

Aanvullende notitie

Aanvulling op nota van Uitgangspunten regionale aanbesteding van het doelgroepenvervoer

12 juni 2015

Inleiding

De gemeenten uit de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen, aangevuld met Druten, bereiden de aanbesteding van het doelgroepenvervoer voor. In het nieuwe vervoersysteem moeten meerdere doelgroepen kunnen worden gebundeld. Hiervoor is eerder een nota van uitgangspunten opgesteld ter besluitvorming in de colleges van de deelnemende regiogemeenten en, waar nodig, de gemeenteraden.

Tijdens de informatiebijeenkomst op dinsdag 19 mei 2015 zijn de regio bestuurders geïnformeerd over de stand van zaken rondom het doelgroepenvervoer. Er is ingegaan op de aanleiding tot samenwerking aan de hand van het onderzoek van Cissonius uit 2014, de ambtelijke structuur om samenwerking en uitvoering van het programma doelgroepenvervoer vorm te geven, het regiemodel en wat de keuze hiervoor betekent voor de bundeling van het doelgroepenvervoer, de samenwerking met de provincie Gelderland in het kader van de basismobiliteit en de urgentie in het aanbestedingsproces. Op 26 mei 2015 is een vergelijkbare informatiebijeenkomst voor consumentenorganisaties gehouden.

Tijdens deze informatiebijeenkomsten zijn diverse vragen gesteld die het noodzakelijk maken dat een aantal aspecten uit de nota van uitgangspunten nader worden toegelicht of meer in detail worden beschreven. Onderstaand zijn de vragen met bijbehorende antwoorden gebundeld naar hoofdstuk weergegeven.

Tevens zijn verbetervoorstellen voor het nieuwe vervoersysteem, zoals die door de GAR (gebruiksadviesraad Stadsregiotaxi) tijdens de informatiebijeenkomst voor consumentenorganisaties zijn uitgedeeld, als bijlage opgenomen.

Keuze voor regiecentrale model

1. Waarom wordt gekozen voor het regiemodel?

De colleges van alle gemeenten van de voormalige stadsregio inclusief Druten hebben ingestemd met de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek Doelgroepenvervoer en Stadsregiotaxi uit 2014 van Cissonius. Hierin is voorgesorteerd op bundeling van doelgroepenvervoer.

Het doelgroepenvervoer kan feitelijk op drie manieren worden georganiseerd.

- a. All-in model;
- b. Ritaanname centraal model;
- c. Regiecentrale model.

Bij het All-in model liggen ritaanname, ritplanning en uitvoering bij één marktpartij. **Hierbij is geen regionale bundeling van doelgroepenvervoer mogelijk omdat het voorgaande per doelgroep is georganiseerd, feitelijk de huidige situatie.** Tevens is er jurisprudentie dat bundelen van meerdere doelgroepen volgens het traditionele model niet is toegestaan. Wat wel mogelijk is, is om binnen één doelgroep op regionale schaal te bundelen. Feitelijk staat aanbesteding in één vervoercontract een optimale planning van alle vervoer in de weg, omdat integrale regie en afstemming met het OV en tussen verschillende vervoerdomeinen ontbreken.

Bij het model met centrale ritaanname is de ritaanname losgekoppeld van de ritplanning en rituitvoering. Een belangrijk voordeel van een centrale ritaanname ten opzichte van het traditionele All-in model is, dat dit onafhankelijk gebeurt van ritplanning en -uitvoering en verwijzing naar het OV waarborgt wanneer OV-advies wordt gegeven. De bundelingsmogelijkheden zijn echter beperkt, door het gebrek aan inzicht in en grip op de planning van het vervoer. Het is wel mogelijk om met percelen te werken. Dit betekent dat vooraf een indeling gemaakt moet worden, bijvoorbeeld gemeente A en gemeente C vormen een perceel, zonder inzicht in bestemmingen en dus geen optimale indeling in percelen gemaakt kan worden.

Het regiecentrale model legt de 'knip' tussen ritaanname en planning (operationele regie) enerzijds en rituitvoering anderzijds. Net zoals de organisatie die in het model met centrale ritaanname de ritaanname verzorgt, heeft de regiecentrale geen belang bij een groter vervoervolume of ritproductie. De regiecentrale zoekt in overleg met de opdrachtgever naar optimale afstemming tussen verschillende vervoervormen (inclusief OV) en de wijze waarop vervoerstromen slim aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Dit is het grote voordeel van het regiemodel ten opzichte van het ritaanname centraal model. Het regiecentrale model biedt bovendien optimaal mogelijkheden om kleinere vervoerders te contracteren, omdat alleen capaciteit wordt ingekocht.

Het regiecentrale model biedt hiermee de beste mogelijkheden om de randvoorwaarden uit de nota van uitgangspunten te realiseren. Nadeel is wellicht dat het aanbesteding traject, door volgtijdelijke aanbesteding van regiecentrale en vervoer, meer tijd kost dan aanbesteden volgens het All-in of ritaanname centraal model.

2. Hoe zit het met toepassen van regiecentrale model in stedelijke gebieden omdat het tot nu toe vaak is toegepast in meer landelijke gebieden?

De toepassing van het model staat los van stedelijk of landelijk gebied. Het model is in Nederland toevallig toegepast in een landelijke regio (Zeeland) maar in Denemarken en Zweden wordt het model zowel in stedelijk als landelijk gebied gebruikt voor de organisatie van het doelgroepenvervoer.

Juist in stedelijk gebied liggen de meeste kansen voor een hogere efficiency in de uitvoering omdat de kans daar groter is dat succesvolle combinaties gemaakt kunnen worden (bundeling in de voertuigen maar ook volgtijdelijke bundeling).

3. Is de taakverdeling tussen regiecentrale en beheerorganisatie in het regiecentrale model anders dan bij de andere modellen?

Bij de traditionele modellen (All-in en Centrale ritaanname model) ligt de focus bij contractbeheer met name op de controletaak. Kortgezegd, voert de vervoerder uit wat er contractueel is afgesproken. In het regiemodel speelt de regiecentrale een belangrijke rol in het contractbeheer van vervoerders. De regiecentrale heeft namelijk een objectieve positie ten aanzien van de uitvoering van het vervoer en het volledige overzicht over de uitvoering van het vervoer. Vanuit die positie levert deze partij maandrapportages aan bij de beheerorganisatie die de basis vormen voor het overall contractmanagement. Daarnaast ontstaan er voor de beheerorganisatie veel meer mogelijkheden om tijdens het contract na te denken over optimalisaties (ontwikkeltaak). De nadruk verschuift daarmee van controleur naar ontwikkelaar.

4. Welke rol kunnen lokale systemen vervullen in het regiecentrale model?

Lokale vervoerinitiatieven kunnen een plek krijgen in het regiecentrale model. Een vervoerinitiatief kan als voorliggende voorziening dienen. Gemeenten bepalen dit zelf. Indien dit gewenst wordt, moeten de 'spelregels' van het initiatief worden doorgegeven aan de regiecentrale. Het lokale vervoerinitiatief moet dan ook opgenomen zijn in het 'reizigersprofiel' van de cliënt.

Daarnaast is het ook mogelijk dat lokale vervoerinitiatieven, al dan niet in de vorm van PGB's (blijven) bestaan naast het collectieve systeem. Het is aan gemeente hoe hier mee om te gaan.

5. Wat betekent de keuze voor het regiemodel voor de kwaliteitsbeleving van de klanten?

Een van de randvoorwaarden uit de Nota van uitgangspunten is "tevreden klanten". Er zijn ruim 25.000 actieve gebruikers van de Stadsregiotaxi, die in het nieuwe systeem de grootste groep zullen gaan vormen. Deze klanten waarderen de Stadsregiotaxi met een 7,7 (KTO Stadsregiotaxi najaar 2014, Vitence). In de nieuwe opzet van het doelgroepenvervoer willen we de tevredenheid van de gebruikers van het maatwerk vervoer handhaven. De kwaliteitsbeleving door de gebruikers moet minimaal gelijk blijven, al kan dat wel een 'andere' kwaliteit zijn omdat het systeem door continu ontwikkeling van de productformule zal veranderen.

6. Wat betekent de keuze voor het regiemodel voor de werkgelegenheid van chauffeurs?

Het huidige gemeentelijke beleid gaat uit van kanteling, ook in het vervoer. Dat betekent dat er dus vanuit beleid wordt gestuurd op vermindering van het vervoer. Daarnaast is in bestaande vervoercontracten door de vervoerders altijd al aangestuurd op een zo efficiënt mogelijke uitvoering. Door met het regiemodel dus verder te sturen op een zo efficiënt mogelijke uitvoering van het vervoer en sturen op voorkomen van onnodige relatief dure taxiriten verandert er dus niks ten opzichte van de huidige situatie en huidig beleid.

Wanneer de regiecentrale succesvol is in het uitvoeren van haar primaire taak (efficiënte ritplanning) zal dat op termijn leiden naar een situatie dat de vervoersvraag met minder taxivoertuigen kan worden ingevuld. In welke mate dit zal plaatsvinden, en dus welke invloed dit heeft op werkgelegenheid van chauffeurs, is in deze fase niet te bepalen.

Bundeling doelgroepenvervoer

7. Wat is de relatie tussen bundeling van doelgroepenvervoer en de andere vier sturingsinstrumenten (sporen) uit het onderzoek van Cissonius?

Sturingsinstrumenten zijn middelen om als opdrachtgever van het vervoer te anticiperen op de toekomstige vraag en aanbod van vervoer. Dit kan door direct te sturen op de vraag naar vervoer of het aanbod van vervoer, maar ook door te sturen op inkoop en beheer van vervoer. De sporen uit het onderzoek van Cissonius zijn te vatten onder de directe sturing op de vraag naar en het aanbod van vervoer.

- ◆ Sturen op de vraag naar vervoer
 - Spoor locatie van voorzieningen
 - Spoor versterken eigen kracht
 - Spoor hervormen onderkant OV
- ◆ Sturen op aanbod van vervoer
 - Spoor bundeling vervoer
 - Spoor inzet vrijwilligers

Met de aanbesteding van het nieuwe vervoersysteem wordt het spoor bundeling vervoer uitgewerkt. De andere sporen vormen onderdeel van de kanteling gedachte en beïnvloeden deels de vervoervraag voor het nieuwe vervoersysteem of bieden andere alternatieven naast het nieuwe vervoersysteem. Nu ligt in verband met de aanbesteding de meeste urgentie bij het spoor van bundeling vervoer. Het is nadrukkelijk de bedoeling alle sporen te realiseren. Wanneer de realisatie van alle sporen succesvol is, leidt dit tot een daling van het vervoervolume in het vervoersysteem.

8. Wat is de relatie tussen doelgroepenvervoer en OV?

Wij willen de reizigers in het doelgroepenvervoer zoveel mogelijk van het openbaar vervoer gebruik laten maken. De concessie van de regio Arnhem Nijmegen is de meest toegankelijke OV concessie van Nederland met ongeveer 70% van de haltes toegankelijk en 100% toegankelijk materieel. Daarnaast zijn er diverse campagnes gevoerd om reizigers uit de Wmo doelgroep kennis te laten maken met het OV.

Het totale collectieve aanbod van openbaar vervoer verloopt feitelijk van treindiensten aan de bovenkant van de OV markt tot het collectieve kleinschalig vervoer en vervoerinitiatieven aan de onderkant van de OV markt. Met name aan de onderkant van de OV markt zijn mogelijkheden tot integratie van vervoervormen.

In het kader van het project basismobiliteit wil de provincie Gelderland als opdrachtgever voor OV afspraken maken met de regio Arnhem Nijmegen over mandatering van bevoegdheden OV-deel regiotaxi en (her)inrichting onderkant OV markt. Hiermee kan een optimale afstemming worden gerealiseerd tussen OV en doelgroepen vervoer waarvoor gemeenten verantwoordelijk zijn. Dit maakt het bijvoorbeeld ook mogelijk om in het nieuwe vervoersysteem met OV adviezen te gaan werken. De afspraken tussen de provincie Gelderland en de regio worden vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst basismobiliteit.

Bestuurlijk proces

9. Welke invloed heeft het bestuurlijke proces rondom de regiovorming op de aanbesteding en de overeenkomst basismobiliteit met de provincie?

De gemeenten binnen de regio Arnhem Nijmegen hebben met elkaar als regio het uitgangspunt bevestigd dat de aanpak van het doelgroepen- en aanvullend vervoer het beste op stadsregionale schaal kan gebeuren. Op dit moment wordt advies ingewonnen over welke organisatievorm een goede basis kan bieden voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer in de regio.

Daarnaast draagt de provincie Gelderland per 1 januari 2017 het aanvullend vervoer over aan de Gelderse regio's. Een provinciale voorwaarde voor het overdragen van deze verantwoordelijkheid en de bijbehorende middelen, is dat de gemeenten in de regio samenwerken op basis van een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid.

Een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid is tevens noodzakelijk voor aanbesteden en contracteren in het kader van het doelgroepenvervoer.

Vooruitlopend op het hiervoor bedoelde advies, de gezamenlijke besluitvorming daarover en vervolgens het oprichten van de gewenste organisatievorm, is het noodzakelijk eind oktober te starten met de uitvoering van de aanbesteding van het doelgroepenvervoer (regiecentrale en vervoer). Ook dient uiterlijk eind november de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie te worden gesloten. Om deze planning te halen, is het voorstel hiervoor een praktische tijdelijke situatie te realiseren waarin de gemeente Arnhem door de andere gemeenten wordt gevolmachtigd om:

- als aanbestedende dienst voor de regiecentrale en (indien noodzakelijk in tweede instantie) het vervoer op te treden;
- als opdrachtgever voor de winnende partijen hierin en de op te richten publieke beheersorganisatie;
- de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit namens de andere gemeenten te ondertekenen (hierbij wordt ruimte geboden dat indien mogelijk de MGR regio Nijmegen als één entiteit een volmacht afgeeft of zelf ondertekend).

Het bestuurlijke proces rondom de regiovorming resulteert derhalve in de noodzaak van het werken met een tijdelijke bestuurlijke constructie totdat de definitieve regionale bestuurlijke entiteit gevormd is. Daarna kan de kunnen de volmachten aan Arnhem vervallen en gaan contracten en beheerorganisatie onder de verantwoordelijkheid van de nieuw regionale entiteit vallen.

Financiën

10. Wat zijn de kosten van het regiecentrale model in relatie tot de andere modellen en is er sprake van extra opstartkosten?

De exploitatie van vraagafhankelijk vervoersystemen in Nederland bevat nu in feite zowel de kosten van de uitvoering van het vervoer als de kosten van operationele regie (ritaanninge en planning).

Kencijfers geven aan dat de verhouding bij het Wmo-vervoer hiertussen circa 85:15 bedraagt en voor het leerlingenvervoer 96:4. De kosten op basis van huidige gebruik kunnen in deze verhouding uitgesplitst worden in uitvoeringskosten van vervoer en operationele regiekosten. Dit betekent dat in principe de totaalkosten tussen de verschillende modellen niet verschillen.

Bij opstartkosten gaat het feitelijk over de kosten die gemaakt worden in de voorbereiding van de aanbesteding. Dit geldt voor ieder model. Het regiecentrale model is relatief nieuw in Nederland. Hierdoor is de inzet van ambtelijke capaciteit en inhuur van kennis en expertisen hoger dan bij een traditionele aanbesteding. Hoeveel hoger kan op dit moment niet worden aangegeven. Belangrijk hierbij is dat het gaat om een nieuwe aanbesteding en het uiteindelijk dus de inschrijvers zijn die de prijs bepalen (al dan niet binnen aangegeven marges). Hier zit dus altijd een onzekerheid in.

11. Wat zijn de kosten van de beheerorganisatie?

Het is nu nog niet aan te geven wat de kosten van de beheerorganisatie zijn van het nieuwe vervoersysteem. Dit is afhankelijk van de taken die de beheerorganisatie gaat uitvoeren en ook hoe intensief het beheer wordt uitgevoerd. In het voorgaande is al gesteld dat de functie van de beheerorganisatie meer van controlerend naar ontwikkelend zal verschuiven. In die ontwikkelingsfunctie zullen ook de deelnemende gemeenten een rol gaan vervullen. Het is in ieder geval goed rekening te houden met een investering hierin want juist vanuit deze ontwikkeling moet de regio de kansen gaan benutten om verder te besparen op de vervoerkosten door verbeteringen in de efficiency.

Inzet van bijvoorbeeld één FTE op deze taak voor de regio is denkbaar hiervoor.

In de huidige situatie van de Stadsregiotaxi wordt jaarlijks ongeveer € 340.000 aan beheerkosten uitgegeven. Hiervan worden deels personeelskosten betaald, maar ook de online monitoring, klanttevredenheid onderzoeken, onafhankelijke klachtaanname, de website, brochures e.d.. Voor andere doelgroepenvervoercontracten zit het beheer momenteel bij gemeenten of instellingen, die hiervoor ook kosten maken. Bij bundeling van doelgroepenvervoer zullen ook de beheertaken, die nu nog over verschillende partijen verdeeld zijn, worden gebundeld. Dit zal naar verwachting weer leiden tot daling van de totale beheerkosten.

12. Hoe worden de kosten van het nieuwe vervoersysteem over de gemeenten verdeeld?

Binnen de huidige samenwerking Stadsregiotaxi worden de kosten verdeeld op basis van de herkomst van de gebruiker. De eenheid (het uniforme zonetarief) is voor iedere gemeente hetzelfde. In het regiecentrale model vindt de vergoeding aan vervoerder en regiepartij deels op een andere manier plaats. Op basis hiervan kan bovenstaande vraag in onderstaande subvragen worden uitgesplitst.

a. Hoe gaan partijen de regiekosten verdelen?

De regiekosten zijn grotendeels onafhankelijk van het vervoervolume en moeten altijd betaald worden. Het ligt daarom voor de hand de verdeling van deze kosten niet of niet in grote mate te laten afhangen van de mate waarin gemeenten vervoer afnemen. Een voor de hand liggende optie is een verdeling op basis van inwoners. Binnen de regiefunctie kan het nodig zijn dat de onderscheid wordt gemaakt over de deelnemende vervoervormen, als niet alle gemeenten deelnemen met dezelfde vervoervormen in het model.

b. Hoe gaan partijen de vervoerkosten verdelen?

De vervoerkosten kunnen worden doorbelast naar mate van het gebruik. Net als in de huidige situatie. Aangezien de zonesystematiek wordt losgelaten moet gezocht worden naar een nieuwe geschikte eenheid. Dit kan bijvoorbeeld op basis van reizigerskilometers.

c. Hoe gaan partijen de kosten voor de beheerorganisatie verdelen?

De taken die de beheerorganisatie uitvoert, betreffen alle deelnemende gemeenten. De taken en hiermee samenhangende kosten zijn grotendeels plaats en zijn ook grotendeels onafhankelijk van het vervoervolume. Ook hier is een voor de hand liggende optie verdeling op basis van inwoners, net zoals dat overigens in de bestaande situatie met de Stadsregiotaxi het geval is..

13. Zijn de besparingen uit het onderzoek van Cissonius reëel?

De kosten van vervoer zoals genoemd in het onderzoek van Cissonius zijn gebaseerd op een inventarisatie bij diverse instanties die verantwoordelijk zijn voor vervoer. Niet alle instanties hebben informatie aangeleverd. In het onderzoek zijn daarom voor ontbrekende informatie schattingen gemaakt voor de kosten in 2014: ongeveer € 24.500.000. Op basis van deze schattingen en aannames over te verwachte ontwikkelingen zijn de kosten geëxtrapoleerd naar 2020 en komen dan op ongeveer €30.600.000 uit. Hier staan in 2020 ongeveer € 19.600.000 aan te verwachten inkomsten tegenover volgens het onderzoek van Cissonius. Deze cijfers geven een te verwacht tekort van € 11.000.000 in 2020.

De mogelijke besparingen uit het onderzoek zijn, wederom met aannames, modelmatig berekend en vormen dus een sterk vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Bovendien betreffen de gepresenteerde besparingen een maximum scenario. De op deze wijze berekende besparingen lopen op tot € 13.500.000 in 2020 en gaan uit van ideale omstandigheden en met maximale inspanning van gemeenten in het kader van realisatie van de sporen uit het onderzoek van Cissonius. Het is niet realistisch te veronderstellen dat deze besparingen daadwerkelijk gerealiseerd worden, maar de inspanningen zijn hier wel op gericht. Bij het berekende besparingsbedrag is door Cissonius overigens nog geen rekening gehouden met kosten die samenhangen met uitvoer van allerlei maatregelen.

14. Wat wordt verstaan onder kostenneutraliteit?

Met kostenneutraliteit zoals genoemd in de nota van uitgangspunten wordt bedoeld op maximaal gelijkblijvende kosten voor exploitatie en beheer wanneer niet aan de 'knoppen' wordt gedraaid. Dit betreft nadrukkelijk de situatie bij start van het nieuwe vervoersysteem. De regio Arnhem Nijmegen gaat uit van ingroeimodel. Het realiseren van besparingen zal in de tijd toenemen naarmate meer doelgroepen aan het systeem worden toegevoegd, er door het draaien aan de 'knoppen' meer efficiency kan worden gerealiseerd en gemeenten de kantelingsfilosofie meer en meer in beleid opnemen.

15. Wat betekent de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie Gelderland ten opzicht van de huidige situatie?

In het kader van het project basismobiliteit wil de provincie Gelderland als opdrachtgever voor OV afspraken maken met de regio Arnhem Nijmegen over mandatering van bevoegdheden OV-Deel regio taxi en (her) inrichting onderkant OV markt. De gemeenten krijgen een rol bij het invullen van de regionale basismobiliteit door middel van gezamenlijke ontwikkelteams. Daarnaast krijgt de regio haar taak op het gebied van Wmo vervoer weer terug van de provincie.

De provincie stelt hiervoor ook middelen ter beschikking.

- a. Een taakstellen budget voor de beheerkosten en de kosten van het OV-vangnet waaronder Regiotaxi OV voor het uitvoeren van de door de provincie gemandateerde taak.
 - Een bijdrage voor het beheer van € 120.000 per jaar per regio. Voor de regio Arnhem Nijmegen is dit € 240.000.
 - Een taakstellend budget (€ 4,50 per zone, prijspeil 2014) voor de uitvoering van het OV-vangnet, verdeeld over de gemeenten op basis van het aantal OV-zones in 2013. Dit bedrag is ruim het huidige budget dat nodig is om de OV-vangnet functie uit te voeren.
- b. Een subsidie voor het Wmo-vervoer in Regiotaxi. Deze bijdrage bedraagt € 0,84 per Wmo-zone (prijspeil 2014). Deze bijdrage kent een maatschappelijke grondslag: Wmo-ers ontvangen hiermee dezelfde OV-bijdrage per regiotaxi zone als mensen zonder beperking die met het regulier OV-reizen.

Bovengenoemde situaties geldt vanaf 1 januari 2017. Het verschil met de huidige situatie Stadregiotaxi is, dat het beheer nu door de deelnemende gemeenten wordt betaald. Dit gebeurt via een bijdrage per inwoner van € 0,46 (prijspeil 2014). Op regionale schaal betekent dit een

gemeentelijke bijdrage van ongeveer €340.000 op jaarbasis aan beheer. De bijdrage van de opdrachtgever aan de Stadsregiotaxi is nu ongeveer €2,66 (prijspeil 2014) per zone voor zowel OV als Wmo.

Per saldo betekent dit dat de bijdrage vanuit provincie voor Wmo en OV vervoer vanaf 2017 op jaarbasis ongeveer € 1.470.000 lager zal zijn dan in de huidige situatie. Dit is exclusief beheer. Uitgesplitst naar Wmo-deel en OV-deel regiotaxi betekent dit een lagere bijdrage voor Wmo vervoer van ongeveer 2.060.000 per jaar en een hogere bijdrage per jaar voor het OV vervoer van ongeveer € 590.000. De genoemde bedragen komen uit berekeningen van de provincie (van 10 juni jongstleden) in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit.

Risico's

16. Welke inhoudelijke en financiële gevolgen zijn aan te geven wanneer in het aanbestedingsproces (door bijvoorbeeld vertraging in het bestuurlijke proces) de planning van 1 september 2016 niet wordt gehaald?

De datum van 1 september 2016 hangt samen met de afloop van een aantal contracten doelgroepenvervoer. Het grootste contract dat afloopt is het contract voor de Stadsregiotaxi (Wmo- en OV-deel regiotaxi). Daarnaast zijn er enkele leerling vervoercontracten die aflopen per 1 september 2016, onder andere bij de gemeenten Arnhem.

Indien de planning van 1 september niet wordt gehaald, betekent dit dat een aantal deze contracten verlengt of opnieuw aanbesteed moeten worden. Hiermee wordt het principe van bundeling uitgesteld. De regio kan pas later gaan starten met het in dit kader realiseren van efficiency en dus profiteren van de besparingen.

Bij verlenging van de betreffende contracten tot 1 januari 2017, uitgaande van het feit dat dit wellicht voor leerlingvervoer niet praktisch maar voor alle contracten wel mogelijk is, zijn de verdere financiële gevolgen nog beperkt. De bijdrage voor de Stadsregiotaxi van de provincie en gemeenten blijft op gelijk niveau, eventuele al ingeboekte bezuinigingen op leerlingvervoer, vanwege besparingen door de bundeling, moeten worden uitgesteld met 4 maanden.

Indien contracten niet verlengt kunnen worden of de datum van 1 januari 2017 niet wordt gehaald, zullen de betreffende contracten opnieuw moeten worden aanbesteed. Voor de stadsregiotaxi betekent dit extra aanbestedingskosten (schatting op basis van vorige aanbesteding € 100.000). Tevens zullen gemeenten extra moeten bijdragen voor Wmo vervoer omdat de provinciale bijdrage voor Wmo vervoer wordt verlaagd van ongeveer € 2,66 naar € 0,84 per zone, beide prijsspeil 2014. (op basis van Wmo zones 2013 gaat het regionaal om € 2.060.000 op jaarbasis, conform berekeningen provincie van 10 juni jongstleden in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit). Hierbij is nog geen rekening gehouden met een hogere aanbieding, maar dit kan in principe ook plaatsvinden bij aanbesteding volgens het regiecentrale model. Voor leerling vervoer contracten zullen bij een nieuwe aanbesteding ook extra aanbestedingskosten worden gemaakt. De ingeboekte bezuinigingen worden dan eveneens niet gerealiseerd omdat geen sprake is van bundeling. En ook hier kan sprake zijn van een hogere aanbieding.

17. Wat zijn de gevolgen als niet alle gemeenten hun doelgroepenvervoer inbrengen?

Uitgaande van de startsituatie met Wmo/OV vervoer regiotaxi betekent dit inhoudelijk dat het systeem minder vervoer gaat verzorgen dan wellicht oorspronkelijk de bedoeling was. Hiermee kunnen de betreffende gemeenten niet profiteren van de bundeling en efficiencyvoordelen die hiermee samenhangen. Ook voor de andere gemeenten kan gelden dat de mogelijkheden tot bundeling afnemen en daarmee de maximale efficiency niet wordt bereikt.

18. Welk inhoudelijke en financiële gevolgen zijn aan te geven wanneer de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie niet wordt ondertekend?

Wanneer de samenwerkingsovereenkomst basismobiliteit tussen de regio Arnhem Nijmegen en de provincie niet wordt ondertekend, heeft dit gevolgen voor de regionale aanbesteding van regiecentrale en vervoer. Het OV deel regiotaxi hoeft dan niet te worden meegenomen in de regionale aanbesteding. Ook zal de regio door de provincie niet, of in elk geval op een andere wijze, worden betrokken bij het hervormen van de onderkant OV en realiseren van experimenten in dit kader.

Daarnaast zal de regio geen financiële bijdrage van de provincie ontvangen in het kader van de basismobiliteit. Het gaat hierbij om een bijdrage voor uitoefening van de OV vangnetfunctie, beheer nieuwe vervoersysteem en bijdrage aan Wmo zones.

Tegenover het niet ontvangen van de bijdrage voor de OV vangnetfunctie staat dat ook deze taak niet hoeft te worden uitgevoerd. Het beheer en het Wmo deel regiotaxi zijn taken die in het kader van het nieuwe vervoersysteem wel door de regio uitgevoerd gaan worden. Hier staat geen bijdrage van de provincie meer tegenover. Het gaat om het vervallen van € 240.000 (prijspeil 2014) op jaarbasis als bijdrage in beheerkosten. Voor het vervallen van de bijdrage aan het Wmo vervoer gaat het naast het genoemde bedrag onder punt 15 van € 2.060.000 per jaar (op basis van lagere bijdrage Wmo deel) nog om naar schatting € 1.740.000 extra per jaar (conform berekeningen provincie van 10 juni jongstleden in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit).

Samenvattend betekent het niet ondertekenen van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit dat de regio de OV vangnettaak niet hoeft uit te voeren en dat de regio voor het nieuwe vervoersysteem voor doelgroepenvervoer extra financiering moet zoeken van € 3.800.000 op jaarbasis (conform berekeningen provincie van 10 juni jongstleden in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit).

Overigens heeft de provincie Gelderland aangegeven dat indien in de loop van 2015 duidelijke wordt de datum van 1 januari 2017 niet wordt gehaald en er dus geen nieuwe vervoersysteem is, zij ook niet de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de regio willen ondertekenen.

19. In welke mate worden beleidskeuzes van een gemeente doorbelast naar afzonderlijke gemeenten?

Keuzes die de ene deelnemende gemeente maakt, kunnen invloed hebben op de mogelijkheden tot bundeling en dus de kosten die andere deelnemende gemeenten moeten maken. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een gemeente een doelgroep terugneemt uit het systeem. In de samenwerking tussen gemeenten zullen afspraken gemaakt moeten worden hoe hier mee om te gaan (bijvoorbeeld onder welke voorwaarden een gemeente kan uittreden).

20. Welke gevolgen heeft het wanneer vanwege tijdsdruk niet gekozen wordt voor aanbesteding volgens het regiecentrale model, omdat dit een langere aanbestedingstijd vergt?

Indien vanwege de tijdsdruk gekozen wordt voor een aanbesteding van doelgroepenvervoer volgens het All-in model of Ritaanname centraal model is bundeling van doelgroepenvervoer niet mogelijk (All-in model) of slechts beperkt mogelijk (Ritaanname centraal model). Het is dan niet mogelijk om (een optimale) efficiency te realiseren. De besparingen zullen in dit scenario veel geringer zijn en zich beperken tot besparingen die gerealiseerd worden via inspanningen op de andere sporen uit het Cissonius onderzoek. In het Cissonius onderzoek wordt voor bundeling van vervoer als maximaal te realiseren besparing een bedrag van € 4.000.000 genoemd.

Bijlage

I. Verbetervoorstellen GAR Stadsregiotaxi voor PvE doelgroepenvervoer, mei 2015