Gemeente Oude IJsselstreek

15ini02283

Nota van Uitgangspunten Basismobiliteit Achterhoek

Van: Stuurgroep Basismobiliteit Achterhoek
Aan: Colleges en gemeenteraden van Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk
Datum: 19 mei 2015

1. Inleiding

Op 22 april is er een informatieavond geweest voor raadsleden waarbij het thema Basismobiliteit in de Achterhoek is toegelicht. Tijdens deze informatieavond zijn de belangrijkste aspecten met betrekking tot basismobiliteit met raadsleden besproken. Om basismobiliteit per 1 januari 2017 in de Achterhoek te realiseren, zullen de gemeenteraden van de betrokken zeven gemeenten direct na de zomer de Kadernota Basismobiliteit in de Achterhoek vast moeten stellen.
Naar aanleiding van de informatieavond van 22 april is besloten om voor de zomervakantie een Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraden te laten vaststellen. De Nota van Uitgangspunten maken de belangrijkste beleidskeuzes inzichtelijk en dient ter voorbereiding op vaststelling van de Kadernota.

2. Aanleiding Basismobiliteit

Directe aanleiding dat gemeenten in de Achterhoek met basismobiliteit aan de slag moeten is dat:

1. De provincie per 1-1-2017 stopt met de uitvoering van de huidige Regiotaxi. Dat betekent dat vanaf deze datum gemeenten zelf weer invulling moeten geven aan hun taak voor een adequate vervoervoorziening in kader van WMO vervoer.
2. De provincie wil dat het flexibele openbaar vervoer wordt geïntegreerd in een regionale vervoervoorziening en heeft hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met de regio(-gemeenten) gesloten.
3. De gemeentes hebben door de decentralisaties binnen het sociaal domein meer taken op het gebied van (doelgroepen)vervoer gekregen, waarbij - als gevolg van rijksbezuinigingen – de budgetten onder druk staan. Gemeentes moeten andere manieren vinden om inwoners een basisaanbod van (openbaar) vervoer te kunnen blijven bieden.

3. Doelstelling Basismobiliteit

Met het organiseren van Basismobiliteit per 2017 wordt beoogd dat alle inwoners in de regio Achterhoek zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen. 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 volledig in op 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).

4. Uitgangspunten Basismobiliteit Achterhoek

Onderstaande uitgangspunten worden gehanteerd bij de opzet voor de Basismobiliteit:

- Gemeentes[1] in de Achterhoek werken samen aan Basismobiliteit in de Achterhoek, één van de bereikbaarheidsprojecten van de Uitvoeringsagenda 2020 van de Regio Achterhoek.
- 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.

5. **Financiële uitgangspunten**

Als basisuitgangspunt geldt 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, waarbij ook de meer verborgen kosten, zoals kosten van beheer, controle en inkoop en aanbesteding in beeld gebracht worden. Daarnaast maken we een inschatting 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 in de kadernota verder uitgewerkt worden. Met betrekking tot de financiering is het goed te weten dat de provincie Gelderland op grond van de reeds getekende samenwerkingsovereenkomst ook een financiële bijdrage aan Basismobiliteit levert voor een deel van de planning en voor de uitvoering van Regiotaxi en openbaar vervoer.

6. **Uitgangspunten sturen op 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.
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

1 Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk

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

7. **Uitgangspunten sturen op aanbod van vervoer**

Voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer zijn aparte regelingen en budgetten. Tussen deze vervoervormen (en bijbehorende budgetten) zitten schotten. Hierdoor worden voertuigen en chauffeurs niet optimaal benut en rijden zij soms zelfs achter elkaar aan. Dit kan efficiënter door:

- Combinatiegraad van vervoer omhoog: benutten lege capaciteit in voertuig;
- Stilstand voertuigen minimaliseren: meer ritten achter elkaar plannen;
- Lege kilometers verminderen: benutten 'lege' kilometers retourritten.

Voor een efficiënte invulling van het regionale vervoersysteem worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Alle vraag naar vervoer komt op één centraal punt binnen en daar gebundeld (regiecentrale).
- Vanuit dit centrale punt vindt ook de planning van het vervoer (efficiënt toe delen van ritten aan voertuigen) plaats.
- Alle beschikbare voertuigen kunnen voor alle vormen van doelgroepen vervoer en het flexnet OV worden ingezet.
- Op 1 januari 2017 wordt het vervoer van de Regiotaxi Gelderland in de Achterhoek overgenomen.
- Andere vormen van vervoer worden op 'natuurlijke' momenten geïntegreerd (bijvoorbeeld bij aflopen contracten).
- Bij integratie van doelgroepen in het voertuig blijven de specifieke behoeftes en eisen van de klanten bepalend voor de integratiemogelijkheden.
- Het centrale punt waar alle vraag en planning van vervoer samenkomt (regiecentrale) heeft actuele informatie over alle overige (particuliere) vervoersalternatieven en het openbaar vervoeraanbod.

8. **Uitgangspunten sturen op inkoop en beheer**

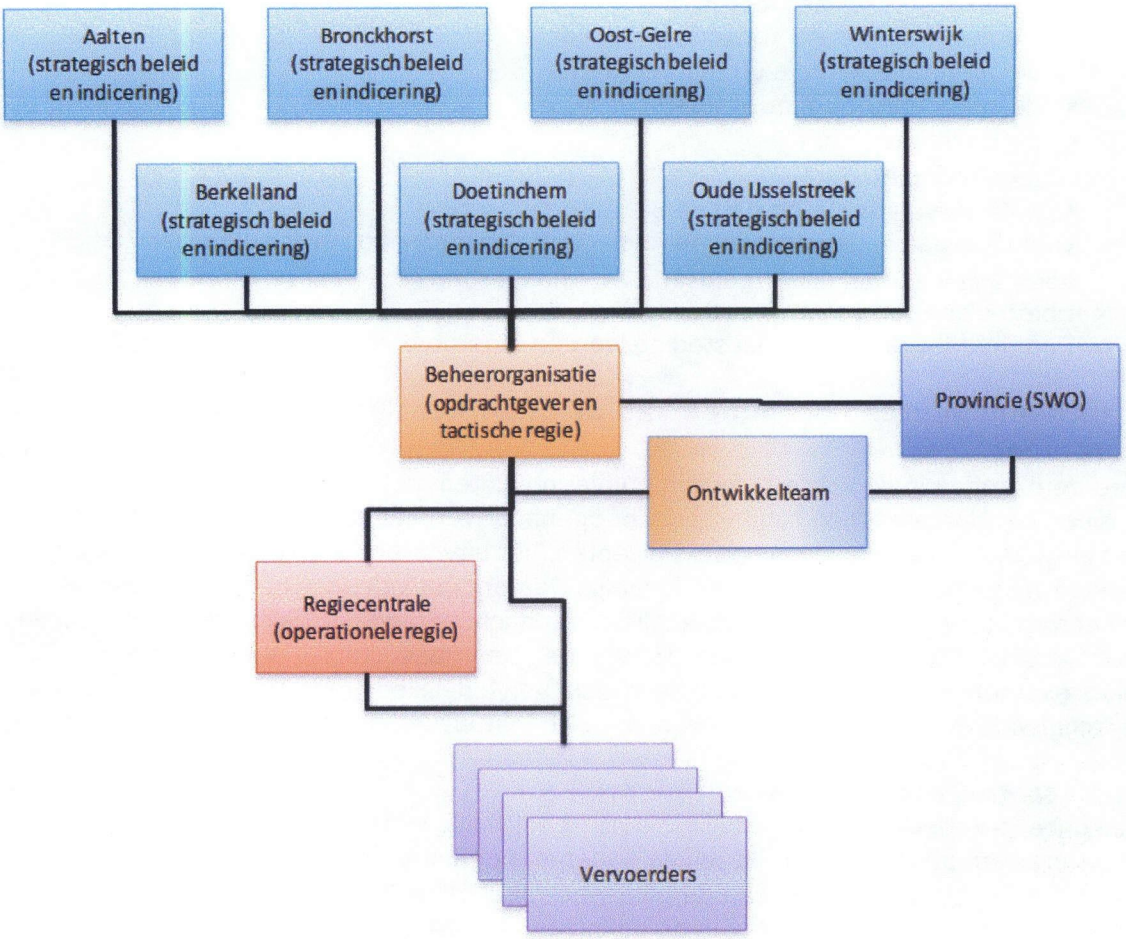
De operationele uitvoering van het vervoer bestaat feitelijk uit 3 onderdelen:

- 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 de regio Achterhoek wordt de ritaanvraag en -planning apart van de feitelijke uitvoering van het vervoer georganiseerd in een Regiecentrale omdat:

- Dit het beste aansluit bij de wens verschillende vormen van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer integraal te plannen en hierdoor efficiënter uit te voeren.
- Dit de meeste kansen voor MKB en lokale ondernemers biedt.
- Door te kiezen voor meerdere vervoerders, de risico's worden gespreid.
- Het mogelijk is om tussentijds bij te sturen door uitgangspunten en systeemkenmerken aan te passen.

Onderstaand is schematisch de organisatie van het regionale vervoer weergegeven. Daarbij zijn ook de primaire taken opgenomen. In het schema is een beheersorganisatie opgenomen. Dit is een publiek orgaan waarin gemeenten samenwerken in gezamenlijk beheer van het regionale vervoersysteem



Onderstaande uitgangspunten worden gehanteerd:

- Met betrekking tot **gemeentes**:
  - Gemeentes werken samen bij het beheer van het vervoersysteem.
  - 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, omrijdfactor, stiptheid e.d.) worden/blijven voor alle gemeentes gelijk.
- Met betrekking tot de **beheerorganisatie**:
  - De Beheerorganisatie is verantwoordelijk voor:
    - het opdrachtgeverschap voor regiecentrale en vervoer;
    - de samenwerkingsovereenkomst met de provincie;
    - de tactische regie op het vervoer.
  - De organisatievorm voor de Beheerorganisatie wordt verder uitgewerkt. Sterke voorkeur heeft plaatsing van de organisatie bij één van de zeven gemeenten.

- Met betrekking tot de **Regiecentrale**:
  - De Regiecentrale is verantwoordelijk voor:
    - de operationele regie op het vervoer;
    - de communicatie met reizigers;
    - de klachtenafhandeling;
    - monitoring en data-analyse;
    - proactieve advisering aan de Beheerorganisatie.
  - Voor de organisatievorm van de Regiecentrale wordt nog verder uitgewerkt of dit een publieke of private organisatie zou moeten zijn.
- Met betrekking tot de **Vervoerders**:
  - Door middel van een aanbesteding worden meerdere vervoerders gecontracteerd.

9. Uitgangspunten hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer

Meerdere kernen in de Achterhoek zijn nu niet ontsloten met het regulier openbaar vervoer. Het aantal kernen zonder regulier openbaar vervoer zal nog verder 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 en Noaberbus in Berkelland).

10. Kadernota en verdere uitwerking

De concept- Kadernota Basismobiliteit in de Achterhoek is als bijlage bijgevoegd. De komende periode wordt gebruikt om de Kadernota definitief te maken en in september aan te bieden ter vaststelling aan de gemeenteraden. Reactie op deze Nota van uitgangspunten worden verwerkt in de definitieve Kadernota.
In het traject tot vaststelling wordt ook gewerkt met een klankbordgroep van raadsleden. Per gemeenteraad hebben enkele raadsleden zitting in de klankbordgroep. Hier worden geen formele standpunten ingenomen maar worden overwegingen voorgelegd en bediscussieerd. Klankbordgroepleden kunnen ook eventueel aspecten benoemen die zij verder uitgelicht willen hebben.

In de huidige fase gaat het om het vaststellen van de kaders voor het opzetten van een regionaal vervoersysteem. Concrete uitwerkingen van de uitgangspunten en vertaling naar operationele variabelen (tarieven, aanmeldtijden, omrijdtijden, voertuigeisen, etc.) kunnen dan in het vervolgtraject plaatsvinden.