

Gemeenteraad van Wageningen
Postbus 1
6700 AA WAGENINGEN



Wageningen 1 september 2015
ons kenmerk BS/15.0104403
ons nr. ink. brief BS/
onderwerp stand van zaken
Basismobiliteit
bijlagen -
behandeld door P-P. Lindner en M.C
van Burgsteden
telefoon (0317) 49
verzendsdatum 9 september 2015

Geachte heer / mevrouw,

Het college wil u graag informeren over de laatste stand van zaken bij de opgave 'decentralisatie Regiotaxi'. De decentralisatie van een provinciale taak naar de regio's, in ons geval de regio FoodValley. Er zijn de afgelopen maanden te hanteren uitgangspunten Basismobiliteit/Regiotaxi geformuleerd, wij willen u informeren over het regiecentrale model, de komende aanbestedingen, de samenwerking in de regio en over de voorziene inrichting van de uitvoeringsorganisatie.

Eerder heeft het college u over Basismobiliteit geïnformeerd bij schrijven van 7 februari 2014 (BR/14.0100872), van 25 september 2014 (BR/14.0104828) en van 12 maart 2015 (BR/15.0101400).

Uitgangspunten Basismobiliteit

Zoals wij u eerder al hebben laten weten wordt de kern van de inrichting van het openbaar busvervoer in de toekomst het openbaar busvervoer op hoofdassen. Daaromheen komt flexibel maatwerk als aanvullend openbaar vervoer. Het eerste vervoer wordt door de provincie georganiseerd, het aanvullende vervoer door – samenwerkingsverbanden van - gemeenten. In het flexibel maatwerk worden idealiter op termijn alle huidige vormen van besloten vervoer – leerlingenvervoer, GGZ-vervoer jeugd en dergelijke - samengebracht. Zo ontstaat een uitgebreide infrastructuur van voor iedereen toegankelijk, vervoer. Klantvriendelijk en (kosten-) efficiënt. De huidige Regiotaxi gemixed met Wmo-vervoer is daarvan de grondslag.

Dat toekomstige vervoer zal gedeeltelijk op de huidige manier plaatsvinden met taxibusjes, taxi's en de Plusbus. Maar er worden ook nieuwe vormen van vervoer ontwikkeld: er is al een project autoMaatje, van de ANWB, gestart in Barneveld. Hierbij rijden vrijwilligers in hun eigen auto tegen een vaste kilometervergoeding passagiers van A naar B. Deze dienstverlening is overigens niet openbaar toegankelijk, maar uitsluitend bedoeld als men niet (meer) kan reizen met het openbaar vervoer en er geen hulp vanuit de naaste omgeving is.

Op termijn zijn geheel nieuwe vormen van vervoer mogelijk. Wellicht een onbemande shuttle-dienst van Wageningen naar station Ede-Wageningen en ziekenhuis Gelderse Vallei.

Tegelijkertijd ontstaan, gericht op de klant, initiatieven om mensen die moeilijk zelfstandig kunnen reizen te leren wel zelfstandig te reizen.

Bij het overnemen van de provinciale taak Regiotaxi door de gemeenten is het overigens niet de ambitie om meteen zo'n nieuwe structuur te gaan creëren. Ambitie is op de eerste plaats dat de gemeenten het vervoer 1 op 1 overnemen binnen het door de provincie meegegeven – lagere -

ons kenmerk BS/15.0104403
blad 2/4

budget. Pas als dat gelukt is, is het de ambitie om vervoersstromen in elkaar te vlechten, vervoersvormen te innoveren en om het vervoer (kosten-)efficiënter te maken.

Regiecentralemodel

Bovengenoemde ambities stellen eisen aan de nieuwe uitvoeringsorganisatie, met name aan de centrale die het vervoer gaat coördineren. Deze centrale moet niet meer zoals nu vervoersvragen uitzetten binnen vastgestelde afspraken, maar deze centrale moet verschillend vervoer gaan combineren, nieuwe vervoersvormen en planningsmethodieken kunnen ontwikkelen die (kosten-) efficiënter en/of klantvriendelijker zijn. Maar zo'n centrale moet vooral zelflerend zijn.

Een dergelijke centrale noemen we een regiecentrale. Het woord regiecentrale wordt al genoemd in onze brief aan u over dit onderwerp van 25 september 2014.

Belangrijkste randvoorwaarde bij het inrichten van een regiecentrale is dat deze zelf geen vervoerder is. Een regiecentrale heeft namelijk naast strikt operationele taken (het in ontvangst nemen van een vervoersaanvraag, het geven van vervoersopdrachten, etc) ook tactische taken (kostenbesparende vervoersvormen of vervoerscombinaties ontwikkelen) die niet altijd in het belang van de vervoerders zijn.

Belangrijkste succesfactor is dat een regiecentrale enerzijds voldoende de vrije hand krijgt, maar anderzijds niet zomaar alles mag beslissen en veranderen. Bijvoorbeeld het nemen van een besluit om vervoersaanvragen nog uitsluitend per mail of app-bericht in ontvangst te nemen, of om een wachttijd van 3 uur in te voeren. Ten aanzien van dergelijke besluitvorming wordt de regiecentrale weliswaar aangemoedigd met nieuwe ideeën te komen, maar is het een bestuurlijke orgaan wat beslist.

De eerste regiecentrale Basismobiliteit in Nederland wordt op dit moment vormgegeven in Flevoland.

Aanbestedingen

Per 1 januari 2017 komt het vervoer over van de provincie naar de regio's, in ons geval de regio FoodValley. Tot die tijd komen er twee aanbestedingen: één om een regiecentrale te contracteren, een tweede om vervoerders te contracteren. De regiecentrale wordt als eerste gecontracteerd, omdat deze een belangrijke adviseur is bij het vormgeven van de aanbesteding om vervoerders te contracteren. Naar verwachting wordt deze eerste aanbesteding per 1 november gepubliceerd.

Aandachtspunt vanuit Wageningen is de inbreng van cliënten bij zowel de aanbesteding als bij de uitvoering.

Wijze van samenwerking in de regio

De 8 gemeenten in de regio FoodValley werken op dit moment samen gecoördineerd door de GR Regio FoodValley. De GR heeft ook namens de gemeenten de Samenwerkingsovereenkomst met de provincie getekend, waarover wij u berichtten in onze brief van 12 maart 2015.

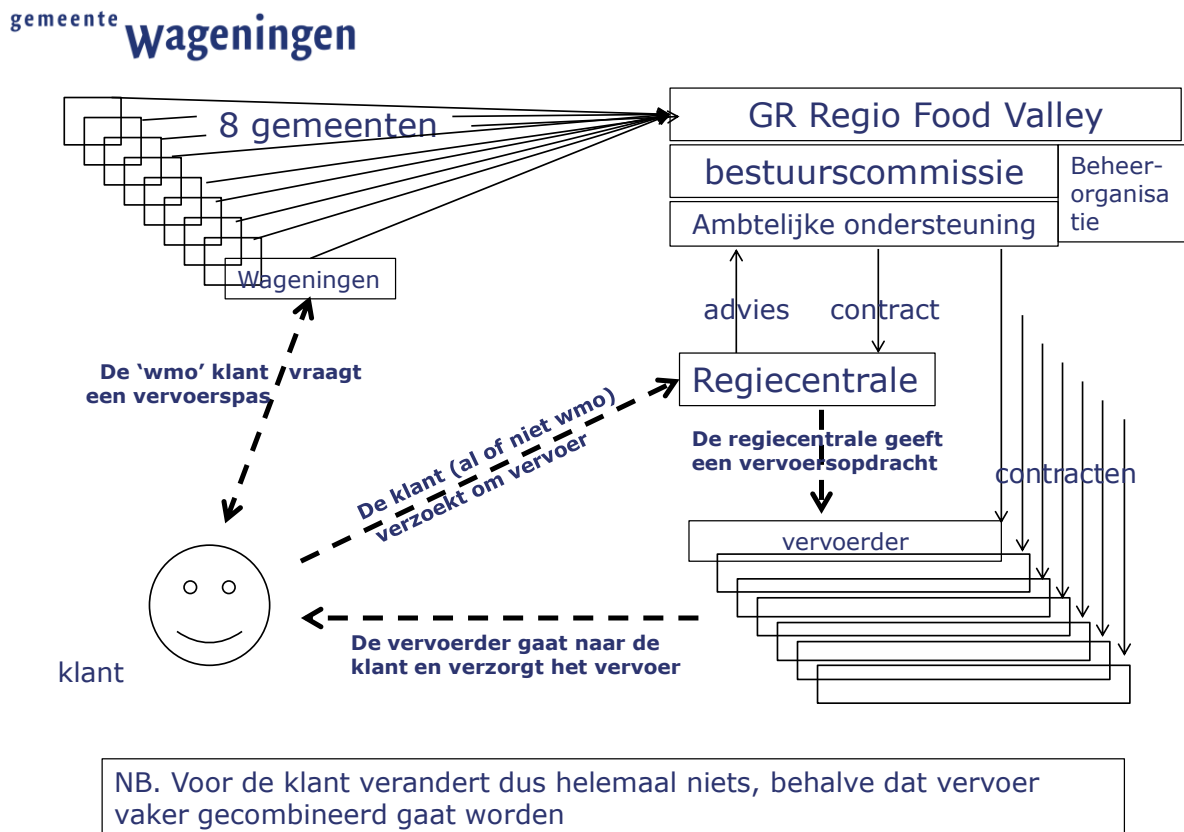
De samenwerking in de regio en het opdrachtgeverschap naar regiecentrale en naar vervoerders toe moet structureel vorm worden gegeven vanuit één rechtspersoon. Best mogelijke opties daarvoor zijn de centrumgemeentenconstructie of het beleggen van de taak bij een GR, waaraan de gemeente deelnemer is. In de regio wordt de centrumgemeentenconstructie niet als wenselijk gezien. De colleges van de 8 gemeenten hebben dan ook aan de GR gevraagd een wijziging van de gemeenschappelijke regeling voor te bereiden. De gemeenteraad dient toestemming te verlenen voor de wijziging van de GR FoodValley, alvorens de colleges de wijziging van de GR kunnen vaststellen. De besluitvorming daarover zal aan uw raad worden voorgelegd. Voor de periode dat de gemeenschappelijke regeling nog niet is aangepast hebben de colleges van de 8 gemeenten, dus ook het college van Wageningen, het DB van de GR gemachtigd namens hen het aanbestedingstraject in uitvoering te nemen.

Inrichting van de uitvoering

Vanuit bovenstaande komt de volgende wijze van inrichting van de uitvoering in beeld:

- gemeenten zijn deelnemer in de GR Regio Food Valley;
- de GR krijgt als taak als beheerorganisatie de Basismobility namens de 8 gemeenten te organiseren, al of niet in een aparte Bestuurscommissie;
- de GR sluit als beheerorganisatie een contract met een regiecentrale voor de coördinatie van het vervoer en het klantgericht en (kosten)efficiënter maken van het vervoer;
- en de GR sluit contracten met vervoerders;
- de gemeenten geven een vervoersrecht uit ('Wmo-pas');
- de klant meldt zich bij de regiecentrale met een verzoek om vervoer;
- de regiecentrale verzoekt een vervoersbedrijf zich te melden bij de klant;
- en het vervoersbedrijf vervoert de klant.

Grafisch kan dit als volgt weergegeven worden:




ons kenmerk
blad

BS/15.0104403
4/4

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Wageningen,
de secretaris,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

M.J.F. Verstappen

A handwritten signature in black ink, featuring a large, elongated oval shape with a smaller circle inside, and a long horizontal stroke extending to the right.

G.J.M. van Rumund

De brieven van de gemeente Wageningen worden in principe niet meer of digitaal ondertekend.