

**Raadsvoorstel**

15int0679

: 29 oktober 2015

Datum raadsvergadering

Volgnummer

: 1

Onderwerp

: Kadernota Basismobiliteit Achterhoek

**Voorgestelde beslissing:**

1. De kadernota Basismobiliteit vast te stellen en daarbij:
  - a. Zo veel mogelijk vormen van vervoer te integreren in één systeem;
  - b. Te kiezen voor het procesmodel van een vervoercentrale;
  - c. De beleidsverantwoordelijkheid voor indicatie en financiën niet te centraliseren;
  - d. De systeemkenmerken voor vervoer voor iedere gemeente uniform te laten.
2. Kennis te nemen van collegebesluiten:
  - a. Een regionaal team Opdrachtgeving aan te stellen als opdrachtgever voor het vervoersysteem;
  - b. Het team Opdrachtgeving onder te brengen bij een van de deelnemende gemeenten;
  - c. De opdrachtgeverstaken voor basismobiliteit te mandateren aan deze gemeente;
  - d. Het team Opdrachtgeving de vervoercentrale privaat aan te laten besteden;
  - e. Het vervoer aan te besteden bij en te gunnen aan meerdere vervoerders.

**Aanleiding**

Basismobiliteit heeft tot doel meerdere vormen van vervoer (het doelgroepenvervoer en de onderkant van het openbaar vervoer) met elkaar te integreren en het vervoer efficiënter te organiseren. De Achterhoekse gemeenten Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk werken samen om invulling te geven aan Basismobiliteit in de regio Achterhoek. Hiervoor is een regionale projectgroep Basismobiliteit in het leven geroepen en een bereikbaarheidsproject opgezet dat onderdeel uitmaakt van de Uitvoeringsagenda 2020 van de Regio Achterhoek.

De aanleiding voor Basismobiliteit is vierledig:

- De gemeenten zijn vanaf 2015 verantwoordelijk voor alle vormen van doelgroepenvervoer;
- De provincie Gelderland legt de uitvoering van Regiotaxi Gelderland vanaf 2017 terug bij alle Gelderse regiogemeenten en heeft hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met de regio's gesloten;
- De provincie Gelderland wil ook enkele openbaar vervoertaken naar de regio's mandateren;
- De budgetten voor de uitvoering van het vervoer staan onder druk.

Met het organiseren van Basismobiliteit per 1 januari 2017 wordt beoogd dat alle Achterhoekse inwoners zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kunnen verplaatsen. Daarom wordt gewerkt aan het efficiënter inrichten van regionale vervoersstromen, doelgroepenvervoer en aanvullend (flexibel) openbaar vervoer. Bij doelgroepenvervoer gaat het om leerlingen, jeugd-GGZ, medewerkers van Sociale Werkplaatsen en Wmo-pashouders (sociaal recreatief vervoer en vervoer naar dagbesteding).

In juni en juli 2015 is de Nota van Uitgangspunten ([bijlage 1](#)) voor basismobiliteit in de regio Achterhoek door de zeven deelnemende gemeenteraden vastgesteld. Die uitgangspunten hebben de basis gevormd voor de Kadernota Basismobiliteit Achterhoek ([bijlage 2](#)). Deze kadernota beschrijft wat de gemeentelijke taak is ten aanzien van Basismobiliteit en hoe deze door de Achterhoekse gemeenten wordt vormgegeven.

**Wat wordt met beslissing bereikt**

- Na vaststelling van de Kadernota kunnen belangrijke stappen worden gezet om per 1 januari 2017 over een operationeel Achterhoekse vervoersysteem te beschikken, waarin iedere inwoner zelfstandig tegen een redelijk tarief kan reizen en de gemeente kan voldoen aan haar wettelijke vervoerplicht.

**Argumenten om in te stemmen met voorgestelde beslissing(en)**

### *1.1 De kadernota omschrijft kaders en uitgangspunten voor het organiseren van Basismobiliteit.*

Bij de uitvoering van de gemeentelijke samenwerking en de realisatie van een vervoersysteem voor basismobiliteit moet de start voor iedere deelnemende gemeente hetzelfde zijn. Daarom beschrijft de kadernota wat de gemeentelijke taak is en hoe deze wordt vormgegeven.

#### *1a.1. Planmatig kan gebruik gemaakt worden van elkaars "lege" kilometers.*

In het nieuwe vervoersysteem voor basismobiliteit worden verschillende regelingen en doelgroepen gebundeld. Het rijden met lege busjes zal sterk afnemen. De bezettingsgraad van de busjes neemt toe evenals de efficiëntie.

#### *1b.1. Alle vervoervragen komen op één punt samen.*

Om verschillende vervoervragen op een zo efficiënt mogelijke manier te plannen en uit te voeren, is het van belang dat alle vragen op één punt samenkomen. De Vervoercentrale kan het beste vraag en aanbod van vervoer met elkaar verbinden en stroomlijnen.

#### *1b.2. Er zijn meerdere vervoerders in het systeem.*

In het huidige systeem wordt de planning door de vervoerders zelf gedaan. Dit gaat goed omdat er per doelgroep slechts één vervoerder is gecontracteerd. Voor Basismobiliteit Achterhoek is afhankelijkheid van één (grote) vervoerder ongewenst. Daarom wordt er gewerkt met meerdere vervoerders. Hierdoor kan de planning niet bij een vervoerder liggen, maar op afstand van de vervoerders in één vervoercentrale.

#### *1c.1. Gemeenten blijven vrij in het bepalen van de toegang tot het systeem.*

Door het indicatiebeleid bij gemeenten te laten, bepalen gemeenten zelf wie er toegang krijgt tot het systeem. Hiermee kunnen ze zelf sturen op de vraag naar vervoer en bepalen welk vervoer ze aanbieden.

#### *1d.1. Dezelfde systeemkenmerken biedt de grootste kans op optimale efficiëntie.*

Combineren van ritten en ritten volgtijdelijk plannen wordt veel makkelijker en daarmee efficiënter wanneer voor iedereen dezelfde spelregels gelden. Voertuigen worden daarmee optimaal benut. In de huidige vervoersystemen is dat ook al zo, voor de reiziger houden we de wijzigingen zo beperkt mogelijk.

#### *2a.1. Het team Opdrachtgeving voert de gezamenlijke taken uit.*

De kadernota voorziet in de oprichting van een team Opdrachtgeving. Het team is opdrachtgever van de vervoercentrale en het vervoer. Daarnaast heeft het als taak regie te voeren op tactisch niveau. Het team wordt bij voorkeur bemenst vanuit de zeven gemeentelijke organisaties zelf en zorgt voor de verdere uitvoering van de kadernota.

#### *2b.1. Hiermee blijft de omvang van het team beperkt.*

Door gebruik te maken van een bestaande gemeentelijke organisatie kan het team daar gebruik maken van de huisvesting (inclusief voorzieningen als vergaderruimtes, ICT, etc.) het management en de organisatiestructuur van de gemeente. Feitelijk wordt er een nieuwe afdeling of team toegevoegd aan één van de zeven deelnemende gemeenten.

#### *2c.1. Gemeenten zijn nu nog verantwoordelijk voor hun eigen vervoerstaken.*

Samenwerken betekent ook verantwoordelijkheden mandateren. Het team Opdrachtgeving voert taken uit voor alle zeven deelnemende gemeenten. Hiervoor moeten de bevoegdheden overgedragen worden. De voorwaarden waaronder dat gebeurt worden vastgelegd in een overeenkomst.

#### *2d.1. Gemeenten en de concessiehouder openbaar vervoer hebben dezelfde belangen.*

De concessiehouder openbaar vervoer (tot 2020 is dat Arriva) is gebaat bij zoveel mogelijk reizigers in het reguliere openbaar vervoer. Gemeenten hebben hier voordeel bij, omdat bij voldoende gebruik van het openbaar vervoer het vervoer rendabel wordt/blijft en dus voor de regio Achterhoek beschikbaar blijft. Voor overheden (provincie en gemeenten) is het openbaar vervoer goedkoper dan taxivoer. Reizigers kunnen eveneens profiteren van het (leren) reizen met het openbaar vervoer, omdat daarmee de "eigen kracht" en de zelfstandigheid versterkt wordt.

#### *2d.2. De concessiehouder gaat een vorm van vraagafhankelijk vervoer introduceren.*

Er zijn nu meerdere buslijnen in de Achterhoek die in de daluren weinig of geen bezetting hebben. Arriva wil hiervoor graag een vraagafhankelijk systeem opzetten. Hiervoor hebben zij een vervoercentrale nodig om

het aanbod van vervoer af te kunnen stemmen op de vraag. Basismobiliteit en openbaar vervoer vullen elkaar aan. Een gezamenlijke vervoercentrale of goed samenwerkende vervoercentrales krijgen hierdoor een belangrijke meerwaarde.

### *2d.3. Hiermee voorkomen we dat de verschillende systemen elkaar leegrijden.*

Door de taken van de vervoercentrale Basismobiliteit en de taken van de vervoercentrale OV met elkaar te verbinden ontstaat er geen concurrentie tussen elkaar maar is er sprake van een versterking van de effectiviteit. Dit komt omdat van beide systemen, op één locatie, real time bekend is wat de vraag en het aanbod van vervoer is.

### *2e.1. Zorgt voor minder risico op het wegvallen van vervoer*

De (taxi) vervoerswereld is volop in beweging, faillissementen zijn aan de orde van de dag. Wanneer vervoerders stoppen, failliet gaan of onder de maat presteren blijven er andere vervoerders in het systeem over om het vrijgefallen vervoer op te vangen.

### *2e.2. Het beperkt het vervoersvolume per vervoerder.*

Door gebruik te maken van meerdere vervoerders wordt de omvang van het vervoer per vervoerder beperkt. Dit maakt het voor (lokale) kleine (taxi)ondernemers ook mogelijk om deel te nemen aan het vervoersysteem.

### *2e.3. Er zijn minder risico's door meerdere kleine contracten.*

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat vervoerders met grote contracten hun positie gebruiken om (aanvullende) eisen te stellen. Door het vervoer onder te brengen in meerdere, kleinere contracten wordt dat risico beperkt.

## **Kanttekeningen**

In de kadernota is een risicobijlage opgenomen. Bij de risico's is beschreven welke maatregelen genomen kunnen worden om deze risico's te beheersen of de mogelijke gevolgen ervan te beperken. Twee kanttekeningen uit de risicobijlage verdienen speciale aandacht.

### *a. Eén (of meer) gemeenten wil(len) (toch) niet deelnemen aan Basismobiliteit*

Het project Basismobiliteit kan alleen slagen wanneer binnen iedere afzonderlijke gemeente voldoende draagvlak is voor intergemeentelijke samenwerking op vervoer. Indien een gemeente besluit niet te willen deelnemen vermindert het volume van het totale systeem. Ook zal dit consequenties hebben voor de optimalisatie van de vervoerstromen maar bovenal zal de gemeente zelf haar wettelijke taken moeten gaan uitvoeren of aansluiting moeten zoeken bij een andere regio.

De provincie Gelderland stelt overigens als voorwaarde voor haar financiële bijdrage dat het vervoer regionaal georganiseerd wordt. Een zelfstandig opererende gemeente heeft dus geen recht op haar deel van de regionale financiële bijdrage van de provincie.

### *b. Budget onvoldoende*

Bij een nieuw vervoersysteem zijn de financiële effecten op voorhand niet goed in te schatten. Of de te realiseren efficiencyvoordelen met regionale bundeling ook daadwerkelijk gehaald zullen worden, is nu niet te zeggen. Aanpassingen in de toegang (indicatie-voorwaarden) en de ritbijdragen zijn instrumenten die gemeenten kunnen gebruiken om de kosten te drukken (vervoervolume) of de inkomsten te verhogen (ritbijdragen).

## **Kosten, baten, dekking**

Het financieel vertrekpunt is dat basismobiliteit niet duurder mag zijn dan de huidige kosten van het vervoer. Het streven is om op termijn, door efficiënter plannen en uitvoeren van ritten, tot een kostenreductie te komen.

In 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 zijn verder uitgewerkt op regionale schaal. De aanloopkosten voor de gemeente Oude IJsselstreek voor 2015 en 2016 zijn ter besluitvorming aan het college van burgemeester en wethouders voorgelegd.

De kosten van het Team Opdrachtgeving bestaan hoofdzakelijk uit personeels- en bedrijfsvoeringskosten (huisvesting, personeelszaken, ICT, etc.). Bij de deelnemende gemeenten verdwijnen de taken op het gebied contractmanagement van de huidige vervoercontracten. De coördinerende taken die nu uitgevoerd worden

voor Regiotaxi Gelderland, met name door Bronckhorst en Winterswijk, en taken van het beheerbureau Regiotaxi Gelderland gaan over naar het nieuwe Team Opdrachtgeving.

De provincie Gelderland levert op grond van de samenwerkingsovereenkomst een financiële bijdrage aan de regiogemeenten in de Achterhoek voor een deel van de planning en uitvoering van het regiotaxivervoer en het openbaar vervoer. De vrijheid per individuele Achterhoekse gemeente met betrekking tot indicering, kosten Wmo-pas en reiskosten per zone kunnen leiden tot hogere of lagere kosten per individuele gemeente.

## **Uitvoering**

Samen met de vervoercentrale wordt aan een zo efficiënt mogelijk systeem voor de uitvoering van het vervoer gewerkt. Het vervoer moet 1 januari 2017 operationeel zijn. Dit betekent dat de vervoercentrale uiterlijk begin 2016 aanbesteed en gegund moet zijn.

### *Personeel*

Een adviseur vanuit het team Mobiliteit en Verkeer maakt onderdeel uit van de regionale projectgroep Basismobiliteit Achterhoek, waarin medewerkers zitten vanuit de disciplines mobiliteit/ verkeer, communicatie en zorg/ welzijn. Er wordt intern nauw samengewerkt met een adviseur vanuit het team Welzijn en Onderwijs. Bij het opstellen van de Kadernota Basismobiliteit Achterhoek is een selectie van de juridische afdelingen, financiële afdelingen en de inkoopadviseurs vanuit de regiogemeenten betrokken geweest.

### *Communicatie/participatie*

De kadernota is een verdere uitwerking van de door alle deelnemende raden vastgestelde nota van uitgangspunten. De kadernota is tot stand gekomen vanuit de projectgroep Basismobiliteit waarin alle gemeenten vertegenwoordigd zijn. Bestuurlijk is de nota besproken in en vastgesteld door de stuurgroep Basismobiliteit en het Poho Mobiliteit/Sociaal.

In de kadernota is een hoofdstuk besteed aan communicatie. Het belangrijkste onderdeel van dit plan is de communicatie met de reizigers. In het najaar vinden er gesprekken en workshops plaats met de reizigers over het vervoer, de systeemkenmerken en de voertuigen.

### *Evaluatie/verantwoording*

Er is geen moment gepland voor de evaluatie van het systeem. Wel wordt de kwaliteit en daarmee de werking van het systeem regelmatig gemeten. Van de vervoerders weten we realtime of een rit volgens de spelregels wordt uitgevoerd. De tevredenheid van de reizigers wordt gemeten door het uitvoeren van klanttevredenheidsonderzoeken. In het kader van contractbeheer houdt het team Opdrachtgeving contacten met de vervoercentrale, reizigers en vervoerders of de kwaliteit en de werking van het totale systeem.

Bijlagen:

1. Nota van Uitgangspunten voor basismobiliteit in de regio Achterhoek;
2. Kadernota Basismobiliteit Achterhoek inclusief negen bijlagen.

Burgemeester en wethouders,

G.H. Tamminga  
secretaris

S.P.M. de Vreeze  
wnd. burgemeester

Raadsvergadering d.d. 29 oktober 2015

- conform voorstel
- zonder hoofdelijke stemming
- met algemene stemmen
- ..... stemmen voor ..... stemmen tegen
  
- aangenomen
- aangenomen met amendement .....
- aangehouden
- verworpen
- ter vergadering uitgereikt bij agendapunt .....
- in handen B&W gesteld
- opmerkingen/toezeggingen: .....
- .....