

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering d.d.: 30 juni 2015

Voorstelnummer: MJ-15-22

Portefeuillehouder: G.H. van Gorkum

Voorstel tot: Instemmen met voorstellen regionale aanbesteding doelgroepenvervoer

Datum behandeling in B&W: 1 juni 2015

Aan de Raad

Voorstel

1. Kennisnemen van de “Nota van Uitgangspunten voor regionale aanbesteding van het doelgroepenvervoer”, inclusief aanvullende notitie;
2. Instemmen met de in de Nota opgenomen beslispunten:
 - a. de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen en Druten kiezen voor het regiemodel omdat dit model de bundeling optimaal faciliteert, ingroei van vervoervormen na start van het systeem mogelijk is en optimaal kan worden ingespeeld op gemeentelijk/regionaal afgestemd beleid;
 - b. de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen en Druten kiezen voor een private regiecentrale;
 - c. de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen en Druten kiezen voor één gezamenlijke publieke beheerorganisatie;
 - d. de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen en Druten kiezen voor een herkenbaar en een eenvoudig vervoerssysteem met zoveel mogelijk regionaal afgestemde systeemkenmerken en reizigerstarieven.

Inleiding

De gemeenten uit de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen, aangevuld met Druten, bereiden de aanbesteding van het doelgroepenvervoer voor. (Bij doelgroepenvervoer gaat het om het vervoer voor inwoners die wegens beperkingen geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Het betreft o.m. Wmo-vervoer, Jeugdwet-vervoer, Leerlingenvervoer, kleinschalig OV, maatwerkvervoer Participatiewet.)

In 2014 hebben de gemeenten, onder verantwoordelijkheid van – toen nog – de Stadsregio, de Cissoniusgroep een onderzoek laten uitvoeren. Dit onderzoek naar de toekomst van de Stadsregiotaxi en het gemeentelijk doelgroepenvervoer vormt de onderlegger voor de ontwikkelingen. Het Eindrapport “Onderzoek stadsregiotaxi en gemeentelijk doelgroepenvervoer Stadsregio Arnhem Nijmegen” is op de gebruikelijke wijze voor u ter inzage gelegd (* Document 1).

Op 1 februari 2015 is een start gemaakt met de voorbereiding van de regionale aanbesteding, als onderdeel van een regionaal programma “Doelgroepenvervoer”. Door een ambtelijke regionale werkgroep “Aanbesteding doelgroepenvervoer” is een Nota van Uitgangspunten opgesteld.

* Deze nota is als bijlage 1 bij dit raadsvoorstel gevoegd. Wij stellen u voor, kennis te nemen van deze regionale nota, die door de colleges als kader wordt gehanteerd voor de programma’s van eisen en de

bestekken van de regionale aanbestedingen van doelgroepenvervoer. Deze nota bevat vier voorstellen. Aan uw raad wordt voorgesteld, met deze vier voorstellen in te stemmen. Bij de argumenten vindt u een toelichting waarom deze voorstellen aan uw raad worden voorgelegd.

Op 19 mei is een bijeenkomst gehouden voor colleges en raadsleden van de negentien gemeenten in de voormalige Stadsregio aangevuld met Druten. De vragen en opmerkingen vanuit deze bijeenkomst zijn verwerkt in een separatie notitie. * Deze notitie en de presentatie d.d. 19 mei 2015 zijn als bijlage 2 en 3 bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Draagvlak

Alle gemeenten hebben ingestemd met de aanbevelingen om te komen tot een regionaal programma voor de bundeling van doelgroepenvervoer. De gebruikersadviesraad (GAR) van de Stadsregiotaxi heeft al in februari 2014 positief geadviseerd over samenwerking op de schaal van Arnhem Nijmegen. Op de Nota van Uitgangspunten wordt advies gevraagd aan deze gebruikersadviesraad en de Adviesraad Sociaal Domein Rheden/Rozendaal (ASD). De adviesprocedure staat vanwege de krappe planning onder druk. De gemeente Rheden vraagt mede namens Rozendaal advies aan bij de ASD.

Argumenten

Motivering betrokkenheid raad

De beslispunten uit de nota worden vanwege bestuurlijke en regionale aspecten aan u voorgelegd met het verzoek hiermee in te stemmen. De aanbestedingen maken onderdeel uit van het regionaal programma doelgroepenvervoer, maar met de opheffing van de Stadsregio is de bestuurlijke paraplu verdwenen.

Bij vóórliggende Nota van Uitgangspunten speelt regionale bestuurlijke samenwerking specifiek een rol bij beslispunt b en c: de keuze voor een private regiecentrale en de keuze voor één publieke regionale beheerorganisatie. Bij de publieke regionale beheerorganisatie is nog het volgende aan de orde. Op grond van artikel 1 van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen kan een college hier slechts een voorgenomen besluit nemen. Daarom moet een verzoek tot instemming aan de raad worden voorgelegd.

De beslispunten a en d (de keuze voor het regiemodel en de keuze voor zoveel mogelijk regionaal afgestemde systeemkenmerken) leggen wij aan u voor vanwege de regionale samenwerking in het algemeen.

Toelichting voorstel

Uitgangspunt is dat meerdere doelgroepen kunnen worden gebundeld. Hiervoor bestaat een aantal aanleidingen: 1. het contract van de huidige Stadsregiotaxi loopt af op 1 september 2016; 2. de gemeenten zijn verantwoordelijk geworden voor meer soorten vervoer; 3. er komt meer vraag naar doelgroepenvervoer als gevolg van de vergrijzing; 4. er is minder budget voor het totale vervoer beschikbaar; 5. de provincie Gelderland wil de onderkant van de OV-markt hervormen en decentraliseren (in kader van basismobiliteit).

De gemeenten willen een systeem inrichten voor de bundeling van de verschillende vormen van vervoer om: 1. de vervoersvraag van de inwoners optimaal te faciliteren, en 2. te komen tot efficiencyverbeteringen en kostenbeheersing op het terrein van het gemeentelijk doelgroepenvervoer.

In dit kader willen wij in regionaal verband: 1. een systeem inrichten voor de bundeling van de verschillende vormen van vervoer (regiecentrale); 2. het collectief vraagafhankelijk vervoer aanbesteden, als follow up van de Stadsregiotaxi.

Toelichting risico's

1. Financiële risico's vanwege vergrijzing en overheveling Jeugdwet- en (oud) AWBZ-vervoer

De financiële risico's voor gemeenten i.v.m. de toenemende vergrijzing (Wmo-vervoer) en van de doorlopende en nieuwe vervoersverplichtingen i.v.m. de overheveling van het Jeugdwet- en AWBZ-vervoer naar gemeenten zijn nog onvoldoende in beeld. Zowel regionaal als lokaal wordt hard gewerkt aan het kwantificeren van deze risico's.

2. Mogelijke korting op de BDU-bijdrage van de provincie voor de stadsregiotaxi

De provincie Gelderland levert, via inbreng van middelen gebaseerd op een brede doeluitkering (BDU) van het rijk, een forse bijdrage aan de exploitatie van het doelgroepenvervoer. De provincie stelt (vooralsnog ambtelijk) voor om de toekomstige provinciale bijdrage basismobiliteit voor de regio Arnhem Nijmegen te verlagen en te bepalen op basis van het financiële verdeelmodel zoals dat ook geldt voor de vijf andere Gelderse regio's. Hanteren van dit model komt neer op een halvering (van 5 naar 2,5 miljoen euro) van de bijdrage die de stadsregiotaxi nu ontvangt.

3. Kan het juiste maatwerk worden geleverd?

Verschillende disciplines van het doelgroepenvervoer vragen om een verschillende schaal van organisatie en samenwerking. Voor het lokaal en regionaal Wmo-vervoer, in de vorm van de regiotaxi, heeft de vervoersregio Arnhem Nijmegen bewezen een goede schaal van beheer en van gemeentelijke samenwerking te zijn.

De regiecentrale en de regionale beheerorganisatie voor het doelgroepenvervoer dienen maatwerk te kunnen leveren per vervoersdiscipline, gebaseerd op het beleid van de afzonderlijke gemeenten. Dat is opgenomen in beslispunt 1 van de Nota van Uitgangspunten (beslispunt a voor uw raad). Gemeenten kunnen er desgewenst ook voor kiezen om vervoersstromen niet toe te voegen aan het systeem. De toegang tot het vervoer bepaalt iedere gemeente zelf.

4. Krappe tijdsplanning voor aanbesteding van de follow up van de stadsregiotaxi

De voorbereiding van de start van het regionale programma bundeling doelgroepenvervoer is met een half jaar vertraagd. Dit komt o.a. door de ontbinding en overdracht van de stadsregionale organisatie. Hierdoor staan de plannings onder tijdsdruk.

5. Benodigde unanieme besluitvorming door alle gemeenten zet de tijdsplanning onder extra druk

De besluitvorming over deze Nota van Uitgangspunten wordt voorgelegd binnen alle gemeenten. Dat hangt samen met de opheffing van de stadsregio Arnhem Nijmegen, waardoor een gezamenlijk bestuurlijk construct voor de aanbesteding van het doelgroepenvervoer ontbreekt.

De regionaal programmamanager doelgroepenvervoer wordt vanaf maart 2015 gefaciliteerd door de gemeente Arnhem.

Gezien de tijdsdruk is om praktische reden afgesproken dat de formele aanbesteding van het doelgroepenvervoer (regiecentrale en vervoer) voor alle tot de stadsregio behorende gemeenten als taak wordt belegd bij de gemeente Arnhem.

Wanneer bij gunning van de aanbesteding nog geen besluit is genomen over één gezamenlijke publieke regionale beheerorganisatie (zie beslispunt c), kan worden teruggevallen op een centrumgemeentenconstructie, te beleggen bij de gemeente Arnhem.

Uitgangspunt was, dat op 1 september 2016 onze bewoners gebruik kunnen blijven maken van een vorm van collectief vraag afhankelijk vervoer, zoals dat nu geboden wordt door de huidige Stadsregiotaxi.

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen tijdens de raadsinformatiebijeenkomst op 19 mei, is in de regio de definitieve besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten inclusief de aanvullende

notitie, over de zomervakantie heen getild. Dit biedt een aantal van de regiogemeenten de lokaal gewenste tijd om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen. Dit uitstel blijkt niet in alle gemeenten noodzakelijk. Voor onze gemeente is het mogelijk de besluitvorming, evenals in de gemeente Rheden, vóór het zomerreces af te ronden.

Het verlengen van de beslistermijn betekent, dat de ingang van het nieuwe vervoerssysteem verschuift van 1 september 2016 naar een latere datum, in principe tussen 1 september 2016 en 1 januari 2017.

Financiële gevolgen

Volgens het in 2014 uitgebrachte rapport van Cissonius (*Document 1, ter inzage) ontstaan bij ongewijzigd beleid tekorten, die kunnen oplopen tot € 11 miljoen voor de regio als geheel. De omvang en de budgetten van de verschillende vervoersstromen, alsmede de financiële risico's die hiermee samenhangen, worden op dit moment geïnventariseerd door een regionale werkgroep.

In de Nota van Uitgangspunten zijn twee financiële uitgangspunten geformuleerd:

- *Kostenneutraliteit*

In beginsel leidt de keuze om het doelgroepenvervoer in het regiemodel te organiseren en aan te besteden niet tot meer- of minderkosten, indien wordt uitgegaan van inbreng door de deelnemende gemeenten van bestaande beheer- en vervoerbudgetten. De besparingen worden zichtbaar wanneer het vervoer goed is ingeregeld en meer doelgroepen worden toegevoegd.

- *Aparte besluitvorming over initiële kosten*

Omdat het systeem redelijk nieuw is en er extra doelgroepen worden toegevoegd, kan er sprake zijn van initiële opstartkosten. Indien er sprake is van extra kosten bij of na start van het nieuwe vervoerssysteem, wordt dit opnieuw ter besluitvorming aan de gemeenten voorgelegd.

Dekkingsplan

N.v.t.

Burgemeester en wethouders van Rozendaal,
de secretaris
W.G. Pieterse- Pook

de burgemeester
drs. J.H. Klein Molekamp