraden stellen ook de budgetten voor de verschillende vormen van vervoer vast.

BESLISPUNTEN TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN GEMEENTEN:

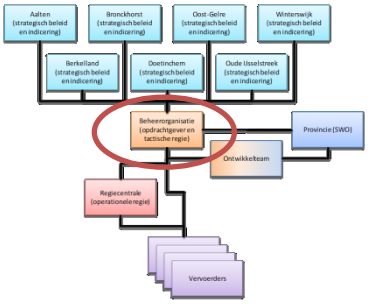
- ***De gemeenteraden blijven verantwoordelijk voor het beleid (vervoer en indicatie) en de financiering;***
- ***De gemeenteraden streven naar harmonisatie waar gewenst en mogelijk. Datgene wat nu al geharmoniseerd is, wordt behouden. De gemeenteraden beslissen op basis van een uitgewerkt voorstel over verdere harmonisatie;***
- ***De gemeenteraden bepalen wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot het system (indicering en tariefstelling).***
- ***De systeemkenmerken van het vervoer (aanmeldtijd, omrijfactor, stiptheid e.d.) worden/blijven voor alle gemeenten gelijk.***

8.2.2 PROVINCIE GELDERLAND

De rol van de provincie Gelderland met betrekking tot Basismobiliteit is dat de provincie concessieverlener/opdrachtgever is voor het openbaar vervoer binnen de provincie. De provincie heeft in de Samenwerkings-overeenkomst Basismobiliteit met de regio afspraken gemaakt over het uitvoeren van openbaarvervoertaken door de regio. Tevens is in deze overeenkomst vastgelegd dat de provincie en regio samenwerken binnen een Ontwikkelteam (zie paragraaf 8.2.4). De provincie levert ook een financiële bijdrage in het systeem zowel voor het sociaal recreatieve vervoer, het beheer en de OV functie.



8.2.3 BEHEERORGANISATIE



TAKEN

- Opdrachtgeverschap
  - Uitvoerder samenwerkingsovereenkomst provincie
  - Inkoop en aanbesteding van regiecentrale en vervoer
  - Contractbeheer en budget bewaking regiecentrale en vervoer
- Tactische regie
  - Opstellen klachtenprocedure en -reglement
  - Klachtaanname en toezicht op afhandeling door verantwoordelijke partij
  - Eigenaar van de productformule/telefoonnummer/website
  - Ontwikkeling productformule / ontwikkelfunctie
  - Advisering aan gemeenten en provincie
  - Facturering naar gemeenten
  - Contacten met vertegenwoordiging van reizigers

CONCEPT

JURIDISCHE VORM

De beheerorganisatie is een samenwerkingsverband van de deelnemende Achterhoekse gemeenten en is contractpartner voor de samenwerkingsovereenkomst met de provincie. Voor de rechtsvorm van de beheerorganisatie is dan ook gekeken naar rechtsvormen die passen bij een gemeentelijk samenwerkingsverband:

- Openbaar lichaam, zoals bedoeld in de Wgr
- Als extra taak binnen het bestaande openbaar lichaam regio Achterhoek
- Bedrijfsvoeringsorganisatie, zoals sinds 1 januari 2015 opgenomen in de Wgr
- Als taak binnen een gemeente [1]op basis van een gemeenschappelijke regeling (publiekrecht)
- Als taak binnen een gemeente [1] op basis van een dienstverleningsovereenkomst (privaatrecht)
- Overheidsbedrijf (BV/NV)

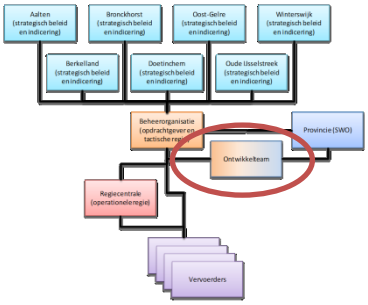
In de bijlage 5 zijn de belangrijkste relevante kenmerken van deze rechtsvormen aangegeven. In bijlage 6 is een tabel opgenomen waarin de rechtsvormen op relevante aspecten met elkaar vergeleken worden. Op basis van de vergelijking van de voor- en nadelen kan geconcludeerd worden dat oprichting van een openbaar lichaam, zoals bedoeld in de Wgr, een te zware organisatievorm is voor de beheerorganisatie. Dat geldt ook voor de bestaande Regio Achterhoek. Oprichten van een overheidsbedrijf is voor dit doel relatief complex. Daarnaast is het de vraag of een privaatrechtelijke organisatie de geëigende vorm is voor de uitvoering van deze publieke taken. De andere vormen kennen deze nadelen niet Aangezien de beheerorganisatie voor alle gemeenten nieuwe taken omvat en een vrij directe aansturing vanuit alle gemeenten gewenst is, ligt het onderbrengen van de taken bij één gemeente of in een bedrijfsvoeringsorganisatie, zoals bedoeld in de nieuwe Wgr voor de hand. Gezien de relatief geringe omvang van de beheerorganisatie (in fte en taken)wordt voorgesteld hiervoor geen nieuwe entiteit op te richten maar deze taken onder te brengen bij één van de deelnemende gemeenten.

BESLISPUNTEN TAKEN EN ORGANISATIEVORM BEHEERORGANISATIE:

- ***De Beheerorganisatie is verantwoordelijk voor:***
  - ***het opdrachtgeverschap voor regiecentrale en vervoer;***
  - ***de samenwerkingsovereenkomst met de provincie;***
  - ***de tactische regie op het vervoer.***
- ***Als organisatievorm voor de Beheerorganisatie werken we de mogelijkheden van het onderbrengen van de taken bij één gemeente verder uit.***

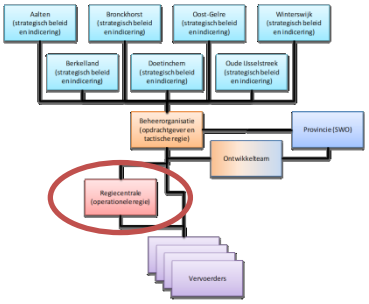
8.2.4 ONTWIKKELTEAM

Het ontwikkelteam is een werkgroep van de provincie en de Beheerorganisatie. Het ontwikkelteam adviseert gemeenten en provincie over ontwikkelingen rond Openbaar Vervoer en Basismobiliteit. Het gaat hierbij om de afstemming tussen openbaar vervoer en het Achterhoekse vervoersysteem, alternatieve vormen van vervoer (ook voor bestaande vormen van vervoer), aanpassing van systeemkenmerken. Via de beheerorganisatie wordt ook de Regiecentrale actief betrokken bij het Ontwikkelteam.



[1] Deze vorm wordt ook wel aangeduid als 'çentrumgemeente'. De taken van de beheerorganisatie kunnen bij één van de deelnemende gemeenten worden ondergebracht. De gemeenten bepalen onderling bij welke gemeente de taken het beste kunnen worden ondergebracht.

8.2.5 REGIECENTRALE



TAKEN

Operationele regie:

- Aanvraag/boeking ritten:
  - Administratie reizigersgegevens
  - Aanmaken vervoerpassen
  - Aanname ritaanvragen
  - Verstrekken vervoeradvies
  - Ritboeking, terugkoppeling naar reiziger, vastleggen in systeem
  - Informatieverstrekking
- Ritplanning
  - Inzicht in beschikbaarheid voertuigen
  - Planning ritten (structureel en vraagafhankelijk)
  - Informatie naar reizigers (zo nodig)
  - Beheer en ontwikkeling planningssoftware
- Rittoedeling
  - Toedelen van ritten aan voertuigen
  - Inzicht in status en locatie voertuigen
- Uitvoering
  - Afhandeling transactie reiskosten (machtiging, chipkaart)
  - Informatie naar reizigers (terugbelservice, afwijkingen)
  - Controle uitvoering vervoer
- Financieel-/administratieve afhandeling
  - Factuurafhandeling uitvoeringskosten
  - Verdeling kosten over gemeenten/soort vervoer
  - Rapportage

Secundaire taken:

- Opzet en beheer van online reizigersportaal
- Verstrekken informatie aan reiziger t.b.v. jaaropgave belastingen
- Verzorgen van algemene communicatie aan reizigers en algemene reizigersvragen
- Klachtafhandeling
- Monitoring kwaliteit en klanttevredenheid
- Data-analyse
- Proactieve advisering aan beheerorganisatie

JURIDISCHE VORM

De regiecentrale voert uitvoerende taken uit. Deze taken kunnen door de overheid uitgevoerd worden of kunnen worden ingekocht. Voor de regiecentrale zijn 4 rechtsvormen nader verkend:

- Gemeentelijke dienst
- Overheidsbedrijf (NV of BV)
- Publiek Private Samenwerking (PPS)
- Uitbesteding aan een marktpartij

CONCEPT

In bijlage 7 is een vergelijking opgenomen van de voor- en nadelen van de rechtsvormen. Op basis van die vergelijking is nog geen eensluidende voorkeur voor de organisatievorm afgeleid. In de definitieve versie van de Kadernota zal verder uitgewerkt worden of dit een publieke of private organisatie zou moeten zijn.

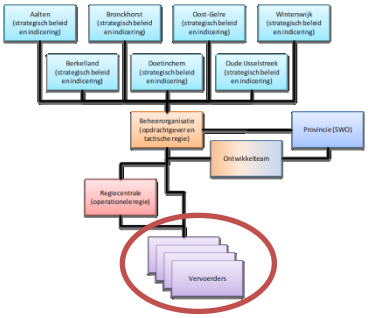
WIJZE VAN INKOPEN

P.M.

BESLISPUNTEN TAKEN EN ORGANISATIEVORM REGIECENTRALE:

- ***De Regiecentrale is verantwoordelijk voor:***
  - ***de operationele regie op het vervoer;***
  - ***de communicatie met reizigers;***
  - ***de klachtenafhandeling;***
  - ***monitoring en data-analyse;***
  - ***pro-actieve advisering aan de Beheerorganisatie.***
- ***.***

8.2.6 VERVOERDERS



TAKEN

In afwijking van hoe het vervoer van regiotaxi en leerlingenvervoer nu georganiseerd is, wordt het takenpakket van de vervoerders beperkt tot uitvoerende taken:

- Uitvoering ritten
- Transactie reiskosten (contant, chipkaart)
- Communicatie met centrale
- Klachtafhandeling (reactie)

WIJZE VAN INKOPEN

Voor het inkopen van het vervoer zal een Europees aanbestedingstraject worden opgezet. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan het splitsen van het totale vervoer in verschillende percelen, om het risico te spreiden en om kansen te creëren voor lokale ondernemers. Aandachtspunten voor de aanbesteding zijn:

- Percelen met verschillende looptijd
- Een minimum en/of maximum aantal vervoerders/voertuigen per perceel
- Onderscheid tussen gegarandeerde afname en extra afname van vervoer
- Spreiding van vervoerders over het totale vervoergebied
- De wijze waarop het vervoer onder de vervoerders wordt verdeeld (efficiency)

SAMENVATTING TAKEN VERVOERDERS:

- ***De vervoerders zijn verantwoordelijk voor:***
  - ***de uitvoering van de ritten;***
  - ***de communicatie met de centrale;***
- ***De vervoerders worden door middel van een aanbesteding geselecteerd.***

CONCEPT

9 HERVORMEN VAN DE ONDERKANT VAN HET OPENBAAR VERVOER

9.1 OV–VISIE PROVINCIE GELDERLAND

De provincie stelt in haar OV-visie dat openbaar vervoer met bussen en treinen en een vaste dienstregeling over twintig jaar beperkt is tot de grotere steden (stadsnet)- en tussen knooppunten en steden (vastnet). Verder zet de provincie in op flexnet.

Flexnet is er voor iedereen die vooral efficiënt wil reizen. Met flexnet stelt de reiziger zelf zijn reis samen in een slimme mix van alle beschikbare vervoer. Fiets of E-bike, gewone of autonome auto, gedeelde of individuele taxi, grote of kleine bus, snelle of extra snelle trein. Via een handige app waarmee je kunt reserveren, bestellen en afrekenen.

Het verder ontwikkelen van flexnet vraagt vooral meer organisatie en samenwerking. De provincie wil helpen bestaande vormen van eigen lokale en regionale mobiliteit voor alle inwoners beschikbaar te stellen. Dat is de basis voor flexnet. Zo'n mobiliteitsdienst komt beter tegemoet aan de wensen van individuele reizigers dan een vaste bus.

Meerdere kernen in de Achterhoek zijn nu al niet ontsloten met het regulier openbaar vervoer. Op basis van de OV-visie van de provincie Gelderland zal het aantal kernen zonder regulier openbaar vervoer verder groeien.

9.2 KANSRIJKE OPLOSSINGEN

In het onderzoek van Cissonius Groep (november 2013) zijn onderstaande kansrijke oplossingen voor het hervormen van de onderkant van het OV aangegeven:

- Meer buurtbussen/ stimulering vrijwilligersvervoer
- Het reguliere openbaar vervoer wordt aangevuld met openbaar vervoer op maat
- Opzetten van feeder lijnen naar OV knooppunten
- Introductie Achterhoekse servicelijn(en)

Binnen de regiecentrale kan de bundeling van vervoer en de integratie van het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer plaatsvinden. De regiecentrale zal ook inwoners advies geven of de gewenste reis ook met het openbaar vervoer gemaakt kan worden. De kwaliteit van het openbaar vervoer is van belang om het doelgroepenvervoer te beperken. Door bezuinigingen zal met name de onderkant van het OV worden getroffen. Het ontwikkelen van nieuwe vervoerconcepten, het uitvoeren van pilots (zoals een servicelijn, dorpsauto, buurtbus) en het stimuleren van vrijwilligersvervoer zijn hierbij kansrijk. Het uitvoeren van pilots in de regio Achterhoek leidt tot een daling van de vraag naar het huidige doelgroepenvervoer.

Voor het komende half jaar ondernemen we de volgende stappen:

- We zoeken afstemming met andere stakeholders als scholen, grote instellingen, zorgkantoren, samenwerkingsverbanden, belangengroeperingen en vervoerders;
- We starten diverse pilots (waaronder dorpsauto Oude IJsselstreek, volgtijdelijke combinatie van vervoer van verschillende doelgroepen in Bronckhorst, Noaberbus in Berkelland);
- In de opzet van de beheerorganisatie en regiecentrale expliciet aandacht besteden aan de ontwikkel- en adviesfunctie met betrekking tot het flexnet openbaar vervoer.

CONCEPT

SAMENGEVAT

Meerdere kernen in de regio Achterhoek zijn nu al niet ontsloten met het regulier openbaar vervoer. Op basis van de OV-visie van de provincie Gelderland zal het aantal kernen zonder regulier openbaar vervoer in de toekomst toenemen.
Het ontwikkelen van nieuwe vervoerconcepten, het uitvoeren van pilots en het stimuleren van vrijwilligersvervoer zijn hierbij kansrijk. Daarom besteden we in de opzet van de beheerorganisatie en regiecentrale expliciet aandacht aan de ontwikkel- en adviesfunctie met betrekking tot het flexnet openbaar vervoer. Daarnaast starten we nu al diverse pilots (waaronder dorpsauto Oude IJsselstreek, volgtijdelijke combinatie van vervoer van verschillende doelgroepen in Bronckhorst, Noaberbus in Berkelland).

CONCEPT

10 FINANCIËN EN RISICO'S

In definitieve versie van de Kadernota zal dit hoofdstuk uitgewerkt en onderbouwd zijn.

10.1 KOSTEN

Het financieel vertrekpunt is dat Basismobiliteit niet duurder mag zijn dan het huidige aanbod van vervoer. Het streven is naar een kostenreductie op termijn. Op dit moment maken we de huidige kosten van de vervoersystemen inzichtelijk. In de definitieve versie van de kadernota is een inschatting gemaakt van de kosten voor beheer, regievoering en uitvoering van het vervoer vanaf 2017. Ook de kosten voor de aanbesteding en opstart van het systeem voor 1 januari 2017 zullen verder uitgewerkt zijn.

De kosten van de beheerorganisatie omvat met name personeels- en bedrijfsvoeringskosten (huisvesting, personeelszaken, ICT etc.).

Gemeentelijke taken op het gebied contractmanagement van de huidige vervoercontracten, de coördinerende taken die nu uitgevoerd worden voor Regiotaxi, met name door Bronckhorst en Winterswijk, en taken van het beheerbureau Regiotaxi gaan over naar de nieuwe beheerorganisatie.

10.2 BIJDRAGE VAN DE PROVINCIE

De provincie Gelderland levert op grond van samenwerkingsovereenkomst een financiële bijdrage aan Basismobiliteit voor een deel van de planning en uitvoering van Regiotaxi en openbaar vervoer.

10.3 BIJDRAGEN VAN DE GEMEENTEN

De vrijheid per individuele gemeente (dus politieke besluitvorming) met betrekking tot indicering/ kosten Wmo-pas/ reiskosten per zone kunnen leiden tot hogere of lagere kosten per individuele gemeente;

10.4 RISICO'S

Besluitvorming kadernota vertraagd

Beheerorganisatie niet tijdig gereed

Regiecentrale niet tijdig gereed

Onvoldoende inschrijvingen vervoer

Budget onvoldoende

Gekozen organisatie- en aansturingsmodel werkt niet

De omvang van het vervoer verandert ingrijpend

Nieuwe ontwikkelingen in de vervoersmarkt maken systeem Basismobiliteit vrijwel overbodig en daardoor heel kostbaar (Uber, etc.);

CONCEPT

11 PLANNING

	2015												2016												2017
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
Concept kadernota		■	■																						
Raden-bijeenkomst				■																					
Definitieve kadernota					■	■	■	■																	
Oprichten beheer-organisatie									■	■	■	■													
Bestek regiecentrale					■	■	■	■	■	■															
Aanbesteding regiecentrale											■	■	■	■											
Bestek vervoer										■	■	■	■	■	■										
Aanbesteding vervoer																■	■	■	■						
Implementatie																■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Start Vervoersysteem																									■

CONCEPT

12 COMMUNICATIE

In definitieve versie van de Kadernota zal dit hoofdstuk uitgewerkt zijn.

CONCEPT

BIJLAGE 1 RELEVANTE BESTAANDE VERVOERPROJECTEN

- Vlearmoesbus (Neede)
- Noaberbus (Berkelland)
- Vervoerdienst SWW Winterswijk
- Combitaxi (Taxi Walhof Winterswijk)
- Nachtvlinder (Arriva Zutphen)
- Servicebus Doetinchem (Arriva Doetinchem)
- Fatima sociaal vervoer (Doetinchem)
- Stichting CARE Travel (Gendringen)

CONCEPT

BIJLAGE 2 BASISMOBILITEIT IN DE COALITIEPROGRAMMA'S

Gemeente en coalitieprogramma	Ambities over Basismobiliteit
Aalten **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Iedereen'**	geen speerpunt
Berkelland **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Veranderende samenleving, vernieuwd bestuur'**	'Verdergaande samenwerking en bundeling van vervoer is wenselijk om het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren'.
Bronckhorst **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Bronckhorst dichtbij'**	'Regionaal vervoersplan voor alle mensen/gebruikers (iedereen doet mee) inzetten op (innovatieve) vervoersvoorzieningen voor alle gebruikers in de verschillende kernen in Bronckhorst'.
Doetinchem **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Agenda voor de toekomst'**	'Samen met de regio en de provincie streven we naar een vorm van fijnmazige mobiliteit waardoor de voorziening (waar de spreiding ook weer regionaal bekeken wordt) voor een ieder bereikbaar blijven. Nieuwe vormen van het aanbieden van vervoer gaan we niet uit de weg'.
Oost Gelre **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Op eigen kracht'**	'Er zijn slimme verbindingen nodig waarbij de verschillende vormen van vervoer zoals leerlingenvervoer, regiotaxi en buurtbussen kunnen combineren'.
Oude IJsselstreek **werkakkoord 2014 - 2018**	'Voor openbaar vervoer wordt het idee van de dorpsauto uitgewerkt (een soort buurtbus maar dan per dorp). De budgetten voor leerlingenvervoer en regiotaxi kunnen anders worden ingezet'.
Winterswijk **coalitieprogramma 2014 – 2018 'Samen verder'**	'Zoveel mogelijk bundelen van vervoersstromen (AWBZ, Wmo, leerlingenvervoer en WSW) en afstemmen van schooltijden en dagbestedingstijden'.

CONCEPT

BIJLAGE 3 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST MET DE PROVINCIE GELDERLAND

Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019

regio Achterhoek

Basismobiliteit
Gelderland

CONCEPT

BIJLAGE 4 LOPENDE VERVOERCONTRACTEN

Regiotaxi

Alle gemeenten en de provincie hebben een lopend vervoercontract tot en met juni 2015. Een aansluitend vervoercontract is gegund door de provincie voor de periode van juli 2015 tot en met december 2016. Gedurende looptijd van de vervoercontracten blijft de beheerorganisatie en het call center van Regiotaxi Gelderland actief.

Leerlingenvervoer

De gemeenten hebben het leerlingenvervoer in 2 percelen gecontracteerd tot en met augustus 2016, dat daarna nog 1 jaar verlengd kan worden. Alle gemeenten hebben een overeenkomst voor contractmanagement voor leerlingenvervoer met Forseti gedurende het vervoercontract.

Vervoer groepsondersteuning

Alle gemeenten hebben voor 2015 een jaarcontract met de zorgaanbieders, met de optie om een jaar te verlengen. Alleen Doetinchem heeft dit contract afgesloten voor 3 jaar (2015-2017). In dat contract is het vervoer van en naar de locatie opgenomen. De vergoeding bedraagt € 7,50 per persoon (€ 15,00 voor een persoon in een rolstoel) per dag aan de zorgaanbieder.

WSW-vervoer

Binnen de gemeenten zijn 3 WSW-bedrijven actief: Delta, Wedeo en Hameland. Delta is in de Achterhoekse gemeenten alleen actief in Bronckhorst. Deze activiteiten worden echter overgedragen aan Wedeo. Deze bedrijven regelen zo nodig zelf het vervoer voor hun werknemers.

CONCEPT

BIJLAGE 5 KENMERKEN RECHTSVORMEN BEHEERORGANISATIE

Rechtsvormen Beheer-organisatie	Wgr: openbaar lichaam	Wgr: Bedrijfs-voerings-organisatie	Wgr: bij één gemeente	Bij één gemeente (op basis van een DVO)	Overheids-bedrijf (NV/BV)
Wettelijke grondslag	Art 8:1 Wgr	Art 8:3 Wgr	Art 8:4 Wgr	Privaatrechte overeenkomst	Burgerlijk Wet-boek Boek 2
Nieuwe rechtspersoon?	Er wordt een rechtspersoon opgericht die de taken uitvoert		Een of meerdere gemeenten voeren taken voor andere gemeenten uit		Er wordt een rechtspersoon opgericht die de taken uitvoert
Rol deelnemende gemeenten	Voor deelnemers geldt zowel een opdrachtgeversrelatie als ook een rol als eigenaar; in die laatste rol speelt ook governance een belangrijke rol		Voor 'gastgemeenten' alleen sturing via opdrachtgeversrol, geen governance-aspecten		Voor gemeen-ten geldt zowel een opdracht-geversrelatie als ook een rol als eigenaar; in die laatste rol speelt ook governance een belangrijke rol
Bestuurlijke druk	Algemeen Bestuur: vertegenwoor-digers van de deelnemers Dagelijks Bestuur: voor-zitter en twee of meer andere leden, aange-wezen door en uit het alge-meen bestuur Voorzitter aangewezen door en uit het algemeen bestuur	Leden van het bestuur van de bedrijfs-voerings-organisatie worden door en uit de deel-nemende colleges van burgemeester en wethouders aangewezen	Geen extra bestuurs-organen. Optie is instellen (bestuurlijke) stuurgroep NB Voor de gastgemeenten ontstaat afhankelijkheid van de uitvoerende gemeente	Geen extra bestuurs-organen. Optie is instellen (bestuurlijke) stuurgroep	Geen extra bestuurs-organen. Optie is instellen (bestuurlijke) stuurgroep of raad van com-missarissen.
Deelnemers	Raden, colleges en/of burgemeesters	Uitsluitend colleges van burgemeesters en wethouders	Deelnemende gemeenten brengen taken onder bij de uitvoerende gemeente, die in opdracht van de andere ge-meenten deze taken uitvoert. Daartoe verle-nen de deel-	In deze privaat-rechtelijke over-eenkomst spreken gemeenten af dat de ene gemeente taken uitvoert voor de andere gemeenten.	Deelnemende gemeenten brengen taken en bevoegd-heden onder bij een hiervoor opgericht bedrijf.

CONCEPT

			nemende gemeenten mandaat aan de uitvoerende gemeente.		
Rechtspersoon-lijkheid	Het openbaar lichaam is een rechtspersoon	De bedrijfs-voeringsorga-nisatie is een rechtspersoon	De uitvoerende gemeente is een (bestaande) rechtspersoon	De uitvoerende gemeente is een (bestaande) rechtspersoon	De BV of NV is een rechts-persoon.
Taak	Gemeenten kunnen taken en bevoegd-heden dele-geren aan het openbaar lichaam. Vrijwel alle taken kunnen worden overgedragen, zowel raads-taken als collegetaken. Voor uitvoe-rende taken is het openbaar lichaam vaak een relatief zware vorm.	Regeling wordt uitsluitend getroffen ter behartiging van de sturing en beheersing van ondersteunen-de processen en van uitvoerings-taken van de deelnemers die een college-bevoegdheid zijn.	Dit is vooral een passende samenwerkingsvorm als een gemeente voor een bepaalde taak de werkprocessen goed op orde heeft. Ook geschikt om schaalvoordelen te realiseren en de kwetsbaarheid van de ambtelijke organisatie te beperken.		Artikel 160 lid 2 Gemeentewet aan dat een BV of NV alleen mag worden opgericht indien dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.
BTW compensatie	NB Nog nagaan of er verschillen zijn m.b.t. BTW-compensatie.				
Voordelen	Daadwerkelijke overdracht van taken en bevoegdheden aan een gezamenlijk orgaan, waarin alle gemeenten zijn vertegen-woordigd. Slagvaardigheid ontstaat wanneer ook middelen worden overge-dragen en de organisatie niet afhankelijk is van het per besluit uitoefenen van het budgetrecht door iedere	Daadwerkelijke overdracht van taken en bevoegdheden aan een gezamenlijk orgaan, waarin alle gemeenten zijn vertegen-woordigd. Slagvaardigheid ontstaat wanneer ook middelen worden overge-dragen en de organisatie niet afhankelijk is van het per besluit uitoefenen van het budgetrecht door iedere	Over de gewenste kwaliteit waarmee de overgedragen taken worden uitgevoerd, worden vooraf afspraken gemaakt in overeen-komsten. Dat kan ook voor de wijze waarop met elke gemeente wordt afgerekend. Hierdoor kunnen schaalvoordelen worden benut en is de uitvoerende gemeente niet afhankelijk van het budgetrecht van iedere deelnemende gemeente voor ieder afzonderlijk besluit, terwijl de financiële prikkel voor elke gemeente wel behouden blijft. Er wordt geen nieuwe bestuurlijke eenheid gecreëerd.		

CONCEPT

	deelnemende gemeente.	deelnemende gemeente. Minder bestuurlijke drukte door enkelvoudig bestuur.		
Nadelen	Opzetten is tijdrovend. Gemeente-raden staan op relatief grote afstand en hebben gevoel dat hun invloed beperkt is.		In de beleving van de deel-nemende gemeenten is de uitvoerende gemeente snel dominant. Deze vorm kan leiden tot een afstandelijke opdrachtgever – opdrachtnemer relatie, waarin niet het gezamenlijk realiseren voorop staat, maar het controleren van afspraken.	

CONCEPT

BIJLAGE 6 VERGELIJKING RECHTSVORMEN BEHEERORGANISATIE

	Wgr: openbaar lichaam	In bestaande Regio Achterhoek	Wgr: Bedrijfs-voerings-organisatie	Wgr: bij één gemeente	Bij één gemeente (DVO)	Overheids-bedrijf (NV/BV)
Eenvoud van oprichting	-- Opstellen van een relatief grote gemeen-schappelijke regeling. Kost relatief veel tijd.	- Oprichten relatief een-voudig (Regio bestaat al). Mobiliteit is nu echter niet bij de Regio belegd. Ook moet verde-ling taken, bevoegd-heden en mandaten vastgelegd worden.	- Opstellen van een gemeen-schappelijke regeling	+ Opstellen van een gemeen-schappelijke regeling	+ Opstellen mandaat-overeen-komst.	-- Oprichten van een nieuw bedrijf. Goedkeuring van provincie is nodig.
Invloed van gemeenten/ colleges	-- Alle gemeenten zowel op-drachtgever als eigenaar. Er is invloed op werkwijze/ bestuur. Door relatief grote afstand is (gevoel dat) lokale invloed beperkt (is).	+ Alle gemeenten zowel op-drachtgever als eigenaar. Door manda-tering van taken naar de bestuurs-commissie ook invloed op werkwijze. Via Regio-bestuur ook invloed op bestuur (maar wat meer op afstand)	+ Alle gemeenten zowel op-drachtgever als eigenaar. Ook invloed op werkwijze/ bestuur.	- Gemeenten zijn opdracht-gever aan uitvoerende gemeente. Kwaliteit uit-voering wordt vooraf vast-gelegd in de regeling. Weinig/ Geen invloed op werkwijze/ bestuur. Uitvoerende gemeente kan snel dominant lijken. Dit kan leiden tot afstand tot opdrachtgever en opdracht-nemer, waar-bij niet het gezamenlijk realiseren voorop staat, maar het controleren van afspraken.	- Gemeenten zijn opdracht-gever aan uitvoerende gemeente. Kwaliteit uit-voering wordt vooraf vast-gelegd in de overeen-komst. Weinig/Geen invloed op werkwijze/ bestuur. Uitvoerende gemeente kan snel dominant lijken. Dit kan leiden tot afstand tot opdrachtgever en opdracht-nemer, waa-rbij niet het gezamenlijk realiseren voorop staat, maar het controleren van afspraken.	+ Alle gemeenten zowel op-drachtgever als eigenaar. Ook beperkt invloed op werkwijze/ bestuur.

	Wgr: openbaar lichaam	In bestaande Regio Achterhoek	Wgr: Bedrijfs-voerings-organisatie	Wgr: bij één gemeente	Bij één gemeente (DVO)	Overheids-bedrijf (NV/BV)
Bestuurlijke druk	-- Door Algemeen en Dagelijks Bestuur veel bestuurlijke druk en relatief grote afstand ten opzichte van de colleges.	+ Gebruik maken van bestaande structuren; uitvoering mandateren naar bestuurs-commissie	++ Door enkelvoudig bestuur minder bestuurlijke drukte.	++ Geen nieuwe bestuurlijke eenheid.	++ Geen nieuwe bestuurlijke eenheid.	++ Weinig bestuurlijke druk. Wethouders in raad van bestuur.
Publiek of Privaat	++ Publiek	++ Publiek	++ Publiek	++ Publiek	-- Privaat	-- Privaat
Past bij de aard van de werk-zaamheden	-- Organisatie-vorm is relatief zwaar voor deze uitvoerende taken. Taken en bevoegd-heden worden daadwerkelijk overgedragen aan een gezamenlijk orgaan, waarin alle gemeenten zijn vertegen-woordigd.	+ Als binnen de bestaande organisatie een werkwijze gevonden wordt die past bij de uitvoerings-taken van de beheerorganis atie. Taken en bevoegd-heden worden daadwerkelijk overgedragen aan een gezamenlijk orgaan, waarin alle gemeenten zijn vertegen-woordigd.	+ Organisatie-vorm is bij uitstek ge-schikt omdat beheerorga-nisatie uitvoerings-taken onder verantwoor-delijkheid van het college omvat. Taken en bevoegd-heden worden daadwerkelijk overgedragen aan een gezamenlijk orgaan, waar-in alle gemeenten zijn vertegen-woordigd.	- Beheerorgani-satie is een uitvoerende organisatie. Deze taken kunnen worden over-gedragen aan een andere gemeente. N.B. Er is nu geen gemeente die deze taken goed op orde heeft en dus bij uitstek een geschikte uitvoerende gemeente zou zijn.	- Beheerorgani-satie is een uitvoerende organisatie. Deze taken kunnen worden over-gedragen aan een andere gemeente. N.B. Er is nu geen gemeente die deze taken goed op orde heeft en dus bij uitstek een geschikte uitvoerende gemeente zou zijn.	- Beheer-organisatie is een uitvoerende organisatie. Deze taken kunnen worden uitgevoerd door een overheids-bedrijf. N.B. Omdat het publieke taken zijn ligt het echter (op grond van de Gemeente-wet) meer voor de hand te kiezen voor een publieke samenwer-kingsvorm.
Efficiency/ Kosten	-- Organisatie-vorm brengt relatief veel administra-tieve last en overleggen met zich mee.	- Er kan gebruik gemaakt worden van de bestaande overleggen en faciliteiten van de Regio	- Er komt een nieuwe organisatie. Dat leidt tot extra administratie en onder-steuning.	+ Er kan gebruik gemaakt wor-den van de 'back office' en onder-steuning van een bestaande gemeente.	+ Er kan gebruik gemaakt wor-den van de 'back office' en onder-steuning van een bestaande gemeente.	- Er komt een nieuwe organisatie. Dat leidt tot extra administratie en onder-steuning.
Financiële gevolgen	N.B. BTW?					

BIJLAGE 7 VERGELIJKING RECHTSVORMEN REGIECENTRALE

Rechtsvormen Regiecentrale	Gemeentelijke dienst	Overheidsbedrijf (NV/BV)	Publiek Private Samenwerking	Marktpartij
Optimalisatie vervoerproces	-- Er ontbreken financiële prikkels om het proces te optimaliseren.	+ In een DVO kunnen prikkels worden ingebouwd om het vervoerproces te optimaliseren.	+ In een DVO kunnen prikkels worden ingebouwd om het vervoerproces te optimaliseren.	++ Door financiële prikkels in het contract worden optimalisaties in het proces gezocht.
Invloed gemeente (-bestuur)	+ Door de directe relatie tussen gemeente(-bestuur) en centrale kan sturing op kwaliteit vrij direct zijn. (processturing) N.B. Hierdoor is er wel een risico voor de continuïteit van de kwaliteitssturing door mogelijk wisselende politieke wensen.	- Door de eigendoms-relatie is sturing op kwaliteit beperkt mogelijk. (sturing op proces en resultaat)	- Door de eigendoms-relatie is sturing op kwaliteit beperkt mogelijk. (sturing op proces en resultaat)	-- De directe invloed vanuit het gemeente (-bestuur) is beperkt door het bestek/contract. (resultaatsturing)
Borging kennis en continuïteit	++ Lokale kennis en ervaring blijft ter beschikking van de regiogemeenten.	++ Lokale kennis en ervaring blijft ter beschikking van de regiogemeenten.	++ Lokale kennis en ervaring blijft ter beschikking van de regiogemeenten.	-- Door periodieke aanbesteding kan een groot deel van de opgebouwde lokale kennis en ervaring verloren gaan.
Product-ontwikkeling/ vernieuwing	-- De scope van de centrale beperkt zich tot de Achterhoek. Productontwikkelingen elders worden niet automatisch meegenomen.	- Doordat de centrale in de toekomst mogelijk ook actief kan worden in andere regio's kunnen inzichten en ontwikkelingen van elders worden meegenomen.	+ Doordat de private partij ook actief kan zijn in andere regio's kunnen inzichten en ontwikkelingen van elders worden meegenomen.	++ Periodieke aanbe-steding zorgt ervoor opdrachtgever en marktpartij (periodiek) oog hebben voor productontwikkeling. De marktpartij kan tijdens de contract-periode ervaringen van elders meenemen.
Transparantie in productiekolom	++ Er is een duidelijke scheiding tussen de centrale en de vervoerders.	++ Er is een duidelijke scheiding tussen de centrale en de vervoerders.	+ Er is een scheiding tussen centrale en vervoerders. De private partner kan relaties hebben met vervoerders.	- Er kan belangenver-strengeling optreden tussen de centrale en (één van) de vervoerders.

Rechtsvormen Regiecentrale	Gemeentelijke dienst	Overheidsbedrijf (NV/BV)	Publiek Private Samenwerking	Marktpartij
Rol van de overheid	-- Het past niet bij de visie van de regis-serende overheid om uitvoerende taken vanuit de markt naar de overheid te halen.	- Hoewel op afstand in een NV/BV, haalt de overheid hiermee uitvoerende taken uit de markt naar de overheid.	+ De PPS maakt het mogelijk kennis van marktpartijen te combineren met meer directe regie vanuit de overheid.	++ Past binnen de trend van terugtredende overheid.
Schaalvoordelen en ontwikkel-kosten	-- De werkzaamheden zijn nieuw voor de overheid. De organi-satie moet opgezet en bemenst worden en kennis en software moet worden ingekocht. Deze kosten ten laste van de regiogemeenten.	- De werkzaamheden zijn nieuw voor de overheid. De organi-satie moet opgezet en bemenst worden, en kennis en software moet worden ingekocht. Deze kosten ten laste van de regiogemeenten, maar kunnen op termijn mogelijk ook deels terugverdiend worden door inzet van de centrale in andere regio's.	+ De private partner neemt kennis en ervaring mee. Ontwikkelde kennis en software kan ook elders ingezet (en terugverdiend) worden.	++ Marktpartijen hebben ervaring en kennis op dit gebied. Kosten en afschrijving kunnen over meerdere locaties/ projecten verdeeld worden, waardoor er grotere innovatiekracht is.
Risico's	- Deze taak wordt nu niet door de gemeente uitgeoefend. Is het mogelijk deze ontwikkeling tijdig en op het juiste kwaliteitsniveau gereed te krijgen. Kan en zal de gemeentelijke dienst voldoende blijven innoveren?	- Deze taak wordt nu niet door de gemeente uitgeoefend. Is het mogelijk deze ontwikkeling tijdig en op het juiste kwaliteitsniveau gereed te krijgen. Kan en zal het overheidsbedrijf voldoende blijven innoveren?	-- Deze vorm van PPS bestaat nog nergens. Juridische aspecten moeten nog uitgewerkt worden. Mogelijk belangen-tegenstelling tussen de partijen.	- Afhankelijk van een partij die andere belangen kan laten prevaleren boven belangen van de Achterhoek. Bestek moet bij aanbesteding volledig zijn.