

**GEMEENTE  
HAARLEMMEERLIEDE EN SPAARNWOUDE**



<b>reg.nummer:</b>	<b>Ingekomen:</b>	<b>afdoening:</b>
<b>weeklijst/volgnr.:</b>	<b>notulen/volgnr.:</b>	<b>datum:</b>
		<b>paraaf:</b>
<b>Collegebesluit:</b>		

**ONDERWERP** : Regionale organisatie doelgroepenvervoer per 1-1-2017

**NAAM OPSTELLER** : A. Jonges

**PORTEFEUILLEHOUDER** : W. Westerman

**AFDELING** : BOB

**RESULTAAT VOOROVERLEG:**

X

**OVERIGE AANVULLENDE INFORMATIE T.B.V. BESLUITVORMING DOOR HET COLLEGE**

X

<b>Parafen:</b>	<b>Opmerkingen:</b>
<b>HOOFD AFDELING:</b>	
<b>SECRETARIS:</b>	
<b>PORTEFEUILLEHOUDER:</b>	

**ONDERWERP** : Regionale organisatie doelgroepenvervoer per 1 januari 2017

**Voorgesteld besluit:**

1. het doelgroepenvervoer per 1 januari 2017 te organiseren conform het regiemodel, waarbij een scheiding plaatsvindt tussen de regiefunctie (de vervoerscentrale) en de uitvoering (het rijden zelf), met instandhouding van de huidige kwaliteit van het vervoer en binnen de huidige budgetten (bij gelijkblijvende volumes) als uitgangspunt;
2. in de regio's Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer samen te werken op het gebied van doelgroepenvervoer in een netwerkorganisatie, volgens het principe van 'poolen';
3. de vervoerscentrale vorm te geven middels een privaatrechtelijke constructie;
4. te starten met de aanbesteding van het Wmo-vervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding;
5. het leerlingenvervoer op 1 augustus 2017 in te voegen en de mogelijkheid open te houden om ook andere vervoervormen (zoals vrijwilligersvervoer) te laten aansluiten;
6. het rapport "*Blik op de uitvoering van het doelgroepenvervoer 2017 en verder*" ter kennisgeving aan te nemen;
7. deze nota ter informatie te sturen naar de Commissie Raadsvoorbereiding (C-stuk).

**Verdere procesgang:**

Er vinden twee separate aanbestedingstrajecten plaats: een voor de regiefunctie (de vervoerscentrale) en een voor het vervoer (het rijden) zelf. De planning is als volgt:

Besluitvorming bestek vervoerscentrale	Oktober 2015
Publicatie bestek	November 2015
Gunning aanbesteding vervoerscentrale	Maart 2016
Besluitvorming bestek vervoer	Maart 2016
Publicatie bestek vervoer	April 2016
Gunning aanbesteding vervoer	Augustus 2016

**Voorgeschiedenis / aanleiding:**

Per 1 januari 2017 willen de IJmondgemeenten, Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland het doelgroepenvervoer gezamenlijk organiseren. De gemeenten willen dit doen op basis van een regiemodel, waarbij er een scheiding is tussen de regiefunctie (een vervoerscentrale) en de uitvoering (het rijden zelf).

Een aantal ontwikkelingen is aanleiding geweest voor de gemeenten in de regio's Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland en IJmond om de mogelijkheden van regionale samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer te inventariseren.

Allereerst is per 1 januari 2015 een aantal verantwoordelijkheden van het Rijk naar gemeenten overgeheveld, ook op het gebied van doelgroepenvervoer. Sinds 1 januari is de gemeente niet alleen verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer en het Wmo-vervoer, maar ook voor het vervoer van en naar de dagbesteding (in het kader van de Wmo) en vervoer in het kader van de Jeugdwet.

Daarnaast is er in het kader van de decentralisaties in ons beleid binnen het sociaal domein meer nadruk komen te liggen op de eigen verantwoordelijkheid en het zelfoplossend vermogen van onze inwoners. We gaan allereerst uit van wat mensen zelf nog kunnen; pas daarna komen aanvullende maatwerkvoorzieningen in beeld.

Tot slot is de huidige financiële opgave voor gemeenten groot, mede door de door het Rijk opgelegde bezuinigingen.

**Toelichting:**

In 2013 zijn de gemeenten in de regio's Amstelland-Meerlanden, IJmond en Kennemerland met behulp van subsidie van de provincie Noord Holland gezamenlijk het project

Doelgroepenvervoer gestart. Tijdens de eerste fase van het project hebben de gemeenten inzicht verkregen in de aard en omvang van het doelgroepenvervoer in de regio's. Fase twee heeft geresulteerd in een advies met betrekking tot de organisatie van het doelgroepenvervoer:

- 1 Organiseer het doelgroepenvervoer gekanteld, integraal en gezamenlijk en werk samen op een kleiner schaalniveau: Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer en IJmond gezamenlijk, en Amstelland apart.
- 2 Organiseer het doelgroepenvervoer slimmer en efficiënter door:
  - a het uitwerken van een beleidsplan Kanteling in Mobiliteit, gericht op het bevorderen van zelfredzaamheid door inwoners enerzijds (meer) te sturen richting OV, gebruik van eigen vervoer en benutting van de sociale omgeving, en anderzijds te stimuleren dat inwoners gebruik maken van activiteiten dichterbij de eigen woonomgeving.
  - b verschillende vormen van doelgroepenvervoer samen te voegen en slimmer te organiseren;
  - c de regie en planning van het vervoer op één punt samen te laten komen in een vervoerscentrale.

In 2014 hebben de gemeenten in Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer dit advies verder uitgewerkt. Het resultaat van het vervolgtraject van Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer is beschreven in de rapportage 'Blik op de uitvoering van het doelgroepenvervoer in 2017 en verder'. Tijdens een bestuurlijke bijeenkomst op 20 april 2015 is dit advies gepresenteerd en hebben de portefeuillehouders van de gemeenten van Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer de intentie uitgesproken om per 1 januari 2017 te starten met regionale samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer in de vorm van een regionale vervoerscentrale. Daarnaast is de intentie uitgesproken om in eerste instantie met elkaar te gaan samenwerken volgens het principe van *poolen*: een flexibele vorm van samenwerken in een netwerkorganisatie, waarbij besluiten gezamenlijk door alle gemeenten worden genomen.

De gemeenten in Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer hebben twee centrale ambities benoemd voor de regionale organisatie van het doelgroepenvervoer:

1. een afname van het doelgroepenvervoer door het realiseren van een kanteling in het vervoer en
2. een meer efficiënte organisatie van het doelgroepenvervoer dat overblijft.

Om optimaal invulling te geven aan deze ambities, zijn door de gemeenten een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de verdere uitwerking van de regionale samenwerking:

- 1 *Maatwerk*: voor iedere klant en iedere aparte vervoersvraag bekijken we welke vervoeroplossing het beste passend is.
- 2 *Kanteling in het vervoer*: de vervoerscentrale moet de zelfredzaamheid van mensen bevorderen door hen enerzijds te stimuleren (meer) gebruik te maken van het sociaal netwerk, eigen vervoer en het OV, en anderzijds om gebruik te maken van activiteiten dichterbij de eigen woonomgeving, zodat minder of zelfs geen vervoer ingezet hoeft te worden.
- 3 *Integratie van vervoersvormen*: het uitgangspunt is om zo veel mogelijk vervoersvormen en -regelingen onder de vervoerscentrale te brengen.
- 4 *Beheersing van kosten en kwaliteit*: wij willen optimale grip hebben op kosten en kwaliteit van het doelgroepenvervoer.
- 5 *Aandacht voor kleinschalige initiatieven*: de vervoerscentrale moet de mogelijkheid bieden om (op termijn) ook kleinschalige particuliere, vrijwilligers- en of maatschappelijke initiatieven in te voegen.
- 6 *Kansen voor het Midden- en Kleinbedrijf (MKB)*: ook kleine ondernemers moeten de mogelijkheid krijgen om zelfstandig ritten aan te nemen en uit te voeren.
- 7 *Integratie met het openbaar vervoer*: wij streven naar een verdere integratie tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

- 8 *Flexibiliteit*: het vervoer moet flexibel georganiseerd worden, omdat de precieze gevolgen van de ontwikkelingen in het sociaal domein en in het doelgroepenvervoer nog onzeker zijn.

### *Regiemodel*

De vervoerscentrale omvat taken die zowel door een publiek orgaan als een private entiteit uitgevoerd kunnen worden. Ongeacht of voor een publiek of een privaat model wordt gekozen, is in beide gevallen de vervoerscentrale de opdrachtnemer die in opdracht van de regiogemeenten de regie voert over de verschillende vervoervormen.

In de afweging tussen publiek en privaat is het onderscheid tussen de strategische/ tactische regie en de operationele regie van belang. De strategische/ tactische regie is primair een publieke verantwoordelijkheid, aangezien dit de gemeentelijke beleidsdoelen raakt. De regiogemeenten bepalen de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de vervoerscentrale, evenals de financiële kaders. Hiervoor dient een regisseur te worden aangesteld binnen de netwerkorganisatie. De operationele regie houdt in: het bieden van reizigersinformatie, de ritaanname en het plannen en uitzetten van ritten bij vervoerders.

De gemeenten kiezen ervoor om de operationele regie via een aanbesteding van de vervoerscentrale aan marktpartijen uit te vragen. De vraag om de operationele regie uit te voeren, inclusief de benodigde software en infrastructuur voor een nader te bepalen periode wordt dan in een programma van eisen gedefinieerd en uitgevraagd aan marktpartijen. Dit past goed past binnen de trend van een terugtrekkende overheid, waarin de overheid uitvoerende taken waar mogelijk overlaat aan marktpartijen. Daarnaast zal een private partij door de juiste financiële prikkels altijd actief op zoek blijven naar optimalisaties in het vervoer. Marktpartijen hebben ook ervaring met het opzetten en inrichten van callcenters en planningssoftware. Hiermee is het afbreukrisico beperkt. Ook zullen marktpartijen die operationele regie als hun kerntaak beschouwen, blijven innoveren en investeren in de nieuwe toepassingen en technieken. Tot slot hebben ze meestal kennis van en ervaring met vergelijkbare taken in andere regio's.

Er is echter ook een aantal nadelen aan een aanbesteding verbonden. Zo is de continuïteit en kennisopbouw kwetsbaar, doordat de regiepartij enkel voor de aanbestede periode de operationele regie verzorgt. Bovendien is er een aparte aanbesteding nodig om een partij te contracteren voor het uitvoeren van de operationele regie, voorafgaand aan de aanbesteding van het vervoer. Deze aanbesteding en het beheer van het contract vraagt om inzet van tijd en middelen.

Startdatum van de vervoerscentrale is 1 januari 2017. Op deze datum starten wij met het Wmo-vervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding. Vanaf het nieuwe schooljaar op 1 augustus 2017 stroomt het leerlingenvervoer in. De mogelijke instroom van vervoer onder de Jeugdwet wordt nog nader bekeken. Daarnaast blijft de mogelijkheid open om op termijn ook nog andere vervoersvormen, zoals vrijwilligersvervoer of vervoer van en naar de Sociale werkvoorziening, toe te voegen.

In juni nemen alle betrokken colleges een besluit over de aansluiting bij een gezamenlijke organisatie van het doelgroepenvervoer per 1 januari 2017. Voordat kan worden aanbesteed moet het organisatiemodel verder uitgewerkt worden, waarbij wordt bepaald hoe de gemeenten met elkaar samenwerken en welke rolverdeling wordt gehanteerd, welke mogelijkheden er zijn voor toe— en uittreding, zowel tussen gemeenten onderling als met de uitvoerende partijen. Daarnaast moet het contractmanagement en de tactische regie worden vormgegeven.

Tegelijkertijd werken we aan een beleidsplan kanteling mobiliteit, dat in oktober van dit jaar wordt afgerond. In oktober ronden we het bestek voor de vervoerscentrale af en de gunning vindt naar verwachting plaats in maart 2016. Het bestek voor het vervoer ronden we af in maart 2016 en de gunning vindt naar verwachting plaats in augustus 2016. We implementeren het regiemodel via een zachte landing: de focus ligt bij de start primair op een goede vervoerkwaliteit, gaandeweg kunnen we binnen de vervoerscentrale meer focus gaan leggen op het wijzen van reizigers op alternatieve vervoermogelijkheden en het combineren van verschillende vormen van vervoer.

**Financiële aspecten:**

De implementatiekosten van het regiemodel zijn geraamd op € 80.000. De kosten betreffen vervoerskundige advisering en advies over de samenwerking. Deze kosten worden voor een groot gedeelte gedekt uit een subsidie van de provincie Noord-Holland in het kader van de Regionale Sociale Agenda (RSA). Voor het overige gedeelte vragen de gemeenten een vervolgsubsidie aan bij de provincie. Als deze aanvraag niet wordt gehonoreerd, zullen zij gezamenlijk via een verdeelsleutel de kosten moeten delen. Naar schatting komen de kosten voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude maximaal op € 1.000 uit. In dat geval zullen deze kosten worden gedekt uit de budgetten voor de Wmo en het leerlingenvervoer.

Keuze voor een regiemodel (vervoerscentrale) leidt niet tot extra kosten; de regietaak wordt in de huidige situatie ook al uitgevoerd binnen de verschillende vervoerscontracten. Er is in feite sprake van een herverdeling van de huidige kosten: c.a. 15% van de huidige vervoerkosten komt namelijk te liggen bij de regiepartij en de overige 85% bij de te contracteren vervoerders.

Bij aanvang van de vervoerscentrale is er niet direct sprake van een kostenbesparing. Het model biedt echter de optimale randvoorwaarden om op termijn kostenbesparingen te realiseren. De mate waarin dat financiële effecten oplevert, is afhankelijk van de mate waarin aan de volgende 'knoppen' wordt gedraaid:

- integreren van meerdere vervoersvormen;
- aanpassen van de systeemkenmerken van de vervoerscentrale, zoals de tijd dat men van te voren moet reserveren, de mate waarin de vervoerder het tijdstip van vertrek mag bepalen, de omreistijd en de combinatiemogelijkheden tussen vervoersvormen;
- sturen op gebruik maken van het eigen netwerk, algemene voorzieningen en OV (indicatiebeleid).

**Wmo-raad**

Het advies is voorgelegd aan de Wmo-raad. De Wmo-raad heeft tot 22 juni de mogelijkheid gekregen om te reageren. Het advies van de Wmo-raad luidt als volgt:

...

**Juridische aspecten:**

Wet maatschappelijke ondersteuning.

**Communicatieve aspecten:**

Na vaststelling van de nota in alle negen colleges sturen verstuuren wij een gezamenlijk persbericht over het besluit om per 1-1-2017 samen met de regio Zuid-Kennemerland, IJmond en de gemeente Haarlemmermeer het doelgroepenvervoer te gaan organiseren.

**Gevolgen / relatie met Horizon en Stip:**

Deze ontwikkelingen zijn een aandachtspunt voor Horizon en Stip.

**bijlagen** : Forseti rapport "Blik op de uitvoering van het doelgroepenvervoer 2017 en verder"

Halfweg, 11-6-2015