



OZJT/Samen 14

TWENTSE SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN ZORG EN JEUGDHULP

Uitgangspuntennotitie voortgang implementatie Twentse Visie op Vervoer

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Hoofdstuk 1: Vraagzijde Eén informatieloket over algemeen toegankelijke mobiliteitsvoorzieningen en (lokale) particuliere initiatieven	5
Hoofdstuk 2: Aanbodzijde	7
Hoofdstuk 2: Werken met mobiliteitsprofielen	9
Hoofdstuk 3: De uitvoering van het maatwerkvervoer: Het model Samen14	12
Hoofdstuk 4: Vervolgfase	21

Inleiding

In januari 2016 zijn de 14 Twentse gemeenten gezamenlijk begonnen met de implementatie van de regionale visie "Samen op weg; Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid". Naar aanleiding hiervan zijn een drietal opdrachten geformuleerd.

De drie opdrachten vanuit de Visie Vervoer van Samen14

Er is op 1 juli 2017 voldoende aanvullend openbaar vervoer

Iedereen in Twente moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, via het huidige basisnet. Hierover maken we samen afspraken met de provincie en de vervoerder. Waar dit niet mogelijk is kan lokaal worden besloten om aanvullend (openbaar) vervoer te organiseren. In eerste aanleg kijken we hiervoor naar initiatieven vanuit de samenleving. Ook hier zullen gemeenten kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren en samen regionaal optrekken richting de provincie.

Er zijn op 1 juli 2017 voldoende voorliggende voorzieningen op het doelgroepenvervoer

We vinden het belangrijk om het gebruik van oplossingen die ontstaan in de **samen**leving te stimuleren. Als gemeenten stimuleren we de initiatieven die zoeken naar oplossingen vanuit de samenleving door deze (deels) te ondersteunen en waar mogelijk deze te faciliteren. Gemeenten zijn vrij om lokaal keuzes te maken hoe ze dergelijke oplossingen willen faciliteren en stimuleren. Wel zullen zij hierin kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.

Er is op 1 juli 2017 een afgeronde en gegunde aanbesteding maatwerkvervoer

Voor mensen met een geïndiceerde structurele en incidentele vervoersvraag bieden we een maatwerkoplossing. Hierbij is aan de voorkant al afgepeld, bijvoorbeeld door het wijkteam, welke mogelijkheden de persoon in kwestie heeft om zelfstandig te reizen, welke alternatieven er voorhanden zijn, etc. De vormgeving van de maatwerkoplossing wordt door de 14 Twentse gemeenten gezamenlijk opgepakt om zo optimaal gebruik te kunnen maken van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen.

In deze uitgangspuntennotitie wordt vermeld hoe het staat met de uitvoering van bovenstaande opdrachten en worden er keuzen voorgelegd die gemaakt moeten worden zodat de volgende stappen gezet kunnen worden.

De gemeenten hebben gezamenlijk in werkgroepen de drie opdrachten vertaald naar een integrale oplossing waarbij de uitkomst een model is dat de ruimte geeft aan drie (soms) ogenschijnlijk tegengestelde uitgangspunten:

- lokale toegang tot het vervoer
- regionale contractvorming
- lokale en regionale doorontwikkeling van mobiliteit

Centraal in de voorgestelde oplossing is een actieve sturing van de gemeenten op de uitvoering van het vervoer om daarmee te zorgen voor passende mobiliteit voor de inwoners van de gemeenten.

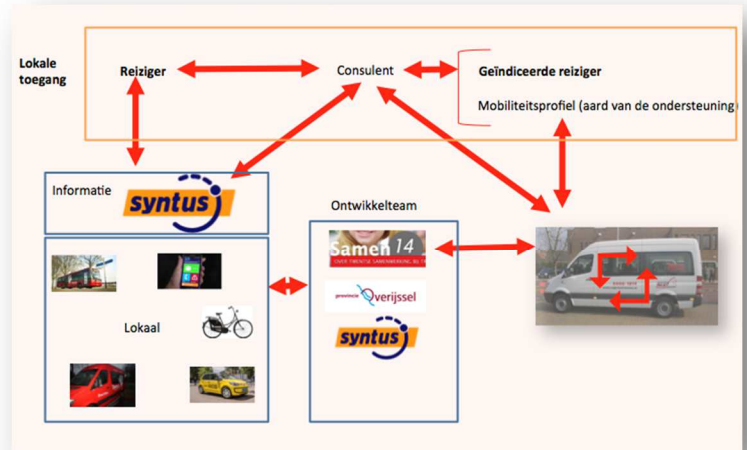
Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk wordt beschreven hoe we willen borgen dat de inwoners/reizigers en de beoordelaars van de gemeenten inzicht hebben in de (lokale) mobiliteitsoplossingen

In het tweede hoofdstuk wordt beschreven hoe we in de volgende fase het aanbod van deze mobiliteitsoplossingen willen gaan uitbreiden.

In het derde hoofdstuk wordt beschreven hoe het lokale beoordelingsproces moet leiden tot een regionaal uniforme opdracht voor het vervoer.

In het vierde hoofdstuk wordt het model beschreven waarmee de gemeenten willen borgen dat de regionale visie vanaf 1 juli 2017 is omgezet naar een toekomstbestendig model van contractvorming en contractaansturing.



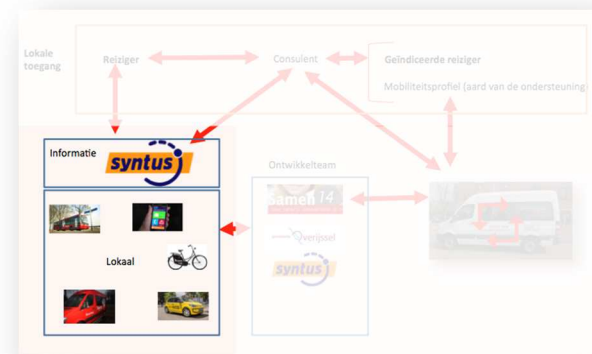
Hoofdstuk 1: Vraagzijde Eén informatieloket over algemeen toegankelijke mobiliteitsvoorzieningen en (lokale) particuliere initiatieven

Inwoners reizen zoveel mogelijk zelfstandig. Omdat er meerdere vervoersoplossingen zijn is het voor de inwoner moeilijk om een passende reisoplossing te vinden. Daarom wordt er één informatieloket ingericht.

Vraagzijde

Er is veel aanbod van mobiliteit in de regio. Lokaal en regionaal worden veel initiatieven ontwikkeld. Er is tegelijkertijd te weinig afstemming in het uitleggen aan de inwoners welke oplossingen er zijn als in het ontwikkelen van deze oplossingen. Dit moet gestructureerd worden.

Voor de vraagzijde geldt dat zowel inwoners als de professionals van de gemeenten (zoals de -consulenten en beoordelaars) eenvoudig toegang hebben tot informatie over het aanbod.



Een loket/vervoersbroker

De informatievoorziening moet op een andere wijze worden ingericht. Inwoners en de medewerkers van de gemeenten die bezig zijn met de toegang/consulenten hebben nauwelijks overzicht of inzicht in de mogelijkheden die er er zijn om te reizen.

Er moet daarom één informatieloket komen voor de vragende inwoners en de gemeentelijke organisatie. Waarbij het de voorkeur heeft dit informatieloket zo dicht als mogelijk bij het openbaar vervoer te houden.

De gemeenten willen de informatie over algemeen toegankelijke mobiliteitsoplossingen bij één loket onderbrengen. De wens is om dat bij de OV-vervoerder te doen. De reden hiervoor is dat het openbaar vervoer de belangrijkste voorliggende voorziening is. De OV-vervoerder heeft binnen de OV-concessie¹ de verplichting reizigers te voorzien van reisinformatie. Voor de regio Twente is dit voor de komende jaren Syntus (tot 2023).

Door aan te sluiten op een contract al bestaand contract dat tot 2023 loopt biedt dit zekerheden voor de zakelijke relatie. Ook maakt het gezamenlijke investeringen (tijd, energie, kennis en eventueel financieel) de moeite waard.

Van Syntus wordt dan verwacht dat zij een rol als 'vervoersbroker' op zich gaan nemen. In deze rol zijn zij geen aanbieder, maar informatieverstrekker/koppelaar tussen de reiziger en de aanbieders van vervoeroplossingen.

Hoe deze rol in te vullen en onder welke voorwaarden wordt in de volgende fase uitgewerkt.

¹In de concessie Twents is de provincie Overijssel concessieverlener en Syntus concessiehouder

Hierbij wordt ook gekeken naar de relatie tussen de OV-vervoerder en andere aanbieders. Speciaal wordt gelet op het bevoordelen van eigen diensten. De concessiebeheerder maar bijvoorbeeld ook via het ontwikkelteam, dat zeer regelmatig vergadert, wordt goed de vinger aan de pols wordt gehouden

Besluit

De gemeenten willen gezamenlijk met de provincie een informatiepunt inrichten voor reizigers en consulenten. Waarbij het doel is dat de concessiehouder voor de concessie Twents de invulling van het informatiepunt op zich zal nemen.

De gemeenten willen gezamenlijk met de provincie het ontwikkelteam in concessie Twents beschouwen en waar nodig concretiseren in functies en doel.

De gemeenten willen gezamenlijk met het ontwikkelteam onderzoek verrichten en pilotprojecten starten.

Hoofdstuk 2: Aanbodzijde

Om te zorgen dat de inwoners een passende oplossing krijgen voor hun mobiliteitsvraag moet zowel aan de vraag- als aan de aanbodzijde gestuurd worden. Voor de aanbodzijde geldt dat, om te voorkomen dat er teveel afhankelijkheid ontstaat van het maatwerkvervoer, alternatieven aangeboden moeten worden.

Samenhang openbaarvervoer en doelgroepenvervoer

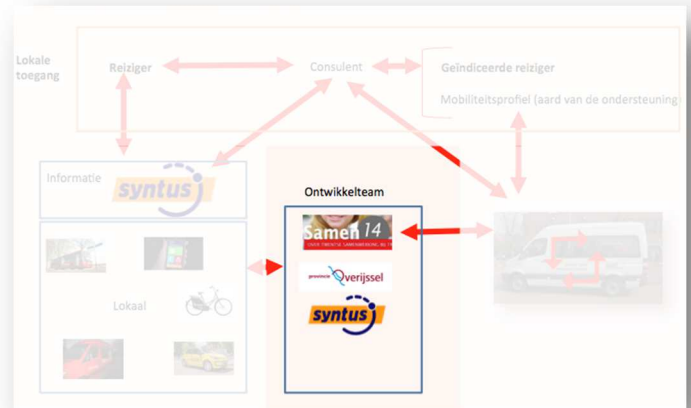
Het aanbod dat lokaal/regionaal gecreëerd wordt kan krachtiger worden ontwikkeld wanneer er een samenhang is met de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en

doelgroepenvervoer. De noodzakelijke regie en koppeling tussen beleidsvelden ontbreekt nu. Regionale samenwerking en samenwerking met de provincie zorgt voor massa (financieel en in kennis).

Deze samenwerking wordt binnen het ontwikkelteam van de concessie Twents (hierin zitten Syntus, de provincie en de gemeenten) al ingevuld en is gericht op mobiliteit.

De aansluiting met het Sociaal Domein is daarin onvoldoende.

Daarom is het belangrijk het bestaande ontwikkelteam in de concessie Twents te versterken/verbreden met dit beleidsveld.



Aanbodzijde

Om te zorgen dat het eerder genoemde informatieloket (vraagzijde) steeds een volledig overzicht biedt van het aanbod als mogelijke oplossing op de mobiliteitsvraag van de reiziger, wordt er een koppeling gecreëerd tussen de mobiliteitsvraag van de inwoner (of de consulent die deze vraag krijgt) en de leden van het ontwikkelteam van de concessie Twents². Dit "koppelvlak" moet er voor zorgen dat de doorlooptijd tussen het vervoersprobleem en de oplossing kort wordt. Geadviseerd wordt met de provincie in gesprek te gaan over aanvulling van het bestaande ontwikkelteam van de concessie Twents met een gemeentelijke vertegenwoordiging vanuit het Sociaal Domein.

Uitgangspunt

Uitgangspunt hierbij is dat het verstandiger is om de "gaten" in het Openbaar Vervoer (OV) direct in het basisnet via de OV-vervoerder Syntus op te vangen in plaats van een extra vervoerslaag te creëren die geen raakvlak heeft met het maatwerkvervoer en geen raakvlak heeft met het OV. De overlap met het maatwerkvervoer valt steeds verder weg, omdat die reiziger steeds meer ondersteuning nodig heeft in het vervoer.

De wijze waarop deze ingevuld wordt, wordt in de volgende fase uitgewerkt

² Het ontwikkelteam is een bestaand overleg tussen gemeenten (ambtenaren mobiliteit), provincie (OV Oost) en Syntus. Het ontwikkelteam richt zich nu primair op de concessie Twents met als doel oplossingen voor OV-vraagstukken te ontwikkelen.

Cofinanciering

Ook kan er gezocht worden naar extra financieringsbronnen vanuit organisaties die belang hebben bij het aanbod dat gecreëerd wordt (gemeente, ziekenhuis, winkelcentrum, school,...) Financiering kan eventueel plaatsvinden op subsidiebasis (pilots) of op basis van kostprijs (inkoop). Het huidige aanvullend openbaar vervoer (het OV deel van de Regiotaxi Twente) kan dan hieronder vallen, voor gemeenten die dit in stand willen houden.

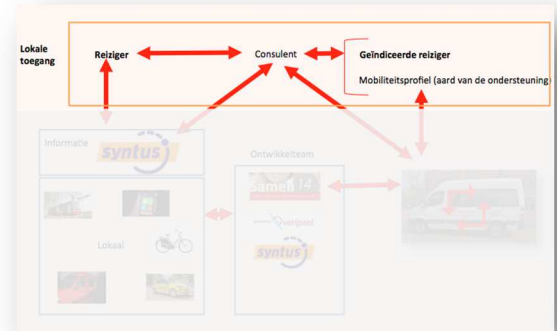
Hoofdstuk 2: Werken met mobiliteitsprofielen

De toegang tot het vervoer is een taak en verantwoordelijkheid van iedere gemeente. De lokale toegang moet echter wel aansluiten op de uitvoering in het maatwerkvervoer.

Taak en verantwoordelijkheid gemeente

De gemeente is zelf verantwoordelijk voor de prestatie die wordt geleverd om aan de specifieke individuele mobiliteitsvraag te voldoen, als deze gerechtigd is.

Regionaal is er in hoofdlijnen een procesmodel met een handleiding opgesteld. De voorgestelde werkwijze is besproken met een aantal Wmo-consulenten. De uitvoering in het maatwerkvervoer is niet opgedeeld in leerlingenvervoer, vervoer naar dagbestedingen en regiotaxi.



Ondersteuning bij zelfredzaamheid en maatwerk

Uitkomsten van het lokale beoordelingsproces is de ondersteuningsbehoefte van een inwoner om te kunnen reizen. Deze ondersteuning kan zijn:

- ondersteuning van de gemeente zodat de reiziger **zelf** kan reizen (bekostiging van OV in het leerlingenvervoer, bekostiging van oplossingen zoals GO-OV, een vergoeding zodat de reiziger zelf zijn vervoer kan inkopen).
- ondersteuning voor een reiziger die niet zelf kan reizen door middel van maatwerkvervoer.

Mobiliteitsprofiel zorgt voor aansluiting lokale processen op regionaal vervoer

We gaan bundelen en soms zelfs doelgroepen combineren. Dit betekent dat de uitkomst van lokaal onderzoek niet alleen moet aansluiten op het systeem van maatwerkvervoer maar ook op een andere wijze.

Van Nu... dat iemand in maatwerk komt' naar Straks: '...hoe iemand in maatwerk komt' .

Dit wordt gedaan door de reiziger in te delen in een mobiliteitsprofiel. Omdat alle gemeenten dezelfde output moeten leveren vanuit hun lokale proces wordt voor de output een handleiding opgesteld.

Voor dit laatste geldt dat het onderscheid in vervoer op basis van regelingsschotten (en hun financiering, zoals Wmo, Leerlingenvervoer, GGZ) komt te vervallen. De reizigers worden onderverdeeld in groepen naar de mate van ondersteuning die zij bij het vervoer nodig hebben. Hiervoor zijn mobiliteitsprofielen gedefinieerd en uitgewerkt.

De onderverdeling in deze mobiliteitsprofielen geeft de gemeenten de kans te sturen op de afstemming tussen vraag en aanbod. Bijvoorbeeld als er een groei ontstaat in reizigers met een lage ondersteuningsvraag betekent dit dat er een aanbod probleem is. (Deze reizigers hadden immers misschien ook wel anders kunnen reizen als er een vervoersaanbod zou zijn).

Het mobiliteitsprofiel geeft ook de mogelijkheid de kosten en vergoedingen in het vervoer te kunnen verdelen.

Met behulp van de mobiliteitsprofielen, zoals die hieronder in het figuur zijn geschetst, geeft de gemeente per mobiliteitsgerechtigde aan wat de aard van de ondersteuning is die de inwoner nodig heeft. Het profiel wordt nader op maat gemaakt door er persoonlijke kenmerken aan toe te voegen.

Mobiliteitsprofielen inwoners

De vraag hierbij is : Hoe moet de ondersteuning in de mobiliteitsoplossing van een reiziger georganiseerd zijn zodat de reiziger kan reizen?



Deze mobiliteitsprofielen geven de aard en de zwaarte aan van de ondersteuning die groepen reizigers nodig hebben. Mobiliteitsprofielen kijken niet naar de soort voorziening (leerlingenvervoer/Wmo/...).

Daarnaast zijn er kwaliteitsbeperkingen op persoonlijk niveau (maximale reisduur, 18- niet met 18+, vooraanmeldtijd, structureel, incidenteel, reischereik (point-to-point, km's, regio, aanbodtijden); al dan niet gebudgetteerd; duur van de ondersteuning, moment van de ondersteuning).

Handleiding

In een handleiding die voor de consulent gemaakt wordt, staan de vervoersmogelijkheden op basis van deze mobiliteitsprofielen. Deze handleiding heeft de volgende kenmerken: het is compact en praktisch.

Nadrukkelijk worden er geen uitspraken gedaan of iemand recht heeft. Die beoordeling is lokaal; alleen een procesbeschrijving om te zorgen dat de output bruikbaar is voor uitvoerders van taxivervoer en verstrekkers van andere voorzieningen (zoals GoOV / bekostiging OV/fiets in LLV).

Kostenverdeling op basis van mobiliteitsprofiel

De verdeling van kosten worden voor het maatwerkvervoer gebaseerd op het gewogen gewicht van een mobiliteitsprofiel en de som van de kilometers van de mobiliteitsgerechtigde van de gemeenten binnen dat mobiliteitsprofiel.

Omdat de mobiliteitsprofielen een relatie hebben met de financiering en input zijn voor het vervoer worden ze in de voorbereiding van de aanbesteding nog verder uitgewerkt zodat de twee processen (toegang en uitvoering vervoer) straks op elkaar aansluiten. Deze uitwerking wordt opgenomen in de handleiding.

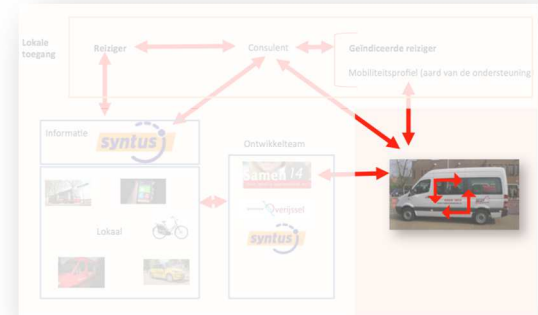
Besluit

De output van het lokale beoordelingsproces wordt een individuele vervoeropdracht, die bestaat uit een indeling in een mobiliteitsprofiel aangevuld met individuele reiskenmerken.

De gemeenten stellen hiervoor gezamenlijk een handleiding op.

Hoofdstuk 3: De uitvoering van het maatwerkvervoer: Het model Samen14

Tenslotte blijft er een groep inwoners over met een structurele of incidentele vervoersbehoefte, die niet op één van bovenstaande manieren in zijn of haar vervoersbehoefte kan voorzien. Voor deze inwoners kopen de gemeenten gezamenlijk een maatwerkvoorziening vervoer in. Daarbij nemen zij alle vormen van doelgroepenvervoer in dezelfde aanbesteding mee.



Nu zijn de zorgaanbieders verantwoordelijk voor het vervoer naar dagbestedingen, de gemeenten voor het leerlingenvervoer en de gezamenlijke gemeenten voor Regiotaxi Twente. De zorgaanbieders hebben het vervoer zelf georganiseerd en op zeer verschillende wijzen (door taxibedrijven, vrijwilligers, eigen medewerkers). In het leerlingenvervoer hebben de gemeenten overeenkomsten met vervoerders voor zowel de planning van de ritten als het rijden. Bij Regiotaxi Twente worden de ritopdrachten van de reiziger voor de hele regio aangenomen door één callcenter en is de planning en uitvoering verdeeld over veertien percelen (op gemeentegrenzen gescheiden).

Uitgangspunten

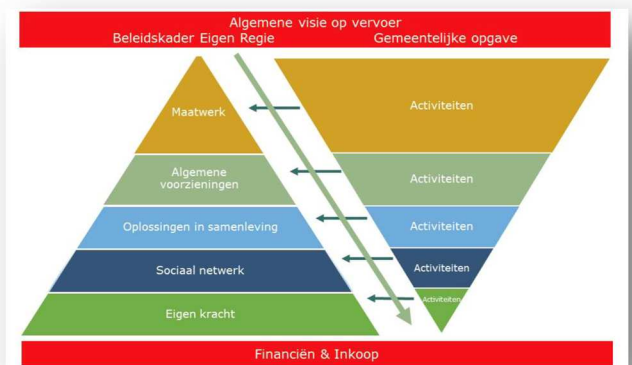
Het maatwerkvervoer dat de gemeenten gaan inkopen moeten voldoen aan een aantal uitgangspunten.

Bundeling vervoer

Het maatwerkvervoer is primair geschikt wanneer dit de mogelijkheid heeft om de specifieke individuele mobiliteitsvraag van een inwoner te kunnen invullen. De aan te bieden mobiliteitsoplossing moet een antwoord zijn op zowel een structurele als een incidentele vraag.

Toekomstbestendig

De gekozen invulling van het maatwerk moet toekomstbestendig zijn. Zodat inwoners in de toekomst zelfstandig in hun eigen mobiliteit kunnen blijven voorzien. Dit kan door ruimte te bieden om te blijven optimaliseren of door vervoersstromen slimmer te combineren.



Flexibiliteit in overeenkomsten

De optimalisatie van het vervoer moet in de af te sluiten overeenkomsten worden opgevangen. De overeenkomsten moeten de ruimte hebben om de noodzakelijke continue verandering in het volume (aantallen) en de vorm (bijvoorbeeld touringcar in plaats van taxi) van de mobiliteitsoplossingen te kunnen opvangen. Het geeft de vervoerders de ruimte om het

teruglopend volume en de (in verhouding) toename van de begeleidingstaak op te vangen in hun bedrijfsvoering.

Samenhang met andere mobiliteitsvormen

Het maatwerkvervoer moet in verbinding staan met andere vormen van mobiliteit. Het moet zich blijven aanpassen aan veranderingen in het regionale en lokale aanbod van mobiliteitsvoorzieningen (bijvoorbeeld minder aanbod van openbaar vervoer).

Kostenbeheersing

De kosten voor het vervoer in combinatie met het onderbrengen van het dagbestedingsvervoer van de zorgaanbieders naar de gemeenten, zullen niet stijgen en door de optimalisatie en het verlagen van de toegang zullen de kosten uiteindelijk relatief dalen (ingroeimodel).

Er worden zo min mogelijk onnodige lege kilometers gemaakt (dus minder lege bussen). Dit draagt ook direct bij aan duurzaamheidsdoelstellingen.

Kwaliteit en herkenbaarheid

Door de wijze van organiseren is er een positieve bijdrage aan de de kwaliteitsbeleving van de reiziger. De reiziger moet zich niet verliezen in het systeem. De reiziger moet direct contact kunnen leggen met vervoerder en/of gemeenten. De reiziger moet ook een verbondenheid blijven houden met de vervoerder/chauffeur.

Model Samen14

In het proces om te komen tot één passende oplossing voor de uitvoering van het maatwerkvervoer zijn zeer verschillende scenario's doorgenomen.

Deze zijn allen getoetst aan de vooraf gedefinieerde uitgangspunten (zie hierboven)

Marktconsultatie

In mei is een marktconsultatie gehouden waarin de markt gevraagd is te reageren op de visie en de voor- en nadelen van mobiliteitsoplossingen aan te reiken.

Vanuit de gesprekken met de deelnemers aan de marktconsultatie zijn meerdere adviezen ontvangen vanuit de markt. Deze adviezen worden, al naar gelang van de toepasbaarheid ervan, al dan niet verwerkt in de uiteindelijke aanbesteding.

De volgende adviezen en/of opmerkingen zijn door de markt aangedragen:

- heb oog voor lokale en regionale ondernemers;
- houdt planning en vervoer in één hand ;
- combinaties van reizigersprofielen zijn niet altijd mogelijk;
- samenwerking tussen de vervoerders wordt als haalbaar gezien;
- bijdragen aan optimalisatie is mogelijk door flexibele aanvangstijden onderwijs/instellingen en door herbeoordelingen/het opschonen van bestanden;
- de rol van de chauffeur is cruciaal in de feitelijke uitvoering van het vervoer.

Voor en nadelen diverse scenario's

Samen met de input uit de marktconsultatie en de doorgenomen scenario's is een model ontstaan waarin de positieve punten geborgd zijn en waarbij oplossingen zijn gecreëerd voor de negatieve effecten van de doorgenomen scenario's. Dit noemen we "Het model Samen 14". In de tabel hieronder worden de voor- en nadelen van de drie meest kansrijke modellen en het geadviseerde vierde model Samen14 weergegeven.

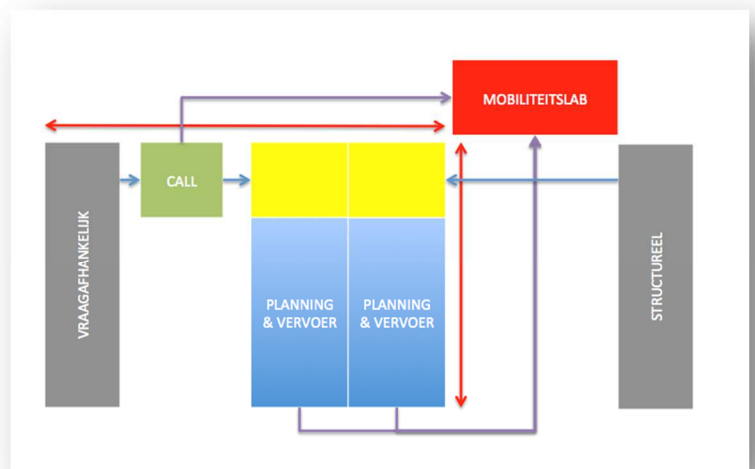
Model	Voordelen	Nadelen
Budget gerelateerde resultaatsverplichting	Financiële duidelijkheid	Minder gemeentelijke sturing
	Gemeente sturen alleen nog maar op hoofdpunten	Afhankelijkheid van leverancier voor gemeenten
	1 aanspreekpunt	Monopolie
	Innovatiekracht	Kennisverlies voor gemeenten
"Regiotaxi"	lokale herkenbaarheid	versnippering
	risicospreiding	veel contracten om te beheren
	Vervoerder behoudt vrijheid	Vervoerder behoudt vrijheid.
		Geen regionale doorontwikkeling
Regiecentrale	Centrale planning is efficiënt	Effect op lokale vervoersmarkt is niet bekend
	1 aanspreekpunt op kwaliteit	geen directe sturing gemeenten op vervoerder
	Neutraal t.o.v. vervoerder	afstand met reiziger wordt groter
Samen 14	Vervoerder behoudt vrijheid.	Vervoerder behoudt vrijheid.
	Data zorgt voor transparantie	De rol van data wordt belangrijker

Door inzicht in data en flexibiliteit in de contracten kunnen de gemeenten optimaliseren	Door de verdeling in percelen blijft er een beperkte mate van inefficiëntie. De efficiëntie is niet maximaal.
Herkenbaar voor reiziger	Meerdere uitvoerders
Meerdere uitvoerders	Complexer contractbeheer

Wat is model Samen14

Vervoerders blijven verantwoordelijk voor de planning van de ritten. Dit zorgt voor verbondenheid van de uitvoerder van het vervoer (en zijn chauffeurs) met de reiziger. Er is sprake van verschillende vervoerders omdat het vervoersgebied wordt verdeeld in verschillende vervoerpercelen op basis van vervoersstromen. De keuze voor de perceelverdeling wordt in een volgende fase uitgewerkt.

Het callcenter is, net zoals nu, verantwoordelijk voor de aannahme van de ritten voor het vraagafhankelijke vervoer. Het model Samen14 lijkt qua structuur op het huidige Regiotaxi Twente.



Door de benodigde dynamiek (doorontwikkeling) is het inhoudelijk wel anders. Er wordt een systeemlaag (Het Mobiliteitslab) ingericht om de voortdurende optimalisering van het vervoer te realiseren. Het Mobiliteitslab kan op basis van analyse voorstellen doen om het vervoer verticaal (zijn er oplossingen mogelijk in de manier waarop we het vervoer organiseren (ander aanbod) en horizontaal (vervoer herverdelen zodat sub optimalisatie verminderd wordt) te verbeteren.

Hieronder worden alle onderdelen van model Samen14 per onderdeel beschreven en toegelicht.

Toegang in model Samen 14

De toegang tot het vervoer wordt lokaal bepaald door de gemeenten.

Wanneer lokaal of subregionaal oplossingen worden gecreëerd waardoor reizigers geen gebruik hoeven te maken van het door de gemeenten georganiseerde maatwerkvervoer dan is hiervoor de ruimte.

Vraagafhankelijk vervoer in model Samen 14

Reizigers kunnen, net als nu, hun ritten via het callcenter reserveren. Het betreft vraagafhankelijke ritten die zowel incidenteel (bijvoorbeeld naar een verjaardag) kunnen zijn als met een repeterend karakter (bijvoorbeeld elke dinsdag naar de markt).

Structureel vervoer in model Samen 14

De ritopdrachten voor structurele ritten zijn de ritten van en naar school (nu leerlingenvervoer), ritten van en naar behandellocaties voor jeugdigen (Jeugdwet) en het vervoer van en naar dagbesteding (OMD-Ondersteuning Maatschappelijke Deelname - maatwerkvoorzieningen Wmo en Jeugd).

De gemeenten geven aan wanneer een inwoner hiervan gebruik kan maken. In de aanbesteding voor het vervoer/callcenter moet het afstemmingsproces tussen reiziger/gemeente/vervoerder worden uitgewerkt.

De perceelverdeling in model Samen 14

Gebundelde vervoersvormen worden verdeeld in verschillende percelen en over verschillende vervoerders. Deze keuze is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. de herkenbaarheid van de vervoerder voor de burger;
2. geen risico op monopolie van één vervoerder;
3. niet te grote contracten zodat het MKB ook kansen heeft.

Deze percelen bevatten zowel het vraagafhankelijke als structurele vervoer in de vervoerregio. Om te voorkomen dat deze perceelverdeling zal leiden tot een te grote mate van inefficiëntie wordt de perceelverdeling gemaakt op basis van vervoerstromen.

Dit gebeurt dus niet op de grenzen van de 14 gemeenten. De exacte perceelverdeling is nog onderdeel van verdere uitwerking.

Planning en vervoer in model Samen14

De planning van de ritten en de feitelijke rituitvoering worden gedaan door opdrachtnemer (vervoerder) van het betreffende perceel. Dit biedt de mogelijkheid om alle ritten binnen het perceel zo optimaal mogelijk te plannen. Tijdens de rituitvoering worden de ritgegevens door datakoppelingen realtime doorgegeven aan het Mobiliteitslab.

In de overeenkomsten met de vervoerders moet een bepaalde mate van flexibiliteit (vorm en aantal) worden ingebouwd zodat de organisatie van het vervoer zich kan door ontwikkelen.

Mobiliteitslab in model Samen 14

Het dynamisch houden van de uitvoering van het vervoer is een randvoorwaarde om de visie de komende jaren te laten slagen. De dynamiek door het optimaliseren van het vervoer is een proces dat constante aanpassingen vraagt in de sturing van vraag en aanbod. Dit maakt het noodzakelijk dat continu aan de knoppen in het vervoer moet worden gedraaid. De gemeenten hebben gesteld dat de regie over het vervoer hun verantwoordelijkheid is. Dit is daarmee direct ondersteunend aan het lokale en regionale optimalisatieproces (toegang en uitvoering).

Hiervoor zijn mensen en instrumenten noodzakelijk. Deze worden ingebed in wat vanaf nu genoemd wordt het Mobiliteitslab. De gemeenten zorgen samen, binnen het Mobiliteitslab, dat de doelstellingen uit de vervoersvisie gehaald worden.

Taken Mobiliteitslab

Om de doelstellingen te kunnen halen is er inzicht, analyse en advies van het vervoer en de vervoersstromen noodzakelijk. De taken van het Mobiliteitslab zijn :

1. het meten van de vervoersprestatie (tijdigheid, aantallen,...)
2. analyseren ritdata, financiële gegevens



3. contractbeheer³
4. advisering over de samenhang tussen het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer aan de gemeenten, ontwikkelteam concessie Twents
5. advisering en concrete adviezen geven om het vervoer beter, slimmer en efficiënter te maken (zowel lokaal als regionaal)
6. monitoren en faciliteren van het verwerken van individuele vervoersopdrachten van reizigers met een PGB dan wel voucher
7. zorgen voor een regelmatige terugkoppeling over de bevindingen aan de 14 gemeenten

De volgende vragen moeten nog beantwoord worden:

- hoe vullen we de taken in die we bij het Mobiliteitslab neerleggen;
- waar leggen we de verantwoordelijkheid voor het Mobiliteitslab neer (governance);
- welke instrumenten (data-koppelingen, analyse instrumenten) en competenties (adviseur, controller, strategie, data-analist) hebben de mensen in het Mobiliteitslab nodig om de rollen/taken te kunnen invullen.

Mobiliteitslab is een gemeentelijke verantwoordelijkheid

Het Mobiliteitslab zou zowel publiek als privaat kunnen worden opgezet. Om de directe regie over de doorontwikkeling van het vervoer bij de gemeenten te behouden (het zelf draaien aan de knoppen) is het logisch om bij de start (en de eerste jaren daarna) de verantwoordelijkheid van het Mobiliteitslab bij de gemeenten neer te leggen.

Dit houdt in dat het Mobiliteitslab een publieke verantwoordelijk moet zijn.

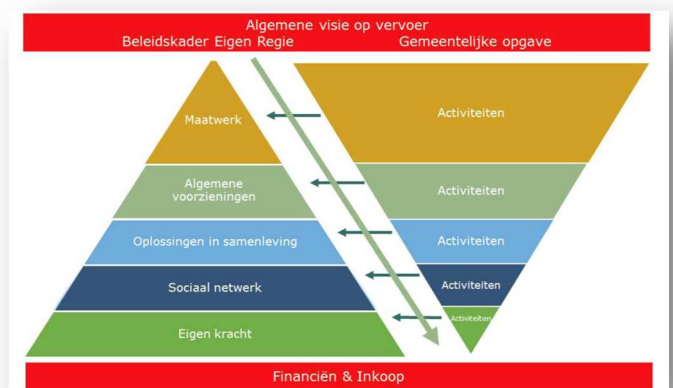
Door monitoring van gegevens, de analyse ervan en de adviserende rol draagt het Mobiliteitslab bij aan de lokale doorontwikkeling van het mobiliteitsaanbod en een borging van de doelstellingen van de visie.

De gemeenten willen de mogelijkheid open houden om op een bepaald moment te kunnen besluiten om het Mobiliteitslab bij een marktpartij neer te leggen (eventueel samen met de taken van het callcenter) zodat gebruikmakend van de innovatiekracht van de markt het Mobiliteitslab zich verder doorontwikkeld.

Type en soort overeenkomsten

Om te voorkomen dat één vervoerder alle opdrachten krijgt zullen vervoerders zich moeten beperken tot inschrijving op een nog nader te bepalen maximum aan percelen.

Binnen de aan te besteden overeenkomsten wordt de benodigde flexibiliteit voor de dynamiek (beweging in de piramide) in het vervoer nader uitgewerkt.



³ Deze rol is voor RegioTaxi nu weggelegd bij OV-Oost (voorheen Regio Twente), voor het leerlingenvervoer bij de gemeenten zelf en voor het vervoer naar dagbestedingen bij OZJT.

Huidige overeenkomsten

De overeenkomsten voor Regiotaxi Twente lopen op 1 juli 2017 af. Deze einddatum kan door de ontwikkelingen in de huidige aanbesteding Regiotaxi veranderen.

De overeenkomsten met de zorgaanbieders voor het vervoer binnen de maatwerkvoorzieningen lopen op 1 januari 2018 af.

De overeenkomst voor het leerlingenvervoer van Rijssen-Holt en wordt niet meer aanbesteed.

De verantwoordelijkheid hiervoor wordt bij de inwoners van de gemeenten gelegd.

De overeenkomsten voor het leerlingenvervoer van de gemeente Twenterand en Wierden lopen op 31 juli 2018 af, de overeenkomsten van de andere gemeenten lopen op 31 juli-2017 af.

Nieuwe overeenkomsten

Voor de nieuwe af te sluiten vervoersovereenkomsten (vanaf 1 juli 2017) worden onderstaande looptijden voorgesteld. Wanneer nog lopende overeenkomsten doorlopen na 1 juli 2017 worden die later automatisch ingevoegd.

Overeenkomst	Duur van de overeenkomst	
Callcenter	2+2+1+1	Na twee jaar kan de keuze nog gemaakt worden om de systeemlaag uit te breiden.
Vervoer	3+1+1+1	
Publieke systeemlaag	Geen overeenkomst voor dienstverlening	Organisatie inrichten (hiervoor zal in ieder geval ICT ingekocht moeten worden).

De overeenkomsten voor het vervoer hebben een langere looptijd omdat een periode van twee jaar te kort is in relatie tot de investeringen die verwacht worden van vervoerders in materieel, ICT, personeel en organisatie.

De contractduur voor het callcenter wordt korter gemaakt. Dit geeft de gemeenten de ruimte om te overzien of er t.z.t. gekozen moet worden om het callcenter uit te breiden met taken uit het Mobiliteitslab.

Aanbestedende dienst

Eén gemeente zal namens alle 14 gemeenten als aanbestedende dienst worden aangewezen.

De inkoper van de aanbestedende dienst zal tijdens de aanbesteding vakinhoudelijk ondersteund worden door de werkgroep die ook verantwoordelijk is voor het maken van de aanbestedingsdocumenten én door vertegenwoordigers van de deelnemende gemeenten met de onderwerpen communicatie en juridisch zodat hierin het zwaartepunt niet bij één gemeente komt te liggen.

De keuze hiervoor en de bijbehorende mandatering zal voor de start van de aanbesteding als beslistpunt worden voorgelegd.

Financiële effecten model Samen 14

In de Visie op vervoer is een doorrekening gemaakt van de effecten van de bundeling van vervoerstromen. Hierbij is uitgegaan van een model van centrale planning van alle ritopdrachten. In onderstaande tabel is opgenomen welk effect bepaalde maatregelen kunnen hebben. Deze effecten zijn niet volledig cumulatief. Daarnaast hebben de effecten een bandbreedte waarbij geldt dat het makkelijker is om de ondergrens te halen dan de volledige bandbreedte te benutten.

Maatregel	Effect model Samen 14	Effect model centrale planning (volgens de visie)
Toegang	10 – 25 %	10 – 25 %
Samenvoegen structurele vervoerstromen	5 – 7%	5 – 10 %
Samenvoegen structureel vervoer en vraagafhankelijk	0 – 5 %	0 – 5 %
Doorontwikkeling in systeemlaag	Borging besparing	Borging besparing

Besparingen worden procentueel gehaald. Absoluut zullen de vervoerkosten toenemen doordat het voormalige Awbz vervoer (naar dagbesteding en jeugdbehandelinglocaties) nu bij de zorgaanbieders zit

De genoemde percentages zijn doelpersentages (ze worden in de loop van de tijd gehaald en niet gelijk vanaf de start).

Op basis van deskresearch (onderzoeken / pilots / benchmark gegevens) en de analyses die gebruikt zijn voor totstandkoming van de Visie op vervoer wordt door de regionale procesleider ingeschat dat gemeenten 10-25% kunnen besparen door sterker in te zetten op het beperken van de toegang (door aanbod van andere oplossingen en gerichtere beoordeling). Het exacte percentage en het moment dat het doelpersentage wordt behaald zal per gemeente sterk verschillen omdat sommige gemeenten al enige tijd hun beleid hierop gericht hebben.

Wanneer de gemeenten de verschillende vormen van structureel vervoer samenvoegen in een overeenkomst kan een besparing van 5-7% worden behaald door het effectiever organiseren van het vervoer. Om dit percentage te bepalen is op basis van deskresearch⁴ de analyse die is gebruikt bij de totstandkoming van de Visie op vervoer afgeschaald.

Voorwaarde is wel dat vraag en aanbod actief meer op elkaar wordt afgestemd (volgtijdelijke bundeling en in beperkte mate combineren van verschillende doelgroepen)

Het samenvoegen van het structurele vervoer met het vraagafhankelijk vervoer kan hieraan nog een beperkte besparing toevoegen. Dit zal slechts bij een beperkte groep reizigers van toepassing zijn. Er is een bandbreedte van 0-5% genoemd omdat dit effect bij landelijke gemeenten groter kan zijn dan in het stedelijk gebied. De oorzaak hiervan zit in het beperkter aanbod van OV waardoor de reiziger relatief meer combinatiemogelijkheden heeft/minder beperkingen heeft. Bij gemeenten met kortere ritten en meer alternatief aanbod zal dit percentage laag tot nihil zijn.

⁴ Visie vervoer

Rapportages en onderzoeken CROW/KpVV, Ministerie van VWS, IenM

Besluit

De gemeenten gaan gezamenlijk een aanbesteding voorbereiden en uitvoeren voor het inkopen van het maatwerkvervoer én het callcenter. De aanbesteding gebeurt op een zo danige wijze dat voldaan wordt aan de uitgangspunten in dit document en volgens de gemaakte planning (gereed op 1 juli 2017)

De gemeenten gaan een perceelverdeling maken ten dienste van de aanbesteding van het maatwerkvervoer in werkbare vervoerspercelen

De gemeenten gaan een aanbestedende dienst 'aanwijzen'

De gemeenten gaan het Mobiliteitslab concretiseren en nader invullen op zo een wijze dat deze vanaf 1-1-2017 (start implementatie aanbestede overeenkomsten) ondersteunend is aan het maatwerkvervoer

De gemeenten gaan het Mobiliteitslab als een publieke organisatievorm opzetten

De gemeenten gaan zowel lokaal als regionaal de financiële uitkomsten van de aanbesteding en de inrichting van het Mobiliteitslab verder uitwerken.

Hoofdstuk 4: Vervolgfase

Om de volgende stap te kunnen zetten in de implementatie van de Visie op vervoer zijn op basis van al het hiervoor genoemde nieuwe opdrachten aan de regionale werkgroepen gedefinieerd en ingepland. Voor de uitvoering van de opdrachten is soms later nog besluitvorming noodzakelijk.

Opdracht Werkgroep aanbesteden maatwerk

Een aanbesteding uitvoeren voor het inkopen van de percelen voor vervoer en het callcenter. Zodanig dat voldaan wordt aan de uitgangspunten in dit document en volgens onderstaande planning.

Wat is er nog nodig om de aanbesteding is september 2017 te kunnen starten:

- opstellen aanbestedingsdocumenten
- (Financiële) onderbouwing van keuzen
- motivering perceelverdeling
- mandateringsbesluit gemeenten ten behoeve van aanbestedende dienst (tweede helft september 2017)
- toestemming van de gemeenten om aanbesteding te starten (tweede helft september 2017).

Opdracht Werkgroep doorontwikkelen mobiliteit

1. In overleg met de provincie opzetten van een informatiepunt voor reizigers en consulenten.
2. In overleg met de provincie gezamenlijk uitwerken van de structuur om projecten via het OV-ontwikkelteam uit te voeren
3. Gezamenlijk met de provincie zoeken en starten van pilotprojecten

Wat is er nog nodig:

- (financiële) onderbouwing van de keuzen
- vastleggen afspraken tussen gemeenten en provincie. Provincie maakt de afspraken met de OV-concessiehouder.

Opdracht Werkgroep implementatie Mobiliteitslab

Het ontwerpen van het Mobiliteitslab, zodanig dat deze vanaf 1-1-2017 (start implementatie) ondersteunend is aan het maatwerkvervoer.

Wat is er nog nodig:

- aansluiting op de aanbesteding vervoer
- (financiële) onderbouwing van de keuzen
- opstellen eventuele aanbestedingsdocumenten (inkoop ICT, inhuur derden)
- mandateringsbesluit gemeenten ten behoeve van aanbestedende dienst (tweede helft september 2017) en Mobiliteitslab
- toestemming van de gemeenten om een eventuele aanbesteding te starten (tweede helft september 2017)

In onderstaande afbeelding is de planning globaal weergegeven:

	Werkgroep aanbesteden maatwerk	Werkgroep doorontwikkelen mobiliteit	Werkgroep implementatie Mobiliteitslab
OPDRACHT	Een aanbesteding uitvoeren voor het inkopen van de percelen voor vervoer en het callcenter, zodanig dat voldaan wordt aan de uitgangspunten in dit document en volgens onderstaande planning.	In overleg met de provincie opzetten van een informatiepunt voor reizigers en consulenten. In overleg met de provincie gezamenlijk uitwerken van de structuur om projecten via het OV-ontwikkelteam uit te voeren Gezamenlijk met de provincie zoeken en starten van pilotprojecten	Het ontwerpen van het Mobiliteitslab, zodanig dat deze vanaf 1-1-2017 (start implementatie) ondersteunend is aan het maatwerkvervoer.
jul/sept	Opstellen aanbestedingsdocumenten	Definiëren informatiepunt Definiëren structuur ontwikkelteam	Ontwerpen Mobiliteitslab
september	besluitvorming aanbesteding	Vastleggen definitie en structuur	Omzetten ontwerp naar uitvoering
oktober	start aanbesteding	Zoeken pilots en projecten	
november		Starten pilots en projecten	
december			
januari	definitieve gunning		start Mobiliteitslab
februari	implementatie (lokaal en regionaal)		
maart			
april			
mei			
juni			
juli	Start vervoer		Start vervoer

Na de aanbesteding kan in februari begonnen worden met lokale en regionale implementatie. Wat er van gemeenten hierin lokaal en regionaal verwacht wordt en wat door vervoerders/callcenter/Mobiliteitslab gedaan wordt zal onderdeel zijn van de besluitvorming voor de aanbesteding.

Communicatie

Uitgangspunten voor de communicatie:

- Communicatie over de inhoud van de besluitvorming nog vóórdát de aanbesteding wordt gepubliceerd. Dit voor zover het de juridisch mogelijk is (dus de posities in de aanbesteding niet schaadt). Doel hiervan is om het inkoop proces in te gaan met informatie die men daar niet voor het eerst hoort. Men heeft daar al eerder kennis van kunnen nemen en er vragen over kunnen stellen.
- De direct betrokken doelgroepen rechtstreeks informeren. We maken een Samen14 nieuwsbrief special hierover, die per mail wordt verstuurd naar vervoerders, zorgaanbieders, cliënt vertegenwoordigers en andere stakeholders die tijdens het Samen14 proces betrokken zijn geweest.
- De voorzitters van de Wmo raden zijn en worden tijdens hun reguliere overlegmomenten mondeling geïnformeerd.
- Korte berichtgeving op website samen14.

- We maken een samenvatting in een infografic/ praatplaat die gebruikt kan worden bij lokale communicatie.
- In het vervolgproces wordt gekeken naar mogelijkheden om inwoners/ cliënten te betrekken.
- Met de provincie wordt afstemming gezocht over de rol van en informeren van het ROCOV.