

Memo

Aan : Projectgroep sociaal vervoer

Cc. : -

Van : Forseti

Betreft : Nota van uitgangspunten inkoop vervoer

Datum : 11-1-2016

Kenmerk : 1342

Inleiding

De gemeenten in de regio Arnhem – Nijmegen zijn bezig met het opzetten van het systeem sociaal vervoer waarmee het huidige doelgroepenvervoer in de toekomst georganiseerd gaat worden. Centraal staan een aantal belangrijke ontwikkelingen voor gemeenten vooral ingegeven door de decentralisaties en daarmee gepaard gaande financiële opgave. Gemeenten hebben meer aandacht voor zelfredzaamheid (fiets, lopen, toegankelijk openbaar vervoer) en een bijdrage vanuit de samenleving (vrijwilligersvervoer, nabuurschap) om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Gemeenten onderschrijven dat voor maatwerk voor de cliënt verdere integratie tussen vervoersvormen noodzakelijk is en dat er meer oog moet zijn voor kansen en belang van verdere integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (OV). Tenslotte zijn gemeenten zich bewust dat de gevolgen van ontwikkelingen nog ongewis zijn en dat dit vraagt om flexibiliteit.

Om te sturen op de best passende vervoeroplossing voor de klant en een hogere efficiency in de uitvoering is gekozen voor een organisatie-model met daarin een scheiding tussen regie op de vervoersvormen (regiecentrale) en de uitvoering van het vervoer. Dit organisatie-model heet het regiemodel. Daartoe wordt middels een openbare aanbesteding een partij gecontracteerd voor het uitvoeren van de regiecentrale. Deze centrale is verantwoordelijk voor de ritaanname en planning van alle vervoersvormen en heeft als doel om het vervoersaanbod zo efficiënt mogelijk in te zetten. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners en bepalen of iemand in aanmerking komt voor bijvoorbeeld het Wmo-vervoer en onder welke voorwaarden. Met deze keuzes dragen de regiogemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer.

Met de beoogde contractering van de regiecentrale komt er een objectieve partij die de vervoersvraag van verschillende reizigersgroepen gaat aannemen, reizigers gaat adviseren, ritten gaat plannen en ritopdrachten gaat wegzetten bij vervoerders. Deze vervoerders moeten in het tweede kwartaal 2016 middels een aanbesteding door de regio worden gecontracteerd. Deze inkoop moet de komende maanden uitgewerkt worden. In deze nota van uitgangspunten zetten we de belangrijkste uitgangspunten voor de inkoop van het vervoer op een rij.

Voor de uitgangspunten in deze nota is waar mogelijk en relevant rekening gehouden met:

- Gemaakte keuzes in de eerdere nota van uitgangspunten
- Keuzes gemaakt in het bestek regiecentrale
- Aandachtspunten vanuit de inspraakronde voor belanghebbenden.

We onderscheiden in deze nota de volgende onderwerpen

1. Uitgangspunten voor inkoop vervoer
 1. Keuze vervoer voor reizigersgroepen en looptijd contracten
 2. Vergoeding van vervoerders
 3. Wijze van contractering van vervoerders
 4. Voertuig- en chauffeurinzet
 5. Duurzaamheid
 6. Social return
 7. Gunning
2. Verdeling kosten
3. Systeemkenmerken

Door de wijze van vergoeding en contractering van vervoerders in het regiemodel is een groot deel van de kenmerken van de productformules van het vervoer met bijhorende spelregels voor de klant geen onderdeel meer van de inkoop van het vervoer. Zie hiervoor ook de uitwerking van de vergoeding van vervoerders. Ook de verdeling van de totale kosten voor het vervoer over de verschillende opdrachtgevende gemeenten staat los van de inkoop van vervoer. Beide punten (punt 2 en 3) zijn wel onderdeel van deze nota van uitgangspunten.

1.1. Keuze vervoer voor reizigersgroepen en looptijd contracten

Een belangrijke vraag voor de vervoerinkoop is: voor welke reizigersgroepen gaan we nu vervoer inkopen? Dit is van belang in verband met de in te kopen capaciteit. Vanaf de start op 1-9-2016 is voorzien het Wmo-vervoer en vraagafhankelijk vervoer voor de OV-reiziger voor alle gemeenten (m.u.v. Doesburg en Druten dat per 1-1-2017 instroomt). Daarnaast voert de regiecentrale vanaf de start ook regie over delen van het routevervoer. Dit betreft vanaf 1-9-2016 het leerlingenvervoer voor de gemeenten Arnhem, Duiven, Rijnwaarden, Westervoort en Zevenaar. Daarnaast brengen de gemeenten Duiven en Arnhem al vanaf de start een aantal cliënten Jeugdwet en Wmo-begeleiding in. In de onderstaande tabel¹ zijn de voorziene instroommomenten weergegeven.

Reizigersgroep	Opdrachtgever	Huidig aantal	Instroom verwacht vanaf
Leerlingen	Gemeenten Arnhem, Duiven, Rijnwaarden, Westervoort en Zevenaar	1100*	1-9-2016
Leerlingen	Druten	100*	1-1-2017
Leerlingen	Gemeenten Doesburg, Berg en Dal (voorheen Groesbeek), Heumen, Mook en Middelaar, Rheden en Rozendaal	570*	1-8-2017
Leerlingen	Gemeenten Beuningen, Nijmegen en Wijchen	655*	1-7-2018
Leerlingen	Gemeenten Lingewaard, Montferland, Overbetuwe en Renkum	885*	1-8-2018
Cliënten Jeugdwet	Gemeenten Arnhem en Rheden, Duiven	180	1-1-2017**

¹ Tabel uit Nvl bestek regiecentrale, geactualiseerd

Cliënten Jeugdwet	Overige gemeenten	Nog onbekend	****
Cliënten Wmo-begeleiding	Gemeente Arnhem en Duiven	505	1-1-2017***
Cliënten Wmo-begeleiding	Overige gemeenten	3.900	Nog onbekend****

*: Dit aantal betreft het aantal leerlingen in schooljaar 2014 – 2015 - 2016. Gemeenten verwachten dat dit aantal de komende jaren afneemt.

** : Voor Arnhem en Duiven zullen per 1-9-2016 al ongeveer 15 cliënten per gemeente instromen

***: Voor Arnhem en Duiven zullen per 1-9-2016 al ongeveer 10 cliënten per gemeente instromen

****: Meerdere gemeenten voorzien per 1-9-2016 al te starten met inbrengen van nieuwe geïndiceerden ten aanzien van cliënten Jeugdwet en Wmo-begeleiding. Het gaat dan om kleine aantallen.

We constateren het volgende:

- Op verschillende momenten stromen verschillende vervoervormen in.
- Op dit moment wordt er actief gewerkt aan het in kaart brengen van de vervoerstromen binnen het dagbestedingsvervoer dat vanaf 1-1-2015 onder de verantwoordelijkheid van gemeenten valt. Dit kost echter veel tijd en inspanning omdat het vervoer nu veelal door instellingen wordt geregeld en er veel instellingen bij dit vervoer betrokken zijn.
- De vervoervolumes zijn daarom nog niet allemaal bekend (bepaalbaar) op het moment van aanbesteden.
- Te veel onduidelijkheid rondom volumes kan juridische problemen opleveren en flexibiliteit in het contract kan kostenverhogend werken.

Belangrijke uitgangspunten zijn:

- We kopen nu primair vervoer in voor de reizigersgroepen Wmo en OV voor alle gemeenten en leerlingenvervoer voor de gemeenten Arnhem, Duiven, Rijnwaarden, Westervoort Zevenaar en Druten. Voor deze reizigersgroepen is voldoende zicht op de data en vervoerpatronen om gericht capaciteit te bepalen en in te kopen.
- We bouwen mogelijkheden in voor afname van aanvullende capaciteit voor ingroei van nu nog onbekende vervoerstromen. Voorzien is de ingroei vanaf 1-1-2017 met (een deel van de) cliënten vanuit de Jeugdwet en Wmo-begeleiding. Omdat nog onvoldoende zicht is op de vervoerpatronen moet er een aanzienlijke mate van flexibiliteit zijn bij de eerste inkoopronde om extra vervoer op te kunnen vangen zonder dat direct een nieuwe inkoopronde nodig is.
- We gaan uit van een looptijd voor de vaste periode van 1-9-2016 tot 1-8-2020. Dit sluit aan bij de vaste contracttermijn van de regiecentrale en de wens om de mogelijkheid te behouden voor individuele gemeenten om op dat moment uit te treden uit de regionale organisatie. Hierin ligt wel een mogelijke beperking ten aanzien van de ambities op het vlak van duurzaamheid in de voertuigvloot. Een langere contracttermijn biedt namelijk meer mogelijkheden voor duurzaamheid.
- Voor het vervoer voor leerlingen dat naar verwachting per 1-8-2017, 1-7-2018 of 1-8-2018 instroomt en instroom van cliënten vanuit Jeugdwet en/of Wmo-bg hanteren we de volgende handelwijze
 - o Eerst bekijken we de mogelijkheid om het vervoer binnen de bestaande gecontracteerde capaciteit bij vervoerder uit te voeren;
 - o Indien bovenstaande niet meer mogelijk is bekijken we de mogelijkheid om bij de reeds gecontracteerde vervoerders aanvullende capaciteit af te nemen;
 - o Indien bovenstaande niet meer mogelijk is organiseren we een nieuwe inkoopronde om de benodigde capaciteit bij vervoerders te contracteren.

1.2. Vergoeding van vervoerders

Hoe is het nu?

In de huidige situatie is de vervoerder verantwoordelijk voor de planning en het rijden. Hij ontvangt een vergoeding per zone. Er ligt hierdoor een prikkel voor hem om zo efficiënt mogelijk te plannen; dat wil zeggen zo veel mogelijk ritten uitvoeren met zo weinig mogelijk capaciteit ofwel kosten.

Hoe moet het straks worden?

Binnen het regiemodel worden taken herverdeeld. De planning gaat weg bij de vervoerder en wordt ondergebracht bij de regiecentrale. De vervoerder levert een auto en een chauffeur, die onder regie van de regiecentrale rijdt. Er is dan ook sprake van een herverdeling van kosten. Voor de nieuwe situatie moet bekeken worden welke vergoedingssystematiek passend is bij de taak die de partij uitvoert en die recht doet aan de kostenstructuur van een onderneming. De vergoeding en eventuele bonussen moeten eveneens een juiste prikkel bieden om het gewenste gedrag te stimuleren en/of ongewenst gedrag tegen te gaan.

Basisvergoeding aan vervoerder

De vervoerder heeft in het regiemodel geen grip meer op de planning en ook niet meer op de efficiency. Het kan zijn dat een auto van vervoerder A in een uur meerdere ritten uitvoert met een hoge combinatiegraad en dat vervoerder B in een uur een weinig efficiënte rit uitvoert. Als een vergoeding per zone gehanteerd zou worden, zou vervoerder B voor dat uur inzet minder vergoeding ontvangen dan vervoerder A. Dit terwijl zij beiden dezelfde taak hebben geleverd, namelijk het leveren van een voertuig met chauffeur. Het ligt daarom niet voor de hand de huidige vergoedingssystematiek of een variant hierop die gerelateerd is aan volume te hanteren.

Het ligt meer voor de hand een vergoeding te hanteren die recht doet aan de kosten van een vervoerder. Deze kosten bestaan grotendeels uit chauffeurskosten (circa 65%) en in mindere mate uit voertuigkosten. Beide kostencomponenten zijn grotendeels vaste kosten. Daarom is een vergoeding per uur een passende vergoeding.

Deze vergoeding kan aangevuld worden met een variabele vergoeding die afhankelijk is van het aantal gereden kilometers. Op die manier worden door die vergoeding de variabele voertuigkosten gedekt.

Belangrijke uitgangspunt

- *We kiezen voor een uniform toepasbare vergoeding aan de vervoerder op basis van beschikbaarheid. Dit betekent een vergoeding op basis van het aantal uren dat een voertuig en chauffeur daadwerkelijk wordt ingezet.*

1.3. Wijze van contractering van vervoerders

Verdelen vervoervolume

Belangrijk uitgangspunt is dat er meerdere vervoerders worden ingezet voor de uitvoering van het vervoer. Naast de kansen voor marktpartijen (MKB) wordt ook rekening gehouden met de beheersbaarheid van het totale model in de aansturing. Verdeling van het totale vervoervolume zal plaatsvinden via meerdere basepoints / basispunten en verschillende typen voertuigen.

Uitwerking basepointssystematiek

Voor de inzet van de voertuigen wordt gewerkt met een aantal basepoints verspreid over het vervoergebied waarmee de totale benodigde capaciteit aan voertuigen wordt verdeeld in kleinere delen. Per basepoint bepaalt de regiecentrale het maximaal aantal voertuigen per voertuigtype in een inzetrooster op basis van de te verwachte vraag. Dit aantal wordt ingekocht. De gecontracteerde opdrachtnemer dient de geplande ca-

paciteit op de gevraagde momenten beschikbaar te hebben. Dit betekent dat de chauffeur zich bij aanvang van de dienst moet melden binnen het gebied van het gewenste basepoint (Straal van bijvoorbeeld 1 km). Hij hoeft zich niet fysiek te melden op deze locatie.

De regiecentrale zet de geplande voertuigen zo efficiënt mogelijk in. Voertuigen zijn tijdens de dienst niet exclusief aan een basepoint gekoppeld, maar kunnen onbeperkt door het hele vervoergebied worden ingezet. Een basepoint is dus niet voor iedere rit de uitvalsbasis voor een taxi, maar geldt enkel voor begin en einde van een dienst (8 uren). Voorbeeld: Dit betekent dat een voertuig dat is gekoppeld aan basepoint Arnhem gedurende de dienst door de hele regio kan rijden. Een vervoerder heeft geen direct contact met het voertuig en kan deze niet inzetten voor ander vervoer. Slechts in overleg met de regiecentrale kan het voertuig vroegtijdig terugkeren naar 'huis'.

De regiecentrale maakt per basepoint iedere twee weken voorafgaand aan de start van een nieuwe roosterperiode van vier weken een forecast/rooster en verstrekt dit aan de opdrachtnemer(s). In dit perioderooster wordt per basepoint per dag van de week, per tijdvak (op het halve of hele uur) aangegeven welke voertuigcapaciteit nodig is met onderscheid naar voertuigtypen. Het perioderooster geldt als eerste basis voor de bestelling van voertuigcapaciteit bij de opdrachtnemer(s), maar kan voor de daadwerkelijke inzetdag nog worden gewijzigd. Hiervoor worden ook financiële afspraken opgesteld.

Aantal te contracteren vervoerders

Om te kunnen bepalen hoeveel vervoerders we willen contracteren moet eerst vastgesteld worden welk doel de opdrachtgever met de inkoop wil realiseren. We zien hier een aantal mogelijkheden:

- een zo laag mogelijk tarief
- zo mkb-vriendelijk mogelijk
- maximale kansen voor de duurzaamheid
- zo veel mogelijk flexibiliteit in het contract
- een combinatie van bovenstaande punten

Door de regio worden alle punten belangrijk gevonden. Deze zijn ook benoemd als uitgangspunten in de eerder vastgestelde uitgangspunten notitie doelgroepenvervoer. Daarom zal bij het contracteren van meerdere vervoerders rekening gehouden moeten worden met alle (soms tegenstrijdige) punten.

Belangrijke uitgangspunten

- *We kiezen ervoor om het vervoer te verdelen aan de hand van basepoints / basispunten en contracteren één vervoerder per voertuigtype per basepoint. Hiermee creëren we mogelijkheden, ook voor kleinere vervoerders, om zelfstandig in te schrijven op een deel van het vervoer.*
- *We sturen bewust op het contracteren van meerdere vervoerders maar wel in balans met de ambities op het vlak van kostenreductie en duurzaamheid. In de huidige situatie rijden vijf verschillende vervoerders voor regiotaxi. Voor het contracteren van nieuwe vervoerders willen we daarom ook minimaal 5 verschillende partijen contracteren.*

1.4. Voertuig- en chauffeursinzet

Met het contracteren van vervoerders kopen we in feite voertuigen en chauffeurs op beschikbaarheid in. De volgende typen voertuigen zijn in ieder geval nodig:□

- Rolstoelvoertuig (maximaal 8 (rolstoel)passagiers)
- Taxipersonenauto (maximaal 3 passagiers)□
- Taxibus (maximaal 8 passagiers)

Voor de eisen die we stellen aan de voertuigen en chauffeurs is het volgende van belang:

Type voertuig

- Voor leerlingenvervoer zijn veelal andere voertuigen (8-persoons busjes) nodig dan voor regiotaxi (rolstoelbus of personenauto).
- Het is niet zomaar gewenst een 8-persoonsbus in te zetten voor Wmo-vervoer.
- De aanschafkosten voor een rolstoelbus zijn substantieel hoger dan de kosten voor een 8-persoons taxibus.

Inzetduur

- Rolstoelvoertuigen zijn beter multi-inzetbaar voor meerdere reizigersgroepen en kunnen daardoor een groot deel van de dag worden ingezet.
- De 8-persoons taxibussen zullen slechts een deel van de dag (in twee blokken / pieken) worden ingezet.

Chauffeur

- Voor de uitvoering van ritten in het Wmo-vervoer worden doorgaans volledig opgeleide taxichauffeurs ingezet die in principe voor alle reizigersgroepen kunnen rijden.
- Voor de uitvoering van het leerlingenvervoer worden vaak chauffeurs ingezet (en mogen worden ingezet) die maar beperkt zijn opgeleid (beperkte chauffeurskaart taxi).

Belangrijke uitgangspunten:

- *Waar mogelijk en zinvol zetten we zoveel mogelijk multi-inzetbare chauffeurs en voertuigen in zodat maximaal invulling gegeven kan worden aan de bundeling van verschillende reizigersgroepen binnen de randvoorwaarden die gemeenten stellen.*
- *Voor het piekvervoer (voornamelijk leerlingenvervoer) contracteren we goedkopere taxibussen met chauffeurs waaraan alleen de noodzakelijk eisen worden gesteld. Hiermee voorkomen we onnodige extra kosten en stellen we geen onnodige eisen aan de opleiding van chauffeurs.*

1.5. Duurzaamheid

Duurzaamheid binnen vervoer krijgt al invulling op verschillende niveaus in het vervoersysteem. Met de keuze voor een integraal vervoersysteem zetten we sterk in op de volgende aspecten van duurzaamheid:

- Zoveel mogelijk reizigers gebruik laten maken van het reguliere OV of ander vervoer. Hiermee voorkomen we onnodige verplaatsingen met een taxivoertuig.
- Zo efficiënt mogelijk kunnen plannen van het vervoer, bijvoorbeeld door aanpassing van de systeemkenmerken en/of combinaties tussen vervoervormen. Hierdoor kunnen we het vervoer met minder voertuigen uitvoeren en verminderen we het aantal onbeladen kilometers.

Uiteindelijk zijn er altijd voertuigen nodig voor het uitvoeren van de noodzakelijke ritten. Bij het inkopen van vervoer kunnen verschillende eisen worden gesteld aan de mate van duurzaamheid van de voertuigen.

Het algemeen beeld is dat er in de taxibranche:

- Vanuit Europese wetgeving worden er al strenge eisen ten aanzien van duurzaamheid van voertuigen gesteld. Zo dienen bijvoorbeeld alle nieuw aan te schaffen voertuigen met dieseltechniek te voldoen aan de euro 6-norm.
- Steeds meer taxi's (ook minibusjes) rijden op aardgas/groengas.
- Het aantal elektrische en hybride taxi's is nog beperkt.
- De elektrische variant minibusje is (nog) niet af-fabriek leverbaar.

Aan de inzet van taxivoertuigen op alternatieve brandstoffen zijn kosten verbonden. De aanschaf van voertuigen kan duurder uitpakken. Daarnaast zijn er mogelijke logistieke consequenties, bijvoorbeeld doordat een taxi moet omrijden voor een specifiek vulpunt of een lagere actieradius. De brandstofkosten maken circa 9% uit van de kosten. Deze (eventuele meer)kosten moeten opwegen tegen de baten wil de inzet van milieuvriendelijkere voertuigen kostenneutraal kunnen gebeuren. De brandstofkosten van aardgas liggen bijvoorbeeld ca € 0,40 lager dan bij diesel. Daarnaast zijn er diver-

se subsidieregelingen. Uit onderzoek blijkt dat verduurzaming mogelijk is tegen gelijkblijvende kosten op voorwaarde dat aan bepaalde randvoorwaarden wordt voldaan.

De opdrachtgever kan eisen opnemen als het gaat om de milieubelasting van voertuigen. Het verplichten tot inzetten van nieuw schoon materieel heeft als nadeel dat het de inschrijvende partijen verplicht tot aanschaf van nieuw materieel en tot versneld afschrijven oud materieel: het kan daarmee de kosten opdrijven. Bovendien ontnemt het de ondernemers de vrijheid om flexibel in te spelen op de wensen van de klant.

Een alternatief is om de inzet van schone voertuigen als een gunningcriterium op te nemen. Bedenk dat in dat geval de kans bestaat dat de opdracht niet aan de goedkoopste inschrijver wordt gegund.

Belangrijk uitgangspunt:

- *Met de keuze voor het integraal systeem sociaal vervoer kiezen we voor duurzaamheid. Voor de te contracteren voertuigen realiseren we duurzaamheid binnen de beschikbare budgetten voor vervoer vanuit het sociale domein. Aanvullende ambities zijn alleen mogelijk indien aanvullende financiering beschikbaar is vanuit andere beleidsdomeinen.*

1.6 Social return

De regio Arnhem – Nijmegen heeft als doelstelling mensen met een relatief grote afstand tot de arbeidsmarkt duurzaam aan het werk te krijgen. Ook binnen de uitvoering van het sociaal vervoer zijn mogelijkheden voor de inzet deze doelgroep. De te contracteren vervoerders spelen hierin een belangrijke rol, bijvoorbeeld bij het werven van (nieuw) personeel voor de uitvoering van het vervoer. Hiervoor dient in het programma van eisen opgenomen te worden wat de opdrachtgever van de vervoerders vraagt.

Belangrijke uitgangspunten:

- *Onder social return wordt voor deze opdracht verstaan dat de opdrachtnemer een bijdrage levert aan het bieden van werkgelegenheid aan de doelgroep. Dat hoeft niet per definitie te zijn in de directe uitvoering van het vervoer.*
- *Opdrachtnemer is verplicht minimaal 5% van de opdrachtsom te besteden aan inzet ten behoeve van de doelgroep.*

1.7. Gunning

Omdat de vervoerders in de nieuwe situatie beperkt zijn tot het uitvoeren van ritten is het onderscheidend vermogen van inschrijvers beperkt. Met de eisen die gesteld worden in PVE en de inschrijvingsleidraad aan de inschrijvers wordt namelijk de kwaliteit die wordt gevraagd in grote mate al voorgeschreven.

Belangrijke uitgangspunten:

- *Gunning vindt primair plaats op basis van laagste prijs. Kostenreductie is namelijk een belangrijke doelstelling voor het vervoer.*
- *Indien er aanvullende financiering beschikbaar is vanuit andere beleidsdomeinen dan het sociale domein voor de duurzaamheid van de in te zetten voertuigen nemen we dit mee als kwaliteitscriterium voor de gunning.*

2. Kostenverdeling

Het nieuwe vervoerssysteem wordt op een andere manier aangestuurd dan de huidige contracten. De partij die zowel de regie- als vervoertaken in het huidige systeem voor haar rekening heeft, krijgt daarvoor betaald in zones of in beladen reistijd. Vaste kosten zijn daarbij verdisconteerd in het zonetarief / beladen uurtarief. In het nieuwe aansturingsmodel worden de regie over en de uitvoering van het vervoer gescheiden in de markt gezet en is niet langer sprake van één zonetarief of beladen uurtarief. De marktpartijen krijgen een vergoeding voor hun taak binnen het totale systeem. De vergoeding voor de regiecentrale is gebaseerd op een vaste vergoeding en vervoerders krijgen een vergoeding voor de tijd waarin zij een auto met chauffeur beschikbaar stellen. De nieuwe manier van organiseren leidt niet tot andere totaalkosten, maar vraagt wel om een nieuwe methodiek om de totaalkosten te verdelen over de verschillende partijen in het systeem.

Naast de noodzaak voor een nieuwe verdeelsystematiek gaan we het vervoer van tot nu toe volledig gescheiden reizigersgroepen integraler uitvoeren. Hierdoor is het ook voor de kostenverdeling veel lastiger of zelfs onmogelijk om de kosten volledig te blijven splitsen voor de verschillende reizigersgroepen. Voor de uitwerking van de nieuwe verdeelsystematiek voor de kosten van het vervoer is een belangrijke vraag in welke mate er sprake is van solidariteit. In het huidige systeem van kostenverdeling voor de stadsregiotaxi is ook sprake van solidariteit. Er wordt immers verdeeld op basis van afgenomen zones waarbij de prijs per zone uniform is terwijl de werkelijk kosten voor de vervoerder variëren en bijvoorbeeld afhangen van de mogelijkheden voor het maken van combinaties tussen ritten.

Verdeling van de kosten zal ook in het nieuwe systeem altijd plaatsvinden op basis van daadwerkelijk gebruik waarbij verdeling kan plaatsvinden tot op ritniveau of juist volledig geaggregeerd op niveau van een maand. De verdeelsystematiek is complexer en bewerklijker wanneer kosten op ritniveau worden verdeeld. Wanneer de kostenverdeling plaatsvindt op maandniveau is er sprake van meer middeling en daarmee ook meer solidariteit. Met de mate van solidariteit bedoelen we hier dus het aggregatieniveau dat wordt gehanteerd bij de verdeling van de kosten.

Eventuele specifieke eisen die individuele reizigers stellen aan het vervoer op basis van hun indicatie (afgegeven door de eigen gemeente) maken het vervoer duurder. Hiervoor kunnen in de verdeelsystematiek toeslagfactoren worden opgenomen waardoor de meerkosten ook daadwerkelijk voor rekening van de betreffende gemeente zijn.

Voordat we een nieuwe verdeelsystematiek uitwerken is het belangrijk overeenstemming te hebben over de uitgangspunten hiervoor.

Belangrijke uitgangspunten:

- *De kosten voor het vervoer blijven we verdelen op basis van daadwerkelijk gebruik.*
- *De verdeelsystematiek moet niet te complex worden en eenvoudig uitlegbaar blijven.*
- *Met de ambitie om het vervoer voor de verschillende reizigersgroepen gezamenlijk en integraal te organiseren accepteren we dat er een zekere mate van solidariteit nodig is tussen regiogemeenten en tussen gemeentelijke afdelingen. Met de uitwerking van de verdeelsleutel voor de vervoerkosten geven we hier nadere invulling aan.*

3. Systeemkenmerken

Met de systeemkenmerken worden alle kenmerken / spelregels van de vervoerproducten (zowel vraagafhankelijk als routevervoer) bedoeld. Het gaat dan bijvoorbeeld om de reismogelijkheden, spelregels rondom de planning van ritten, openingstijden en tarieven. Omdat de gecontracteerde vervoerders in het nieuwe systeem vergoed wor-

den op basis van beschikbaarheid in de vorm van een uurtarief hebben wijzigingen in de systeemkenmerken geen directe gevolgen op de bedrijfsvoering van de vervoersers. Hierdoor zijn de systeemkenmerken geen onderdeel van het bestek vervoer en kunnen deze ook tijdens de looptijd van contracten wijzigen. In de bijlage zijn alle huidige systeemkenmerken van het vraagafhankelijk vervoer en het routevervoer opgenomen. Voor het nieuwe systeem hanteren de volgende uitgangspunten.

Belangrijke uitgangspunten:

- Bij de start van het nieuwe systeem sociaal vervoer blijven de huidige kenmerken van de stadsregiotaxi en het leerlingenvervoer in de verschillende gemeenten grotendeels hetzelfde. Hiermee verandert bij de start van het systeem weinig voor de reiziger.
- In het nieuwe systeem is de intentie te rekenen met kilometers in plaats van zones. De systeemkenmerken moeten hierop aangepast worden.
- In het nieuwe systeem krijgen alle reizigersgroepen een vervoerpas (met uitzondering van de OV reizigers waarvoor de provincie Gelderland verantwoordelijk is).
- In het nieuwe systeem streven we naar zo min mogelijk contante betalingen in de voertuigen.
- Voor de start van het nieuwe systeem worden de systeemkenmerken in aparte notitie uitgewerkt. Deze vormt geen onderdeel van de aanbesteding vervoer. De notitie zal ook met reizigersvertegenwoordiging besproken worden.
- Na de start van het systeem gaat de regio actief aan de slag met de doorontwikkeling van de systeemkenmerken / productformules voor de verschillende reizigersgroepen met als doel kwaliteit voor de reizigers te behouden en tegelijkertijd meer mogelijkheden creëren voor verdere integratie van vervoer voor verschillende reizigersgroepen zodat het vervoer efficiënter en tegen lagere kosten kan worden uitgevoerd. Het reizigersprofiel, waarin de (on)mogelijkheden van reizigers worden vastgelegd, speelt hierin een belangrijke rol.

Bijlage: huidige systeemkenmerken

Vraagafhankelijk vervoer

Voor het vervoer voor de reizigersgroepen OV en Wmo sociaal recreatief zijn bij de start van het systeem de volgende kenmerken van toepassing. Deze komen overeen met de huidige kenmerken van de Stadsregiotaxi. Zoals bij uitgangspunten aangegeven zullen de zones vervangen gaan worden door de eenheid kilometers.

Planning

- Reizigers kunnen gecombineerd vervoerd worden, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - Bij het combineren van reizigers en het afwijken van de directe route neemt de regiecentrale bij de planning een logische volgorde van ophalen van reizigers als uitgangspunt.
 - De regiecentrale plant de ritten zodanig dat de vervoerders de ritten kunnen uitvoeren binnen de geldende marges.
- De vertrektijd van een voertuig vindt plaats maximaal 15 minuten voor het gereserveerde tijdstip tot maximaal 15 minuten na het gereserveerde tijdstip. Hierbij geldt de instaptijd als vertrektijd.
- Een reiziger kan een rit reserveren met een gewenste aankomsttijd. Bij een reservering met aankomsttijd is een voertuig van 0 tot maximaal 30 minuten voor de gereserveerde aankomsttijd op de plaats van bestemming aanwezig.
- Een ritduur bedraagt maximaal anderhalf maal de directe reistijd bij ritten van twee zones of meer. Voor ritten van 1 zone geldt een maximale omrijdtijd van 15 minuten.

Bedieningstijden

- Het vervoer is operationeel gedurende het hele jaar van
 - Zondag t/m donderdag van 08:00 uur tot 24:00 uur;
 - Vrijdag en zaterdag van 08:00 uur tot 02:00 uur.

Reismogelijkheden

- Een rit dient te beginnen of eindigen binnen een van de deelnemende gemeenten.
- WMO-reizigers kunnen maximaal 5 zones reizen tegen gereduceerd tarief.
- De opdrachtgever bepaalt de maximale reikwijdte van een rit in zones (kilometers) en kan eventueel puntbestemming aanwijzen.
- Het is mogelijk met Stadsregiotaxi te reizen naar/van bestemmingen in Duitsland. Reizigers kunnen maximaal 4,2 kilometer Duitsland in reizen. Hiervoor brengt de vervoerder één zone in rekening

Wat mag er mee?

- Hulpmiddelen zoals rolstoel, rollator en scootmobiel kunnen op aangeven van de gemeente mee met de regiotaxi onder voorwaarde van de geldende regels.
- Blindengeleidehonden c.q. hulphonden en andere honden kunnen meereizen. Ook kleine huisdieren mogen meereizen. Bij de reservering wordt de reiziger gevraagd of er een huisdier meereist.
- Een reiziger mag één stuks grote bagage meenemen mits dit bij de ritaanmelding wordt aangegeven en niet hinderlijk is voor andere passagiers en chauffeur.

Tarieven

- De reizigerstarieven worden door de opdrachtgever vastgesteld. De tarieven kunnen door de opdrachtgever gewijzigd worden.
- De tarieven voor de reizigers bestaan uit een vast voorrijdtarief plus een tarief per zone (kilometer)..
- Begeleiders van Wmo-geïndiceerden met een indicatie voor begeleiding, reisgenoten tot 4 jaar en blindengeleidehonden/ hulphonden en huisdieren die zich in een tas of mand bevinden reizen gratis. Andere huisdieren reizen voor het OV-tarief.
- De reiziger betaalt het tarief voor de rit contant aan de chauffeur. Betaling door middel van automatische incasso moet ook mogelijk zijn. Naast deze zijn ook andere betaalmethoden in overleg toegestaan.

Vervoerpassen

- Specifieke doelgroepen (Wmo-geïndiceerden en eventuele andere reizigersgroepen zoals 65-plussers) die tegen een lager tarief mogen reizen, beschikken over een vervoerpas.
- De vervoerpas wordt gebruikt voor elektronische registratie van de ritten.

Systeemkenmerken routevervoer

Voor het vervoer van leerlingen en op termijn andere routereizigers gelden bij de start van het systeem de volgende kenmerken:

- Vlak voor het instroommoment en/of het begin van het (school)jaar maakt de regiecentrale een eerste ritplanning die afgestemd dient te worden met de opdrachtgever. Over het aanleveren van de benodigde gegevens worden werkafspraken gemaakt tussen de regiecentrale en de betreffende gemeente.
- Voor het routevervoer worden routes (zoveel mogelijk) in een vaste structuur uitgevoerd, waarbij uitgegaan wordt van het zo efficiënt mogelijk plannen binnen de kaders van dit document en de afspraken die gemaakt worden over zaken als individuele reistijden, ophaal- en afzettijden Deze afspraken kunnen per gemeente verschillen.
- Uiterlijk drie werkdagen voor het uitvoeren van de eerste rit informeert de regiecentrale (ouders/verzorgers/begeleiders van) de reiziger over de uitvoeringspraktijk. De verstrekte informatie bevat alle door de regiecentrale nood-

zakelijk geachte informatie, doch minimaal ophaaltijdstip, het tijdstip van afzetten op de woonlocatie, informatie over de vaste chauffeur (indien van toepassing), locatie eventuele opstapplaats, telefoonnummers waarop regiecentrale bereikbaar is, de klachtenregeling en een samenvatting van de belangrijkste contractafspraken tussen opdrachtgever, regiecentrale en vervoerder.

- Bij inzet van een nieuwe chauffeur bij vervoer voor reizigers met de inzet van een vaste chauffeur heeft deze eerst een kennismakingsgesprek met de betreffende reiziger(s) en/of ouders/verzorgers/begeleiders. Regiecentrale zorgt (in overleg met vervoerder) dat de vaste in te zetten chauffeur uiterlijk drie kalenderdagen voor de eerste rit persoonlijk kennismakt met de (nieuw) te vervoeren reiziger en met één van de ouders/verzorgers/begeleiders van deze reiziger.
- De ritplanning is aan verandering onderhevig. Mutaties kunnen plaatsvinden door het aan- en afmelden van reizigers en/of het veranderen van vervoerpatronen.
- Mutaties, aanmeldingen en afmeldingen verwerkt de regiecentrale. De regiecentrale coördineert dit via een beveiligd online systeem waarin zowel cliënten/ouders als gemeenten en instellingen nieuwe aanmeldingen en mutaties kunnen doorgeven, ieder vanuit een eigen autorisatielevel. Het gaat in ieder geval om de volgende informatie: NAW-gegevens, email, telefoon, aanvang- en eindtijden, adressen en reisdagen en incidentele afmeldingen.
- Op aangeven van de gemeenten kan voor een rit een vaste chauffeur met een vast voertuig ingezet worden.
- Op aangeven van de gemeenten kunnen onder bepaalde voorwaarden combinatiebeperkingen tussen reizigers gelden.
- Bij de planning kan in overleg met de gemeenten gebruik worden gemaakt van opstapplaatsen. Deze worden door de gemeente bepaald.
- De overige systeemkenmerken en spelregels voor het routevervoer kunnen per gemeente verschillend zijn. Denk hierbij aan variabelen als omrijdtijd, wachttijden en combinatiemogelijkheden tussen groepen.