



Onderwerp Aanbesteding publiek vervoer

Steller D. Wal

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 60 37 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 5402569

Datum 16-12-2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Onlangs hebben wij besloten om de voorbereiding van de aanbesteding van het publiek vervoer gezamenlijk met de overige Groningse en Drentse gemeenten en de provincie Groningen en Drenthe uit te voeren. In deze brief informeren wij u hierover.

Sinds de wet Personenvervoer 2000 zijn de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer in beide provincies. Het gaat om collectief vervoer, voor iedereen toegankelijk, dat zich kenmerkt door een vaste lijnvoering en dienstregeling (aanbodafhankelijk). Daarnaast gaat het om vormen van kleinschalig vervoer zoals bijvoorbeeld de Regiotaxi.

De gemeente Groningen is daarnaast, evenals alle andere gemeenten, verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Het gaat daarbij om het Wmo-vervoer, WSW-vervoer en leerlingenvervoer. Sinds 1 januari 2015 is hier ook een deel van het AWBZ-vervoer bij gekomen.

Al jaren wordt gesproken over een meer effectieve en doelmatige organisatie van deze twee vervoersvormen (gezamenlijk publiek vervoer genoemd). Redenen hiervoor zijn:

- de toenemende kosten en een afnemend beschikbaar budget;
- verschillende vormen van vervoer moeten binnenkort opnieuw worden aanbesteed. De contracten voor alle vormen van doelgroepenvervoer en het contract voor het kleinschalig openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe lopen in 2017 af met uitzondering van een deel van het doelgroepenvervoer in de gemeente Groningen. Hierbij gaat het om het WSW vervoer en (oude) Wmo vervoer. Deze contracten lopen per februari 2017 af. Afhankelijk van het doorzetten van een gezamenlijke aanbesteding publiek vervoer zullen we bezien op welke manier we de looptijd gelijk kunnen trekken met de overige gemeenten;

- voorzieningen op het Drentse en Groningse platteland verdwijnen en de concentreren zich in de grote kernen. Tegelijkertijd treedt bevolkingskrimp op buiten bevolkingscentra als Assen en Groningen. Dit heeft gevolgen voor de vervoersstromen en dat gaat veelal gepaard met hogere kosten.

De provincies Groningen en Drenthe en de 12 Drentse en 23 Groningse gemeenten hebben daarom begin 2015 een opdracht uitgezet om kwartier te maken voor een projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen, die het publiek vervoer moet gaan opzetten en aanbesteden. Dit heeft het bijgevoegde Plan van Aanpak Projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen opgeleverd waarmee we onder voorwaarden hebben ingestemd.

In dit plan van aanpak wordt een projectorganisatie voorgesteld onder leiding van een bestuurlijk kernteam bestaande uit de voorzitters van de provinciale klankbordgroepen Publiek Vervoer in Groningen en Drenthe, de gedeputeerden Verkeer & Vervoer van de provincies Groningen en Drenthe en wethouder Verkeer & Vervoer van de gemeente Groningen en de directeur van het OV-bureau Groningen Drenthe.

De projectorganisatie behelst ook een op te zetten Gebruikersplatform Publiek Vervoer. Deze zal bestaan uit een vertegenwoordiging van reizigers- en cliëntenorganisaties en gemeentelijke adviesraden.

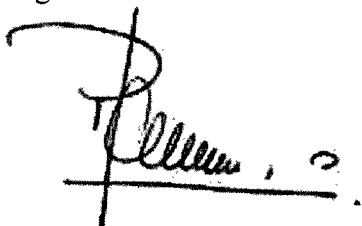
De projectorganisatie krijgt onder meer als opdracht een programma van eisen op te stellen voor de aanbesteding van het kleinschalig openbaar vervoer en het gemeentelijk doelgroepenvervoer. Ook zal de projectorganisatie een doorrekening van de budgettaire effecten verzorgen.

Het Plan van Aanpak Projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen is een volgende stap in het verder verkennen van een gezamenlijke aanbesteding van publiek vervoer Drenthe & Groningen. In het voorjaar van 2016 zullen wij uw raad benaderen voor het bekrachtigen van de uitgangspunten hierbij.

De doorrekening van de budgettaire effecten van een eventuele gezamenlijke aanbesteding zullen we halverwege 2016, samen met aspecten als kwaliteit, meewegen bij ons definitieve besluit om het publiek vervoer wel of niet gezamenlijk aan te besteden.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Aan het college van burgemeester en wethouders
van alle gemeenten in Groningen en Drenthe

ons kenmerk 2015/02
uw kenmerk
behandeld door Marc Jager
bijlage(n) 2

Datum 3 november 2015
Onderwerp Plan van aanpak Publiek Vervoer Drenthe & Groningen 2016-2017

Geacht college,

Hierbij presenteren wij u het plan van aanpak projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen 2016-2017 gericht op de voorbereiding en aanbestedingsfase.

Wat ging er ook alweer aan vooraf?

De provincies Groningen en Drenthe en alle gemeenten binnen deze provincies zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor *Publiek Vervoer*. Als gemeente bent u verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (WSW-, Wmo- en leerlingenvervoer). Sinds 1 januari 2015 is daar ook de verantwoordelijkheid voor een deel van het AWBZ-vervoer bijgekomen. Dit vervoer is grotendeels in 2008 aanbesteed, maar na die tijd zijn er door diverse gemeenten ook nog aparte vervoerscontracten gegund. De provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Hiervoor ligt de uitvoering van busvervoer bij het OV bureau Groningen Drenthe.

Op 26 januari 2015 waren vertegenwoordigers van alle colleges van B&W en GS vertegenwoordigd op de conferentie 'Publiek Vervoer' in Assen. De aanwezige bestuurders hebben duidelijk aangegeven het verkennen van een gezamenlijke aanpak rond Publiek Vervoer te ondersteunen en hiermee vaart te willen maken. Dit is door de beide provinciale stuurgroepen Publiek Vervoer opgepakt door opdracht te geven aan Marc Jager Advies & Management en CMO STAMM om kwartier te maken voor een projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe en Groningen.

Mede ook door alle positieve reacties op de brief d.d. 29 juni 2015 voor commitment ten aanzien van gehele traject, inclusief het aanbestedingstraject dat in 2016 moet worden gestart, is de periode tot 1 oktober (*kwartiermakerfase*) gebruikt om een plan van aanpak op te stellen. Dit plan van aanpak wordt u hierbij aangeboden.

Ter informatie melden wij dat dit plan van aanpak op 30 september is vastgesteld door het bestuurlijk kernteam Publiek Vervoer Drenthe- Groningen en daarna is besproken in de stuurgroepen Publiek Vervoer van Groningen (14-10-2015) en Drenthe (15-10-2015). Deze kunnen zich, na enige doorgevoerde aanpassingen, goed vinden in het voorliggende plan van aanpak.

Doelstelling project Publiek Vervoer

Met het project Publiek Vervoer 2018 willen de gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe gezamenlijk de nieuwe aanbesteding van de huidige vormen van gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer benutten om te komen tot een efficiënte integratie en optimalisatie van deze vormen van vervoer in 2018 in relatie tot het regionaal aan te besteden openbaar vervoer.

In 2018 eindigt de ambitie overigens totaal niet. Met de nieuwe aanbesteding moet een zogenaamde ontwikkelrelatie met de vervoerder(s) worden opgezet, zoals die ook bij openbaar busvervoer in onze provincies gebruikelijk is. Dankzij die ontwikkelrelatie kan er gedurende de looptijd van de contracten doorgewerkt worden aan een constante verbetering van het aanbod, afgestemd op de vraag.

Noodzaak?

Eerder genoemde vormen van vervoer staan onder druk. De financiële middelen worden minder. Tegelijkertijd zien we dat voorzieningen op het Drentse en Groningse platteland verdwijnen en zich concentreren in de grotere kernen. Dit heeft gevolgen voor de vervoersstromen en het gaat veelal gepaard met hogere kosten. Door deze gezamenlijke aanpak gaan we:

- A. het vervoer efficiënter regelen (bezittingsgraad verhogen, combineren van doelgroepen, anders plannen);
- B. verbinding leggen tussen het huidige doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via herindicatie;

De vraag is hoe we met minder middelen toch kunnen voorzien in de vervoersbehoefte en behoud van de bereikbaarheid voor de Drentse en Groningse inwoners. Duidelijk is dat een verdergaande integratie van verschillende vervoersstromen, aanpassingen in regelgeving en met name in de zelf opgelegde beperkingen vanuit de huidige contracten en het gezamenlijk nemen van verantwoordelijkheden noodzakelijk zijn om betaalbaar vervoer te realiseren voor de toekomst.

Hoe?

Het voorstel is om met alle gemeenten in Groningen en Drenthe en beide provincies gezamenlijk het gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer in 2017 aan te besteden op basis van gezamenlijk geformuleerde uitgangspunten. Daarvoor wordt een projectorganisatie in het leven geroepen die de aanbesteding gaat voorbereiden en in overleg en afstemming met alle partijen medio 2016 een Programma van Eisen voor de aanbesteding aan u voor zal leggen ter besluitvorming. Hier kunt u dan mee instemmen, of alsnog besluiten om zelfstandig aan te besteden.

Door het instellen van een gezamenlijke projectorganisatie wordt u als gemeente ontzorgd en hoeft u als individuele gemeente geen grote eigen ambtelijke capaciteit (beleidsambtenaren en inkopers) in te zetten ter voorbereiding van de aanbesteding. Voor de afstemming met de projectorganisatie blijft uiteraard wel een beperkte ambtelijke inzet vanuit elke gemeente noodzakelijk.

Kosten gaan voor de baat uit

Bij het opstellen van dit plan van aanpak is uitgebreid gesproken over de kosten tijdens de voorbereidings- en aanbestedingsfase. De kosten zijn fors. Zeker voor veel gemeenten die de kosten van de aanbesteding van 2008 nog voor ogen hebben. Daarbij moet echter opgemerkt worden dat het OV bureau Groningen Drenthe bij die ronde een groot deel van de kosten voor haar rekening heeft genomen, ca. € 550.000,-.

De echte 'winst' volgt tijdens de looptijd van de volgende concessie(s), waarvan de huidige omvang ruim 40 miljoen euro per jaar bedraagt. De verwachting is dat het combineren van de verschillende doelgroepen in het kleinschalig vervoer (verschillende types reizigers in hetzelfde voertuig) al voor een substantiële besparing zal zorgen. Daarnaast volgt mogelijk een efficiëntieslag door schaalvergroting, zodat vervoerders ook buiten het (huidige) concessiegebied reizigers en doelgroepen vervoeren met als gevolg een hogere bezettingsgraad van het voertuig. Ten slotte kan een betere toegang tot het openbaar vervoer van invloed zijn bij de gemeentelijke indicatie omdat meer mensen doorverwezen kunnen worden naar het openbaar vervoer in plaats van het reizen met een vervoersindicatie voor kleinschaligere vormen van vervoer.

Momenteel wordt er in opdracht van het ministerie van I&M en de Noordelijke Provincies vanuit het project 'Anders Benutten' een systeem opgezet door het bedrijf GEON waarmee de benodigde en beschikbare reizigersgegevens eenduidig kunnen worden gemonitord. Dit bleek voor de meeste huidige vervoersregio's momenteel niet mogelijk. Om die reden is er dan ook nu nog geen goede voorspelling te geven van de omvang van de te verwachten kostenreductie. GEON en CMO Stamm zullen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2016 het systeem opleveren met daaraan toegevoegd de data van een deel van de Drentse en Groninger gemeenten. Op basis van die data zal er een analyse worden gemaakt waarmee er een inschatting zal worden gegeven van kostenontwikkelingen op basis van de nog op stellen uitgangspunten in het Program van Eisen. Hiermee kan voor de zomer van 2016 een beeld gegeven worden van de te verwachten budgettaire effecten. Deze inschatting zal uiteraard onderdeel uitmaken van de besluitvorming over het doorzetten van een gezamenlijke aanpak.

Wat is daarvoor nodig?

Voordat de projectorganisatie haar werkzaamheden kan aanvangen vragen wij aan alle 35 Drentse en Groninger Colleges van Burgemeesters en Wethouders en de 2 colleges van Gedeputeerde Staten om:

- In te stemmen met het voorliggende plan van aanpak en daarmee commitment te verlenen aan een gezamenlijke voorbereiding van de aanbesteding van 'Publiek Vervoer Drenthe & Groningen' in 2017.
- In te stemmen met de projectorganisatie zoals omschreven in het plan van aanpak.
- Eén coördinerend ambtenaar aan te wijzen die fungeert als contactpersoon voor de projectorganisatie en intern binnen de eigen organisatie.
- Een financiële bijdrage aan de tijdelijke kosten van de projectorganisatie voor 2016 ter hoogte van € (zie lijst exel) en voor 2017 ter hoogte van € (zie lijst exel),-. Deze bedragen zijn gebaseerd op de verdeelsleutel "Wmo verdeling gemeentefonds 2015" (zie bijlage 3 van het Plan van Aanpak). Dit om tegemoet te komen aan de verschillen tussen de gemeenten en tegelijkertijd omdat volgens ons (een deel van) de gemeentelijke bijdrage zou moeten kunnen worden gedekt uit het Wmo budget van uw gemeente.

De financiële bijdrage aan de kosten van de projectorganisatie voor 2016 van € 80.250,- en voor 2017 € 69.750,- door de provincies Groningen en Drenthe gaat via het OV bureau Groningen Drenthe.

Wat vragen wij niet?

Met het voorliggende plan van aanpak vragen wij u niet om beleidskeuzen te maken of een vorm van aanbesteding te kiezen. In overleg met u zullen in 2016 de opties voorgelegd en besproken worden. Uitgangspunt is dat lokaal maatwerk mogelijk blijft per gemeente.

Proces tot 1 januari 2016

Om de snelheid te blijven waarborgen wordt aan het huidige projectteam gevraagd om aan te blijven tot 31 december 2015 om er zorg voor te dragen dat de projectorganisatie er per 1 januari 2016 staat. Ook zullen er in navolging van eerdere sessies nog meerdere 'informatiebijeenkomsten publiek vervoer' plaatsvinden in de verschillende regio's gericht op het informeren en consulteren van gemeenteraden en Provinciale Staten. In de bijlage bij deze brief vindt u een overzicht van de geplande bijeenkomsten.

Tijdspad aanbesteding op hoofdlijnen

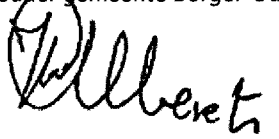
De projectorganisatie zal op basis van het Plan van Aanpak voor de zomer van 2016 een concept Programma van Eisen voorleggen aan alle vijfendertig gemeenten en via het OV bureau aan de twee provincies. Dit document vormt de basis voor de feitelijke aanbesteding die begin januari 2017 zal starten en rond de zomer van 2017 afgerond moet zijn, waarna de concessie(s) na de zomer van 2017 zullen starten.

Tot slot

Graag ontvangen wij een schriftelijke bevestiging van uw college over de genoemde besluiten uiterlijk 15 december 2015. Voorts verzoeken wij u om bij een positief besluit uw bijdrage 2016 à € (zie lijst exel) vóór 31 januari 2016 over te maken op rekeningnummer NL25 ABNA 0565 1027 10 o.v.v. "bijdrage projectorganisatie Publiek Vervoer 2016".

Namens de provinciale stuurgroepen Publiek Vervoer in Groningen en Drenthe (*),

Frits Alberts,
(wethouder gemeente Borger-Odoorn)



voorzitter stuurgroep
Publiek Vervoer Drenthe

Harald Bouman,
(wethouder gemeente Eemsum)



voorzitter stuurgroep
Publiek Vervoer Groningen

(*) Leden stuurgroepen Publiek Vervoer:

Drenthe:

Wethouder Frits Alberts (Borger-Odoorn)
Wethouder Henk Berends (Tynaarlo)
Gedeputeerde Henk Brink (Drenthe)
Wethouder Roelof Pieter Koning (Meppel)
Wethouder Harmke Vlieg (Assen)

Groningen:

Wethouder Harald Bouman (Eemsum)
Gedeputeerde Fleur Gräper (Groningen)
Wethouder Hennie Hemmes (Pekela)
Wethouder Paul de Rook (Groningen)
Burgemeester Bert Swart (Zuidhorn)

In afschrift aan Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Groningen

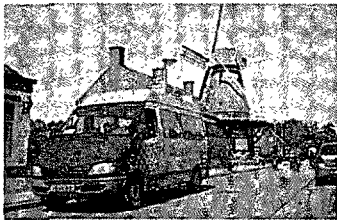
Bijlage 1. Overzicht data regionale informatiebijeenkomsten

Voor onderstaande bijeenkomsten zullen alle gemeenteraadsleden en provinciale statenleden in Groningen en Drenthe per e-mail worden uitgenodigd. Daarbij zal worden aangegeven dat men ook bij een andere bijeenkomsten welkom zijn, indien zij verhinderd zijn voor de bijeenkomst in hun eigen regio. De opzet van de avonden zal zoveel mogelijk gelijk zijn, waarbij wel naar een regionale inkleuring gezocht wordt.

Uiteraard zijn bestuurders ook van harte uitgenodigd om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomsten. Voor hen geldt ook dat ze bij verhindering van harte welkom zijn op één van de andere informatieavonden.

Regio	Datum/tijd	Locatie
Zuidoost-Drenthe Emmen Borger-Odoorn Coevorden	9 november 17.30 – 19.30 uur (incl. soep en broodje)	Gemeentehuis Borger-Odoorn Exloo
Assen Heeft eigen avond geregeld.	12 november 18.30 – 21.00 uur	Stadhuis Assen
Oost Groningen I Hoogezand-Sappemeer Menterwolde Slochteren	17 november 20.00 – 22.00 uur	Gemeentehuis Menterwolde
Noord-Groningen + Westerkwartier Appingedam, Bedum, Delfzijl, De Marne, Eemsum, Loppersum, Ten Boer en Winsum, Grootegast, Leek, Marum en Zuidhorn	18 november 20.00 – 22.00 uur (onder voorbehoud)	Locatie nog niet bekend
Groningen Stad + Haren	23 november 17.00 – 19.00 uur (incl. broodjes)	Stadhuis (oude raadzaal) Groningen
Noord- Drenthe Tynaarlo, Noordenveld en Aa en Hunze	30 november 19.30 – 21.30 uur	Gemeentehuis Tynaarlo Vries
Oost- Groningen II Stadskanaal, Vlagtwedde, Bellingwedde, Oldambt	3 december 20.00 – 22.00 uur	Gemeentehuis Bellingwedde

Zuidwest- Drenthe Meppel, Hoogeveen, De Wolden, Westerveld en Midden-Drenthe	9 december 19.30 – 21.30 uur	Gemeentehuis De Wolden Zuidwolde
Oost- Groningen III Veendam en Pekela	10 december 19.30 – 21.30 uur	Gemeentehuis Veendam



**PLAN VAN AANPAK
PROJECTORGANISATIE
PUBIEK VERVOER
DRENTHE & GRONINGEN
2016-2017**

VOORBEREIDING EN AANBESTEDINGSFASE



VASTGESTELD DOOR HET BESTUURLIJK KERNTTEAM PUBLIEK VERVOER DRENTHE & GRONINGEN OP 30 SEPTEMBER 2015

Plan van aanpak

Projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen 2016-2017

Vorbereiding en aanbestedingsfase

**Vastgesteld door het bestuurlijk kernteam Publiek Vervoer Drenthe & Groningen
op 30 september 2015**

1. Inhoud

1.	Aanleiding en kwartiermakerfase	6
1.1.	Inleiding	6
1.2.	Definitie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen	7
1.3.	Opbrengsten kwartiermakerfase	7
2.	Doelstelling, visie en toekomstbeeld	8
2.1.	Situatieschets 2015	8
2.2.	Ontwikkelingen regulier openbaar vervoer Groningen Drenthe	9
2.3.	Ontwikkelingen gemeentelijk doelgroepenvervoer	9
2.3.1.	Wettelijke regelingen	9
2.3.2.	Pilots	10
2.4.	Uitgangspunten Publiek Vervoer Drenthe & Groningen	11
2.5.	Visie	12
2.6.	Toekomstbeeld Publiek Vervoer	13
2.7.	Publiek Vervoer Drenthe & Groningen in 2018	14
2.8.	De kosten gaan voor de baat uit	14
2.9.	Centrale doelstelling project Publiek Vervoer 2018	15
3.	Organisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen 2016 - 2017	16
3.1.	Inleiding	16
3.2.	Aansturing	16
3.3.	Verbinding met provincies, gemeenten en gebruikers	17
3.4.	Projectorganisatie	17
3.4.1.	Samenstelling	17
3.4.2.	Werkzaamheden	18
3.4.3.	Mijlpalen en globaal tijdspad	19
3.4.4.	Werving en aanstelling medewerkers	20
3.5.	Projectcommunicatie	20
3.6.	Huisvesting	20
3.7.	Kostenraming 2016-2017	20
3.8.	Kostenverdeling	20
3.9.	Risico's	21
3.10.	Besluitvorming	21
	De vraag	22
	De vervoerders	23
	De regio's	24
	Overig	24
Bijlage 2	Projectbegroting	26
Bijlage 3	Verdeling kosten	28

1. Aanleiding en kwartiermakerfase

1.1. Inleiding

Sinds de wet Personenvervoer 2000 zijn de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer in beide provincies. Het gaat om collectief vervoer, voor iedereen toegankelijk, dat zich kenmerkt door een vaste lijnvoering en dienstregeling (aanbodafhankelijk). Daarnaast kent het huidige openbaar vervoer vormen van kleinschalig vervoer zoals bijvoorbeeld de Regiotaxi. Vanaf 1 januari 2005 wordt het openbaar vervoer (OV) per bus in beide provincies gezamenlijk aanbesteed door het OV-bureau Groningen Drenthe. Het vervoer wordt voor de volgende concessieperiode aanbesteed voor een maximale duur van 10 jaar.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Denk daarbij aan het Wmo-vervoer, WSW-vervoer en leerlingenvervoer. Sinds 1 januari 2015 is hier ook een deel van het AWBZ-vervoer bij gekomen. Daarnaast hebben gemeenten en provincies als wegbeheerders een belangrijke verantwoordelijkheid om de infrastructuur voor het openbaar vervoer vorm te geven (zoals inrichting bushaltes en aanleg busbanen).

Doelgroepenvervoer is het vervoeren van geïndiceerde groepen reizigers in een taxi of 8-persoonsbusje. Gemeenten besteden dit vervoer vaak aan via contracten met een looptijd van gemiddeld 4 jaar. Voor het leerlingenvervoer geldt dat gemeenten een aantal randvoorwaarden stellen waarbinnen de vervoerder moet zorgen dat het vervoer van de leerlingen van en naar de scholen of instellingen op een zo efficiënt mogelijke manier plaatsvindt. Het vervoer is gereguleerd op vaste tijden van de dag. Het Wmo-vervoer is veel meer vraagafhankelijk waarbij de ritprijs, de beschikbaarheid en (om)rijtijden door de opdrachtgever zijn vastgelegd. Een vervoerder dient ook hier binnen de gestelde voorwaarde zo efficiënt mogelijk de reizigers te vervoeren.

Al jaren wordt gesproken over een meer effectieve en doelmatige organisatie van deze twee vervoersvormen. De verwachting is dat door nog slimmere combinaties, het wegnemen van belemmerende vervoersvoorwaarden en het toepassen van innovatieve (plan)technieken een hogere mate van efficiency behaald kan worden. Mogelijk dat het scheiden van de regie op het vervoer (middels een regie- of mobiliteitscentrale, zoals momenteel wordt opgezet in Flevoland) en het uitvoeren ervan, hier een relevante bijdrage aan kan leveren.

De provincies Groningen en Drenthe en de 12 Drentse en 23 Groningse gemeenten hebben Marc Jager Advies & Management en CMO STAMM opdracht gegeven om kwartier te maken voor een projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen, die het publiek vervoer moet gaan opzetten en aanbesteden.

De aanleiding voor deze opdracht is tweeledig. Enerzijds wordt deze ingegeven door toenemende kosten en een afnemend beschikbaar budget, anderzijds doordat verschillende vormen van vervoer binnenkort opnieuw moeten worden aanbesteed.

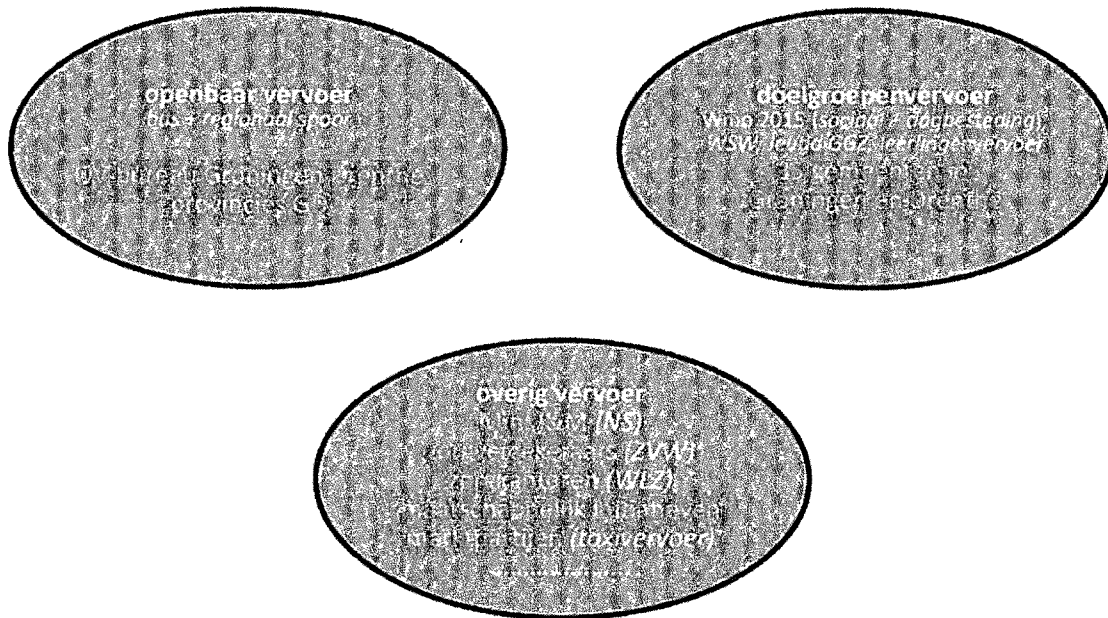
Een andere belangrijke ontwikkeling is het verdwijnen van voorzieningen op het Drentse en Groningse platteland en de concentratie ervan in de grote kernen, terwijl tegelijkertijd bevolkingskrimp optreedt buiten bevolkingscentra als Assen en Groningen. Dit heeft gevolgen voor de vervoersstromen en dat gaat veelal gepaard met hogere kosten.

De basisvraag is: hoe kan de vervoersbehoefte van alle Drentse en Groningse inwoners goedkoper georganiseerd worden? Het gaat hierbij om alle vormen van collectief vervoer waarvoor de 37 verschillende overheden verantwoordelijk zijn.

1.2. Definitie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen

Publiek Vervoer Drenthe & Groningen is het geheel van vervoersdiensten en vervoersvoorzieningen waar de Groningse en Drentse gemeenten en provincies als opdrachtgever direct verantwoordelijk voor zijn.

NB. Het totale collectieve vervoerssysteem in de provincie Groningen en Drenthe is breder en omvat ook diensten waar de Groningse en Drentse gemeenten en provincies geen verantwoordelijkheid in hebben, zoals bijvoorbeeld de treinverbinding Zwolle – Groningen en diverse maatschappelijke initiatieven met vrijwilligersvervoer. Daarnaast is er uiteraard provinciaal en gemeentelijke beleid op bijvoorbeeld auto- en fietsgebruik.



Figuur 1. Onderdelen van het collectieve vervoerssysteem ('overig vervoer' is niet uitputtend).

1.3. Opbrengsten kwartiermakerfase

Vanaf de start van de kwartiermakerfase in mei 2015 is geïnvesteerd in het contact met de partijen die betrokken moeten worden bij het goed functioneren van Publiek Vervoer Drenthe & Groningen. Door middel van bijeenkomsten en individuele gesprekken met bijvoorbeeld vervoerders, reizigers en zorgaanbieders is een goed beeld gevormd van de verwachtingen bij deze partijen. Daarnaast is een groot aantal praktijkvoorbeelden (pilots) geanalyseerd en is gekeken naar voorbeelden uit andere delen van het land.

De kwartiermakers hebben regelmatig contact gehad met diverse gemeenten, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Deels om de voortgang van de kwartiermakerfase te delen, maar ook om input te krijgen voor het plan van aanpak.

Deze informatie en consultatie hebben niet alleen bijgedragen aan het plan van aanpak, maar hebben ook geresulteerd in een actieve betrokkenheid van vele partijen bij het proces naar de oprichting van de projectorganisatie. Daarmee is een belangrijke basis gelegd voor draagvlak bij de komende aanbestedingsfase.

2. Doelstelling, visie en toekomstbeeld

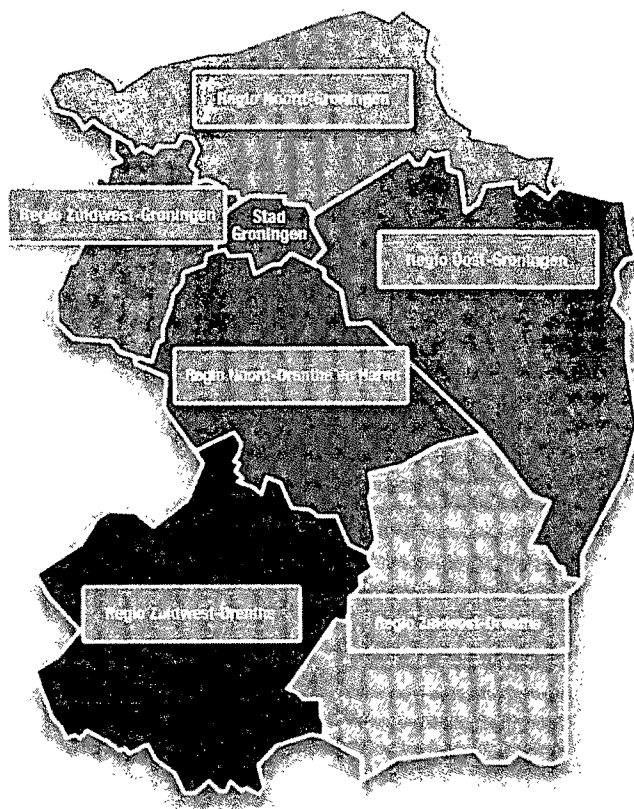
2.1. Situatieschets 2015

Gelet op de wettelijke verantwoordelijkheden zijn er in Groningen en Drenthe 37 probleem-eigenaren, te weten: 35 gemeenten als beheerders van het doelgroepenvervoer en namens de provincies Groningen en Drenthe het OV-bureau Groningen Drenthe als beheerder van het kleinschalig openbaar vervoer.

Het kleinschalig openbaar vervoer en het gemeentelijk doelgroepenvervoer zijn georganiseerd in zeven regionale concessies (zie figuur 2). Daarnaast is het openbaar vervoer onderverdeeld in verschillende concessies voor bus en trein. Deze twee groepen van vervoer zijn nu alleen verbonden door een gezamenlijke dienst, de regiotaxi. Deze is zowel toegankelijk voor mensen die recht hebben een vorm van geïndiceerd vervoer als ook voor reguliere ov-reizigers.

Naar verwachting (zie 2.2) lopen de contracten voor alle vormen van doelgroepenvervoer en het contract voor het kleinschalig openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe in het jaar 2017 af, met uitzondering van een deel van het doelgroepenvervoer in de gemeente Groningen (dat contract loopt eerder af). In 2016 moet opnieuw bekeken worden op welke wijze het vervoer vanaf 2018 georganiseerd kan worden en tevens moet in 2016 de aanbesteding daarvan voorbereid worden.

Alle geconsulteerde gemeentelijke en provinciale bestuurders in Groningen en Drenthe hebben eerder aangegeven de voordelen van een gezamenlijk te ontwikkelen Publiek Vervoer te zien en hebben daarom opdracht gegeven dit te verkennen, uit te werken en de eventuele aanbesteding hiervan voor te bereiden.



Figuur 2. Overzicht huidige concessiegebieden doelgroepenvervoer.

2.2. Ontwikkelingen regulier openbaar vervoer Groningen Drenthe

De huidige openbaar vervoersconcessie voor de bussen in Groningen en Drenthe loopt formeel in december 2017 af. Het bestuur van het OV-bureau heeft echter een principeovereenkomst gesloten met de huidige vervoerder over een mogelijke verlenging met twee jaar. Tegen dit besluit is door andere vervoerders bezwaar gemaakt. De rechtelijke uitspraak hierover wordt verwacht voor het einde van 2015.

Het OV-bureau Groningen Drenthe kiest ervoor een toekomstbestendig en blijvend aantrekkelijk openbaar vervoernetwerk te ontwikkelen waarbij de nadruk op snelheid, aantrekkelijkheid, capaciteit en hoge frequentie ligt, met continue bediening van knooppunten. Tegelijkertijd betekent dit een afname van de relatief langzame, laagfrequente 'dunne' verbindingen. Om de bereikbaarheid van deze knooppunten op het platteland op peil te houden, zal Publiek Vervoer een belangrijke rol spelen. Ook vanuit de maatschappij worden alternatieven voor het lijngebonden OV waargenomen. Grotendeels is dit particulier (voor- en natransport per fiets of per auto) en gedeeltelijk is het ondersteund door de overheid (doelgroepenvervoer, dorpsbussen, liftcentrales, deelauto's etc.). Het OV-bureau zet in op het ondersteunen en versterken van deze initiatieven in plaats van koste wat kost vasthouden aan de traditionele mobiliteitsoplossing via lijngebonden OV. Op plaatsen waar de collectieve vervoervraag ontbreekt of zeer beperkt is, zal de mobiliteitsfunctie meer en meer verschuiven van het openbaar vervoer naar andere vormen van private of publieke mobiliteit.

Om te bewerkstelligen dat de systemen organisch op elkaar afgestemd worden en goed samenwerken zullen de concessies vormgegeven moeten worden als ontwikkelconcessies. Dit geldt zowel voor de OV-concessie die begin 2016 zal worden aanbesteed als voor de Publiek Vervoer-concessie(s) die begin 2017 op de markt worden gebracht.

2.3. Ontwikkelingen gemeentelijk doelgroepenvervoer

2.3.1. Wettelijke regelingen

Gemeenten zijn vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk voor de uitvoering van de volgende wettelijke regelingen waarbinnen vervoer een belangrijke rol speelt.

Wet maatschappelijke ondersteuning 2015

Sinds januari 2015 worden via de Wmo niet alleen vervoersindicaties afgegeven met als doelstelling sociale participatie, maar ook het vervoer naar dagbestedingslocaties voor thuiswonenden is, via de Wmo, een verantwoordelijkheid geworden van gemeenten.

Wet Sociale Werkvoorzieningen

Cliënten bij de sociale werkvoorzieningsschappen die geen gebruik kunnen maken van eigen- of openbaar vervoer, hebben het wettelijke recht op vervoer via hun gemeente.

Wet op primair onderwijs

Via de wet op primair onderwijs hebben gemeenten de verplichting om via een gemeentelijke verordening het leerlingenvervoer te regelen voor leerlingen in het speciaal of bijzonder onderwijs die niet zelfstandig of met het openbaar vervoer kunnen reizen.

Jeugdwet

Een deel van de jongeren die in 2014 nog vervoersrechten hadden vanuit de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ), vallen sinds 1 januari 2015, op basis van de Jeugdwet, onder de verantwoordelijkheid van de eigen gemeente.

2.3.2. Gemeentelijke indicatie

Toegang tot de gemeentelijke vervoersvoorzieningen is in bijna elke gemeente anders georganiseerd. Ook voor elke gemeentelijke vervoersverantwoordelijkheid (zoals leerlingenvervoer of vervoer naar dagbesteding) kan het anders georganiseerd zijn, bijvoorbeeld via een sociaal team of via de zorgleverancier. In grote lijnen hebben gemeenten in hun toewijzing tot gemeentelijke vervoersmogelijkheden het beleid dat de

gemeentelijke vervoersmogelijkheden een vangnet zijn: eigen mogelijkheden (eigen vervoersmiddel, eigen netwerk met vervoersmogelijkheden) en algemene voorzieningen (openbaar vervoer, vrijwilligersvervoer, taxi) zijn voorliggend. Als deze mogelijkheden er niet zijn, wordt gekeken naar de persoonlijke vervoersbehoefte (maatwerk) en de oplossing die een gemeentelijk vervoersmogelijkheid daarin kan bieden.

2.3.2. Pilots

Gedurende de kwartiermakerfase heeft het projectteam kennis kunnen nemen van een groot aantal relevante pilots voor publiek vervoer. Van al deze pilots is een korte beschrijving gemaakt die ter beschikking zal worden gesteld aan de projectorganisatie. Naast al uitgevoerde pilots zijn verschillende andere belangrijke pilots opgezet die nog uitgevoerd moeten worden (of een vervolg krijgen) en die naar de mening van het projectteam een meerwaarde kunnen hebben voor de projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen. Deze pilots worden hieronder kort beschreven.

Stadsdiensten Assen, Hoogeveen en Meppel

Vanaf 1 januari 2016 wordt in de gemeenten Meppel, Hoogeveen en Assen de stadsdienst voor het openbaar vervoer in zijn huidige vorm (grotendeels) stopgezet. Dat heeft grote gevolgen voor het aanbod van vervoer binnen de gemeentegrenzen. De gemeenten hebben zich als doel gesteld een goed alternatief te ontwikkelen voor de huidige stadsdienst en aan dit alternatief minimaal één andere vorm van vervoer te koppelen. Uitgangspunt hierbij is dat er een betere aansluiting komt tussen de individuele wensen van de inwoners en het aanbod van vervoer. Het vervoer moet letterlijk en figuurlijk dichterbij de klant komen. De drie gemeenten hebben gekozen voor drie verschillende focuspunten; inzet van vrijwilligers, tariefdifferentiatie en een goede combinatie van doelgroepenvervoer. Hiervoor zijn pilots ontwikkeld die in 2016 uitgevoerd worden.

Simulatie regiecentrale

De projectorganisatie zal in de eerste maanden van 2016 alle relevante data verzamelen van gemeenten en vervoerders om goed zicht te krijgen op de vervoersvraag en de informatie over de gebruikers. Op basis van deze data zal vervolgens onder andere een simulatie worden uitgevoerd van vervoers- en reizigersgegevens vanuit de uitgangspunten van een regiecentrale (zie hiervoor ook bijlage 1, onderdeel De regie). Hiermee kan het effect van een regie- of mobiliteitscentrale worden gesimuleerd en gemeten. En er kan onderzocht worden wat het effect is in de kwaliteit en prijs voor de reiziger en de overheden. Deze gegevens helpen de projectorganisatie om opties te ontwikkelen en geven onderbouwing op verschillende vraagstukken (schaalgrootte, aansturingmodel, inkoop) die naar boven komen bij het opstellen van het programma van eisen (PvE).

Bundeling van doelgroepen

Vanuit de zorginstelling voor visueel gehandicapten Visio in Vries is de concrete vraag gesteld of gemeenten willen samenwerken in een pilot waarbij leerlingen vanuit het gemeentelijk leerlingenvervoer gezamenlijk mogen reizen met jongeren voor wie het vervoer betaald wordt vanuit de Wet Langdurige Zorg. Het betreft hier jongeren die thuiswonend zijn of in een woonzorginstelling wonen. Dit verschil bepaalt de wettelijke regeling op basis waarvan hun vervoer naar de locatie van Visio wordt gefinancierd. Vanuit de vervoersregio Zuidoost-Drenthe is deze handschoen opgepakt. Zij zullen, samen met de twee andere Drentse regio's, de pilot opzetten en uitvoeren samen met Visio en een of meer vervoerders.

Opstapplaatsen leerlingenvervoer

De pilot is uitgevoerd in de gemeenten Ten Boer, Bedum en Delfzijl. Het hoofddoel van de pilot was zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij kinderen vergroten. Daarnaast wilde men kosten besparen door efficiënter te rijden en voor de kinderen een kortere reistijd realiseren. Kinderen met ernstige beperkingen vielen buiten de proef en blijven rechtstreeks van huis naar school vervoerd worden. De scholen De Kimkiel (Groningen) en de Delta (Appingedam) hebben meegewerkt aan de pilot. De ouders, gemeente, vervoerder en de school hebben gezamenlijk de startdatum, opstapplaatsen en vertrektijden bepaald. De eerste 2 weken heeft de gemeente begeleiding bij de opstapplaats geregeld.

De pilot is in de drie gemeenten positief beoordeeld door alle deelnemende ouders en de vervoerder. De pilot wordt nu ook uitgerold in De Marne en Eemmond.

Tariefdifferentiatie

Er gaan twee pilots starten in de huidige vervoersregio's Noord-Drenthe en Zuidoost-Drenthe met als doel een betere spreiding van de vervoersstromen over de dag te realiseren. Dit wil men doen door het invoeren van spits- en dal tarieven in de eigen bijdrage van gebruikers. Voor de gebruikers wordt het op deze manier aantrekkelijk om buiten de piekuren te reizen. Tijdens de pilot kan gemeten worden of een differentie in de eigen bijdrage effect heeft op het reisgedrag.

Overige relevante (mogelijke) pilots

Naast de genoemde pilots heeft het projectteam tijdens de kwartiermakerfase met interesse kennisgenomen van de initiatieven van DAM Nederland (inzet van kleine elektrische voertuigen bij het voor- en natransport richting zowel zorginstellingen als OV-knooppunten, bestuurd door cliënten van het UWV of de Sociale Diensten) en voorstellen van de regiovervoerder VMNN om gecombineerd vervoer van doelgroepen en reguliere reizigers alvast mogelijk te maken.

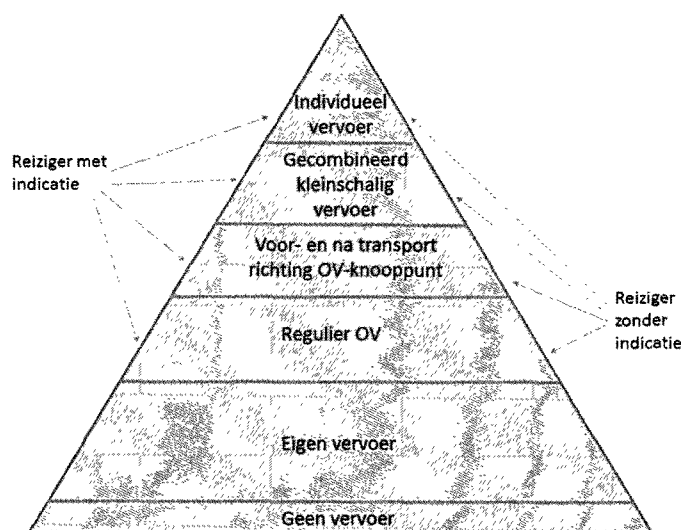
2.4. Uitgangspunten Publiek Vervoer Drenthe & Groningen

Het grootste deel van de inwoners van Groningen en Drenthe regelt vervoer zelfstandig en maakt geen gebruik van overheidsdiensten. De meeste OV-reizigers reizen zelfstandig van en naar de halte of het station. In de toekomst kunnen deze reizigers ook gebruik maken van een meer fijnmazig vervoersnetwerk dat toegang geeft tot OV-knooppunten. Een reiziger met een gemeentelijke vervoersindicatie maakt óók gebruik van het vervoersnetwerk om bij een OV-knooppunt te komen.

Bij de indicatie door gemeenten wordt veelal ingezet op het bevorderen van zelfstandigheid bij mensen, deze zelfstandigheid is mede afhankelijk van een goed en toegankelijk vervoersaanbod. Met Publiek Vervoer Drenthe & Groningen willen gemeenten de mogelijkheden om zelfstandig te reizen voor mensen vergroten, en daarmee de mogelijkheden voor gemeenten bij de indicatie verbeteren. Bijvoorbeeld door vervoer naar OV-knooppunten te regelen. Hier profiteren niet alleen reizigers met een indicatie van, ook alle andere OV reizigers kunnen hier gebruik van maken.

Mocht het voor een reiziger met een vervoersindicatie niet mogelijk zijn om zelfstandig met het OV te reizen dan is er een mogelijkheid om gebruik te maken van gecombineerd kleinschalig vervoer. Voor een klein gedeelte van de reizigers met een indicatie is individueel vervoer noodzakelijk, omdat andere vervoersoplossingen niet mogelijk zijn door persoonlijke omstandigheden.

Om de afstemming tussen de verschillende vormen van vervoer mogelijk te maken, een nog beter vervoersaanbod te creëren en goed in te spelen op de vraag en de mogelijkheden van de reizigers zal door de projectorganisatie een Publiek Vervoermodel worden doorontwikkeld in het program van eisen. De bouwstenen voor dit model staan beschreven in bijlage 1. Kort beschreven werkt het vervoermodel als volgt:



Figuur 3. Opbouw Publiek Vervoermodel naar reiziger binnen het Publiek Vervoer Drenthe & Groningen.

Geen vervoer

Als de vervoersvraag voorkomen kan worden, moet daarop worden ingezet. Hiertoe kunnen bijvoorbeeld afspraken worden gemaakt met instellingen om zorg dichterbij huis, of zelfs bij de cliënt in huis, te leveren. Uiteraard zal hier een afweging gemaakt moeten worden tussen de vervoerskosten en de kosten van een andere aanpak vanuit instellingen.

Eigen vervoer

In verreweg de meeste gevallen redden mensen zich prima zelfstandig. Dat moet vooral zo blijven. In een aantal gevallen lukt het niet meer zelfstandig, maar is er voldoende hulp in de buurt bij vrienden, familie, kennissen en burens. Ook zijn er diverse maatschappelijke organisaties (bijvoorbeeld lokaal vrijwilligersvervoer) die graag bijspringen, waardoor de zelfstandigheid van mensen zo groot mogelijk blijft.

Regulier OV

Voor inwoners die niet met eigen vervoer kunnen of willen reizen is een OV-netwerk per bus of trein beschikbaar.

Regulier OV met voor- en/of natransport

Hier ligt de nadrukkelijke opgave voor Publiek Vervoer om via een goede afstemming de bereikbaarheid van OV-knooppunten te verbeteren en daarmee nog meer mensen in staat te stellen zo zelfstandig mogelijk met het OV te reizen.

Gecombineerd kleinschalig vervoer

Via Publiek Vervoer zullen de huidige doelgroepen daar waar mogelijk gecombineerd vervoerd gaan worden. Dit verhoogt de bezettingsgraad van de voertuigen en verlaagt daarmee de kosten per reizigerskilometer. Ook ligt er nadrukkelijk de mogelijkheid om deze vorm van kleinschalig vervoer open te stellen voor reguliere overreizigers als alternatief voor een wellicht langer traject via het reguliere OV. Dit is te vergelijken met de huidige regiotaxi.

Individueel vervoer

Voor een deel van de reizigers met een indicatie zal individueel vervoer noodzakelijk zijn, dit vanwege hun persoonlijke omstandigheden. Het aanbod hiervoor zal uiteraard gegarandeerd moeten blijven. Hierbij kan echter gekeken worden of dit aanbod ook ontsloten kan worden voor andere gebruikers. In grote delen van Groningen en Drenthe is er geen, of een minimaal, aanbod van taxivervoer. De projectorganisatie zal bekijken of Publiek Vervoer hier kansen kan bieden naar de markt om met een beter en breder aanbod te komen richting de inwoners.

2.5. Visie

Publiek Vervoer Drenthe & Groningen wil zoveel mogelijk reizigers in haar gebied de mogelijkheid bieden om zelfstandig, efficiënt en betaalbaar te reizen.

Op basis van het Publiek Vervoermodel kunnen zoveel mogelijk mensen zo zelfstandig mogelijk reizen. Om dit efficiënt te kunnen doen is een goede afstemming van vraag en aanbod nodig. Daarom wordt er kritisch gekeken naar de omvang van vervoersregio's. Zowel herkomst als bestemming zijn immers van belang om een efficiënte reis te kunnen maken. Daarnaast zal er meer op de kosten worden gelet via onder andere het nog beter ontsluiten van het reguliere openbaar vervoer en het slimmer combineren van doelgroepen in het kleinschalige vervoer. Dit alles zal moeten leiden tot lagere kosten voor de overheden, goede prijs-kwaliteitsverhouding voor de gebruiker en een meer integraal vervoer.

2.6. Toekomstbeeld Publiek Vervoer

Op basis van de input van diverse partijen tijdens de kwartiermakerfase heeft zich het volgende toekomstbeeld rond Publiek Vervoer Drenthe & Groningen gevormd:

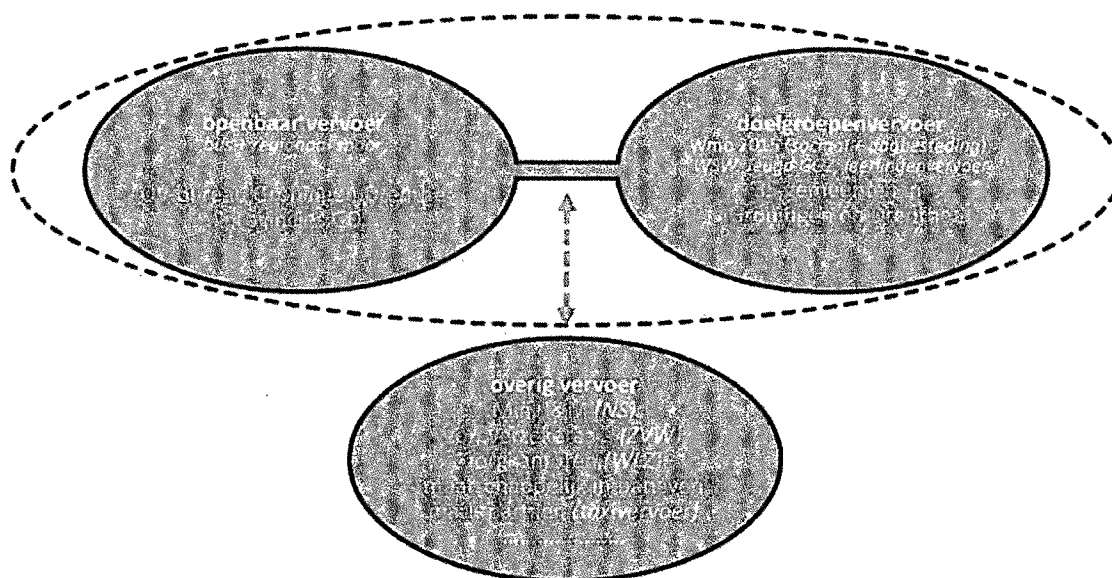
Zo spoedig als haalbaar en mogelijk is, kan elke bewoner en bezoeker van Groningen en Drenthe gebruik maken van een betaalbaar en efficiënt netwerk van publiek vervoer. Daarbij is in een groot deel van de eerdere vervoervraag voorzien door slimme oplossingen en maatschappelijke afspraken.

Dankzij het Rijk en de Provincies ligt er een stevige OV-hoofdstructuur (bus en trein) waarover snelle en comfortabele voertuigen rijden. Deze structuur is verbonden met een fijnmazig lokaal netwerk dat reizigers snel en betaalbaar van en naar OV-knooppunten brengt.

Al verschilt de wijze waarop het lokale netwerk in de praktijk is geregeld, het effect is overal gelijk: OV-knooppunten zijn prima ontsloten.

Binnen veel gemeenten is een fijnmazig collectief mobiliteitsnetwerk ontstaan. Steeds vaker laten mensen hun eigen auto staan en maken gebruik van dit netwerk.

Personen die niet zelfstandig kunnen reizen wordt passend vervoer aangeboden. Daar waar mogelijk worden ritten gecombineerd uit oogpunt van efficiency en betaalbaarheid. Ook vervoer dat gefinancierd wordt uit landelijke wettelijke regelingen, zoals de Wet Langdurig Zieken, kan goed gecombineerd worden met vormen van publiek vervoer. Dit leidt tot een nog efficiëntere besteding van zorggelden.



Figuur 4. Weergave toekomstbeeld Publiek Vervoer Drenthe & Groningen.

Om het geschetste toekomstbeeld te bereiken, moet nog veel gedaan worden. De eerste stap is het gezamenlijk voorbereiden van de aanbesteding van Publiek Vervoer in 2017. Echter, na gunning van de verschillende vormen van vervoer, zal het Publiek Vervoer in Drenthe en Groningen verder moeten worden ontwikkeld. In overleg en afstemming met gebruikers, vervoerders en overheden zal bekeken worden welke

verbeteringen doorgevoerd kunnen worden. Ook zullen reizigers goed voorbereid moeten worden in de mogelijke veranderingen. Goede afstemming vooraf is daarom van essentieel belang.

2.7. Publiek Vervoer Drenthe & Groningen in 2018

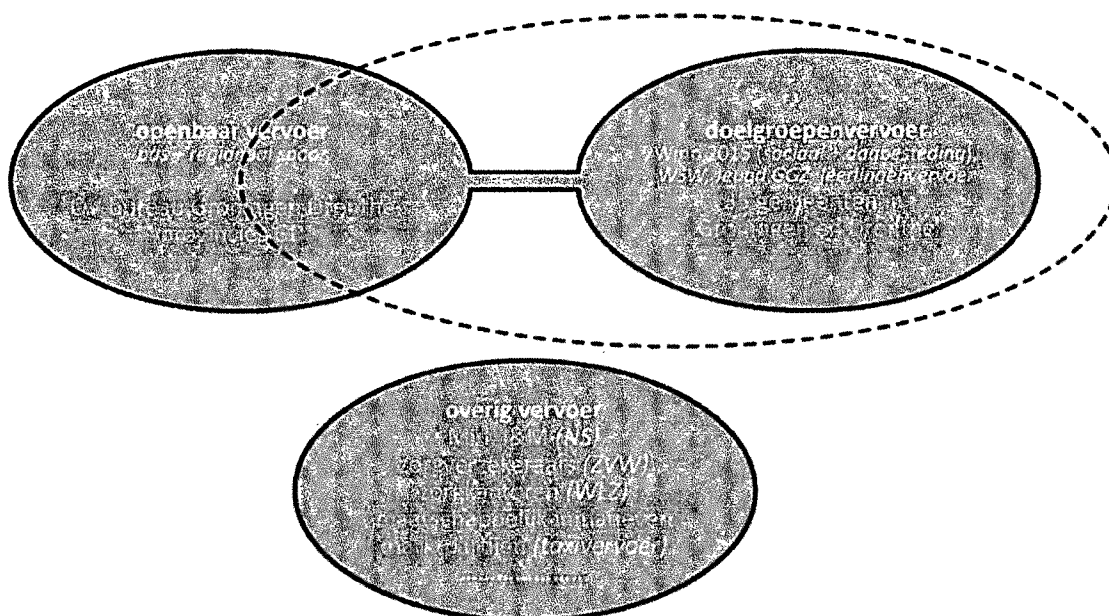
Voor het Publiek Vervoer Drenthe & Groningen hebben wij de volgende resultaten voor 2018 voor ogen:

Alle gemeenten in Groningen en Drenthe en beide provincies (via het OV-bureau Groningen Drenthe) hebben het gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer in 2017 naar tevredenheid gezamenlijk aanbesteed op basis van gezamenlijk geformuleerde uitgangspunten.

Om dit te bewerkstelligen is een projectorganisatie in het leven geroepen die de voorbereiding hiervoor heeft getroffen. Hierbij gelden de volgende afspraken:

De kosten in deze voorbereidingsfase zijn gedeeld door de 35 gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe.

- Gelijktijdig met de voorbereidingen van de aanbesteding is een voorstel ontwikkeld om te komen tot een duurzame juridische vorm van samenwerking van alle gemeenten die qua aansturing doelmatig werkt.
- Tijdens de looptijd van de concessie(s) worden de concessiebeheerskosten voor publiek vervoer met een nader te bepalen verdeelsleutel gedeeld door de 35 gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe.
- Vervoerskosten worden afgerekend op basis van gemeentelijke gebruik.



Figuur 5. Weergave Publiek Vervoer Drenthe & Groningen in 2018.

2.8. De kosten gaan voor de baat uit

Bij het opstellen van dit plan van aanpak is uitgebreid gesproken over de kosten tijdens de voorbereidings- en aanbestedingsfase. De kosten zijn fors. Veel gemeenten hebben de kosten van de aanbesteding van 2008 nog voor ogen. Daarbij moet echter opgemerkt worden dat het OV-bureau Groningen Drenthe indertijd bij die aanbesteding een groot deel van de kosten voor haar rekening heeft genomen, ca. € 550.000,-.

De echte 'winst' volgt tijdens de looptijd van de volgende concessie. De verwachting is dat het combineren van de verschillende doelgroepen in het kleinschalig vervoer (verschillende types reizigers in hetzelfde voertuig) al voor een substantiële besparing zal zorgen. Daarnaast volgt mogelijk een efficiëntieslag door schaalvergroting zodat vervoerders ook buiten het (huidige) concessiegebied reizigers en doelgroepen vervoeren met als gevolg een hogere bezettingsgraad van het voertuig. Ten slotte kan een betere toegang tot het openbaar vervoer van invloed zijn bij de gemeentelijke indicatie omdat meer mensen doorverwezen kunnen worden naar het openbaar vervoer in plaats van het reizen met een vervoersindicatie voor kleinschaligere vormen van vervoer.

Momenteel wordt er in opdracht van het ministerie van I&M en de Noordelijke Provincies in het kader van het project 'Anders Benutten' een systeem opgezet door het bedrijf GEON waarmee de benodigde en beschikbare reizigersgegevens eenduidig kunnen worden gemonitord. Dit bleek voor de meeste huidige vervoersregio's momenteel niet mogelijk. Om die reden is er dan ook nu nog geen goede voorspelling te geven van de omvang van de te verwachten kostenreductie. GEON en CMO Stamm zullen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2016 het systeem opleveren met daaraan toegevoegd de data van een deel van de Drentse en Groninger gemeenten. Op basis van die data zal er een analyse worden gemaakt waarmee er een inschatting zal worden gegeven van kostenontwikkelingen op basis van de nog op stellen uitgangspunten in het Programma van eisen. Hiermee kan voor de zomer van 2016 een beeld gegeven worden van de te verwachten budgettaire effecten. Deze inschatting zal uiteraard onderdeel uitmaken van de besluitvorming over het doorzetten van een gezamenlijke aanpak.

2.9. Centrale doelstelling project Publiek Vervoer 2018

Met het project Publiek Vervoer 2018 willen de gemeenten en de provincies in Groningen en Drenthe gezamenlijk de nieuwe aanbesteding van de huidige vormen van gemeentelijk doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer benutten om te komen tot een efficiënte integratie en optimalisatie van deze vormen van vervoer in 2018 in relatie tot het regionaal (Groningen / Drenthe) aan te besteden openbaar vervoer.

Dit wordt nadrukkelijk gezien als een eerste grote stap in de richting van een optimaal Publiek Vervoermodel.

3. Organisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen 2016 - 2017

3.1. Inleiding

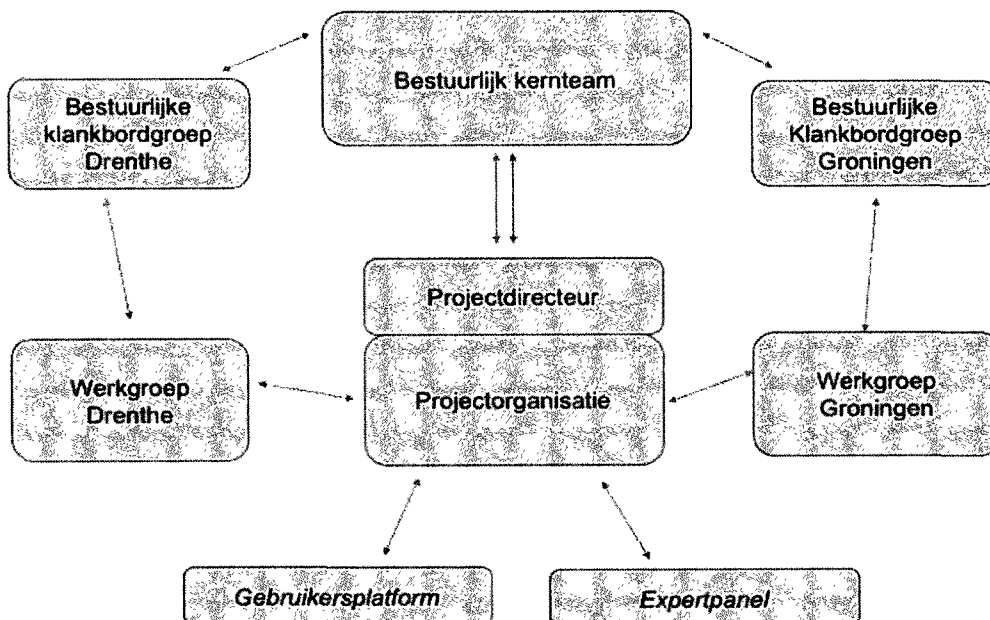
Omdat het onmogelijk is om met vijfendertig gemeenten en twee provincies samen het project aan te sturen is gekozen voor een pragmatische werkwijze. De voorkeur gaat uit naar een bestuurlijk kernteam dat bestaat uit de voorzitters van de huidige stuurgroepen Publiek Vervoer in Groningen en Drenthe en de gedeputeerden Verkeer & Vervoer van de provincies Groningen en Drenthe en de wethouder Verkeer & Vervoer van de gemeente Groningen.

Deze pragmatische insteek geeft gelijktijdig de opdracht om zorg te dragen dat alle betrokkenen (colleges en gemeenteraden) goed aangehaakt blijven. Daarom is ervoor gekozen om aan te sluiten bij portefeuillehouders-overleggen Wmo van de VDG en VGG en de beide provinciale Verkeer en Vervoersberaden. Daarmee worden zowel de wethouder met Wmo als de wethouders met Verkeer en Vervoer in portefeuille met enige regelmaat geïnformeerd en geconsulteerd. Dit in aanvulling op de andere gremia die hiervoor worden gebruikt (zie 3.2).

Het is ook van essentieel belang dat de betrokken bestuurders hun eigen achterban (college bestuurders van clustergemeenten en alle Raden en Staten) blijven betrekken bij de besluitvorming rondom publiek vervoer. Dit is uiteraard ook van toepassing voor de ambtelijke projectgroepen.

3.2. Aansturing

De projectorganisatie wordt bestuurlijk aangestuurd door het bestuurlijk kernteam, bestaande uit de voorzitters van de provinciale klankbordgroepen Publiek Vervoer in Groningen en Drenthe (beiden portefeuillehouders Wmo), de gedeputeerden Verkeer & Vervoer van de provincies Groningen en Drenthe en wethouder Verkeer & Vervoer van de gemeente Groningen en de directeur van het OV-bureau Groningen Drenthe.



Figuur 6. Schematische weergave projectstructuur Publiek Vervoer Drenthe & Groningen, inclusief adviesorganen

3.3. Verbinding met provincies, gemeenten en gebruikers

De provinciale werkgroepen Publiek Vervoer zullen tijdens de projectperiode dienen als belangrijkste ambtelijk klankbord voor de projectorganisatie. In de werkgroepen zitten vertegenwoordigers van de gemeenten, waaronder ook de directe ambtelijk adviseurs van de leden van het bestuurlijk kernteam. In samenspraak met de projectorganisatie en de werkgroepen zullen alle besluiten worden voorbereid die in 2016 moeten worden genomen door de gemeenten en de provincies.

Coördinerend ambtenaar Publiek Vervoer

Gezien het grote belang van een goede communicatie en afstemming tussen de projectorganisatie en al haar opdracht gevende overheden wordt aan alle betrokken overheden gevraagd om één coördinerend ambtenaar Publiek Vervoer aan te wijzen. Dit is van essentieel belang om gedurende het proces snel en effectief te kunnen communiceren tussen de projectorganisatie en de individuele gemeenten en provincies. De belangrijkste taak zal zijn het ophalen van reacties op concept-stukken, het breed informeren van betrokken collega's en collegeleden over de voortgang en het doorgeven van interne opvattingen richting de projectorganisatie en het coördineren van de interne besluitvorming

Gebruikersplatform Publiek Vervoer

Om de reiziger zo goed mogelijk te betrekken bij het op te zetten Publiek Vervoer wordt een gebruikersplatform opgezet bestaande uit vertegenwoordigers van reizigers- en cliëntenorganisaties en gemeentelijke Wmo-adviesraden. Zij worden op verschillende momenten door de projectorganisatie geconsulteerd over de te nemen maatregelen en het op te stellen programma van eisen.

3.4. Projectorganisatie

Ten behoeve van de voorbereidings- en aanbestedingsfase (2016-2017) moet een projectorganisatie in het leven worden geroepen. In deze projectorganisatie wordt de benodigde expertise gewaarborgd om de aanbesteding voor te bereiden, op de markt te brengen en te implementeren. De basis van de projectorganisatie wordt gevormd door een klein team van professionals die afhankelijk van de vraag overige expertise aan zich verbinden. Dit bij voorkeur vanuit de betrokken overheden.

3.4.1. Samenstelling

De projectorganisatie kent een vaste kern en een variabele schil die afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt onderdeel is van de organisatie. Met name in de eerste fase (o.a. opstellen PvE) zal een grote inzet nodig zijn van diverse deskundigen.

Projectleider

De projectleider is naast de eindverantwoordelijke voor de aansturing van het projectteam ook de verbinder van het project met de brede groep van overheden, reizigers(organisaties) en de marktpartijen. Van de projectleider mag worden verwacht dat hij/zij beschikt over ruime ervaring met soortgelijke projecten en voldoende communicatieve vaardigheden om in het complexe veld partijen mee te krijgen bij de aanpak. De projectleider beschikt bij voorkeur over voldoende ervaring met openbaar- en doelgroepenvervoer, maar bezit bovenal ruime ervaring in procesmanagement binnen het openbaar bestuur. Tenslotte is in het voortraject door diverse bestuurders duidelijk gemaakt dat er een grote meerwaarde zit in een onafhankelijke positie van de projectleider. Om die reden zal de projectleider dan ook extern worden geworven. Het bestuurlijk kernteam is hierin de opdrachtgever.

Projectsecretariaat

Het projectsecretariaat ondersteunt de leden van de projectorganisatie in haar werkzaamheden.

Communicatieadviseur

De communicatieadviseur is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van een uitgebreid marketing- en communicatieplan. Hierin wordt beschreven welke middelen en activiteiten ingezet worden om te zorgen voor een succesvolle implementatie van het Publiek Vervoermodel. Belangrijk onderdeel hierbij is de communicatie richting gemeenteraden en Provinciale Staten en richting de gebruikers van Publiek Vervoer.

Overige expertise

Daarnaast zullen ook nog andere expertises nodig zijn, zoals bijvoorbeeld:

- Beleidskennis sociaal domein
- Beleidskennis Verkeer en Vervoer
- ICT-systemen
- Monitoring van ritgegevens en data-analyse.
- Inkoop
- Marktbenadering
- Ontwikkeling Publiek Vervoermodel
- Opzet financiële monitoring en verantwoording

Deze deskundigheid zal in eerste door de projectorganisatie worden gezocht binnen de betrokken overheden. Pas als daar de expertise niet voor handen is, zal worden gezocht naar externe deskundigheid.

3.4.2. Werkzaamheden

De voornaamste werkzaamheden van de projectorganisatie zullen zijn:

Volgen van de opgezette pilots en daar relevante leereffecten uit halen

Er zijn al diverse pilots gestart, andere pilots staan op het punt om te starten. Deze pilots bieden de projectorganisatie een prachtige bron van relevante kennis en ervaring bij het opstellen van het programma van eisen (PvE) en het uitwerken van het Publiek Vervoermodel.

Data-analyse en simulatie regie- of mobiliteitscentrale

Op basis van het door GEON op te leveren datamodel en de daarin opgenomen data van een negental Drentse en Groninger gemeenten, zal de projectorganisatie een analyse (laten) uitvoeren om te bekijken welke voordelen er te behalen zijn via het Publiek Vervoermodel. Daarnaast zal via een simulatie bekeken worden of een eventuele regie- of mobiliteitscentrale een toegevoegde waarde kan hebben voor Publiek Vervoer in Drenthe en Groningen.

Doorontwikkelen Publiek Vervoermodel als basis voor aanbesteding

Om het toekomstbeeld gerealiseerd te krijgen moeten het Publiek Vervoermodel vertaald worden naar een Programma van eisen. Om deze vertaling te kunnen maken, moet het Publiek Vervoermodel worden doorontwikkeld. Dit model biedt een handreiking voor de aanstaande en toekomstige aanbestedingen op het gebied van de integratie en optimalisatie van vervoerstromen.

In het model moet zowel met de vraag, als ook met het aanbod rekening worden gehouden. Om die reden is er reeds in de kwartiermakerfase gesproken met betrokken partijen. Op basis van deze input, en de verzamelde informatie elders uit het land, schetsen wij in bijlage 1 de uitgangspunten voor het model.

Opstellen Programma van eisen

In het PvE worden de doelen en randvoorwaarden voor de daadwerkelijke aanbesteding vastgesteld. Het PvE vormt dan ook het hart van de aanbesteding. Dit Programma van eisen moet een praktische vertaling worden van het Publiek Vervoermodel naar de praktijk en daarnaast voldoen aan de wettelijke vereisten. Daarbij zal worden gezocht naar een goed evenwicht in eisen rond bijvoorbeeld duurzaamheid en Social Return On Investment.

Vormgeven van communicatietraject

Essentieel voor het welslagen van het Publiek Vervoermodel is het vroegtijdig betrekken van alle stakeholders. Belangrijk onderdeel daarbij is het opzetten van een gebruikersplatform vanuit de gemeentelijke Wmo adviesraden en (ov) reizigersorganisaties.

Analyse wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid

Gezien de doelstelling van het project valt te verwachten dat er beperkingen voortkomen uit de huidige vervoerscontracten, lokaal beleid, en uit bestaande wet- en regelgeving die invloed hebben op het optimaliseren van het Publiek Vervoermodel. Gezien de open houding van de Rijksoverheid om door middel

van pilots met 'regelvrije zones' dit soort beperkingen weg te nemen, dient de projectorganisatie zo snel mogelijk een goed beeld te krijgen van de kansen die hier liggen.

Opstellen beheersstructuur

Opstellen van een ambtelijke en bestuurlijke structuur voor het beheren van de concessie(s) Publiek Vervoer Drenthe & Groningen.

Aanjaag- en informatiefunctie

Naast bovenstaande werkzaamheden ligt er bij de projectorganisatie ook een duidelijke aanjaag en informatie-functie. Vanwege de spilpositie die de projectorganisatie in kan nemen, wordt zij in staat geacht ontwikkelingen te signaleren en door te geven richting bijvoorbeeld gemeenten of vervoerders. Ook wordt van de projectorganisatie verwacht dat zij verbeteringen die nu al gerealiseerd kunnen worden, zoveel mogelijk in gang gaat zetten. Dit overigens in goede samenwerking met de betrokken overheden en andere stakeholders.

Samenvattend gaat het om de volgende activiteiten en op te leveren producten:

- Data-analyse met regiecentrale simulatie
- Kosten-baten analyse (t.b.v. de looptijd van de concessie)
- Programma van eisen t.b.v. de aanbesteding
- Betrekken van stakeholders
- Juridisch correct bestek op basis van het PvE ten behoeve van de aanbesteding
- Besluitvorming gemeenten voorbereiden
- Risicoanalyse uitvoeren en beheersmaatregelen opstellen
- Aanjagen van verbeteringen in het vervoerssysteem

3.4.3. Mijlpalen en globaal tijdsplan

Vanuit de planning dat de aanbesteding 1-1-2017 op de markt gezet moet worden, volgt de volgende globale planning voor 2016 met als mijlpalen:

	jan.	febr.	mrt.	apr.	mei	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.
Data-analyse	x	x	x									
Simulatie regiecentrale		x	x	x	x	x						
Kosten-baten analyse			x	x	x							
Opstellen concept PvE		x	x	x	x							
Beeld pilots				x	x							
Besluitvorming gemeenten voorbereiden						x	x	x	x	x	x	x
Besluitvorming gemeenten									x	x	x	x
Bestek opstellen t.b.v. aanbesteding											x	x

De projectorganisatie zal bovenstaand schema bij aanvang gedetailleerd uitwerken in een helder tijdsplan met op te leveren 'tussenproducten' zoals de data-analyse en een concept PvE. Tevens zal de projectorganisatie hier een helder tijdsplan voor de besluitvorming aan koppelen en deze in januari 2016 communiceren met alle

gemeenten. Dit doen ze op basis van de volgende deadlines voor bestuurlijke besluitvorming:

1). Voor de zomer van 2016:

- Deadline rond analyse meerwaarde gezamenlijke aanbesteding op basis van dataverzameling bij negen Drentse en Groninger gemeenten en de simulatie van die data. Bij een gebrek aan aantoonbaar verwachte meerwaarde kan besloten worden het project te stoppen.
- Deadline rond concept PvE op basis van doorontwikkeld Publiek Vervoermodel. Bij gebrek aan voldoende draagvlak kan besloten worden het project te stoppen.

2). Oktober 2016:

- Indien onvoldoende gemeenten definitief instemmen met PvE kan besloten worden het project te stoppen. Er is dan nog voldoende tijd om op alternatieve wijze het vervoer per gemeente regelen.

3.4.4. Werving en aanstelling medewerkers

De werving van de projectleider zal worden gedaan onder regie van het bestuurlijk kernteam. Na aanstelling van de projectleider zal in overleg met hem/haar gezocht worden naar een goede personele invulling van de overige functies waarbij nadrukkelijk bekeken zal worden welke expertise via detachering beschikbaar gesteld kan worden vanuit het OV-bureau Groningen Drenthe en de 35 gemeenten en 2 provincies. Het huidige ambtelijke projectteam zal hierin een adviserende rol spelen richting Bestuurlijk Kernteam en na aanstelling richting de projectleider.

3.5. Projectcommunicatie

Tijdens de voorbereidings- en aanbestedingsfase is de communicatie gericht op de ontwikkeling en voortgang van het project. Doelstelling hierbij is informeren en het onderhouden en creëren van draagvlak. Hierbij wordt ook duidelijk gemaakt wat de rol is van de gemeenten bij het behalen van de doelstellingen.

Voor de implementatie van het Publiek Vervoermodel zal een uitgebreid marketing- en communicatieplan geschreven worden. Hierin staat beschreven welke communicatiemiddelen en -activiteiten ingezet worden om te zorgen voor het ondersteunen van een succesvolle implementatie van het Publiek Vervoermodel.

3.6. Huisvesting

De projectorganisatie Publiek Vervoer Drenthe & Groningen kan worden ondergebracht bij het OV-bureau Groningen Drenthe. Hierover dienen contractuele afspraken te worden gemaakt. Belangrijk hierbij is wel dat het project een herkenbare eigen fysieke ruimte heeft.

3.7. Kostenraming 2016-2017

Om bovenstaande activiteiten goed te kunnen uitvoeren en de producten op te kunnen leveren is voor de projectperiode 2016-2017 een projectraming opgesteld. De ramingen sluiten op een bedrag van € 1.000.000,- voor een periode van twee jaar. De projectorganisatie zal kijken naar mogelijke vormen van externe financiering. In Bijlage 2 'Projectbegroting' is een nadere uitwerking van de raming opgenomen.

3.8. Kostenverdeling

De kosten van de voorbereiding worden gedeeld door het OV-bureau Groningen Drenthe en de 35 Drentse en Groninger gemeenten.

Het OV-bureau Groningen Drenthe zal een deel voor haar rekening nemen vanuit haar historische verantwoordelijkheid voor het kleinschalig openbaar vervoer. Voor het restant van de kosten wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de verdeelsleutel van het gemeentefonds voor het onderdeel Wmo. Zie bijlage 3 'Verdeling kosten over de partijen', voor de percentuele bijdragen van de gemeenten. Mee- en tegenvallers in de projectperiode worden op gelijke wijze gedeeld of gedekt.

3.9. Risico's

De belangrijkste projectrisico's betreffen een goede betrokkenheid en blijvend commitment van stakeholders bij het proces. Daarnaast zijn er nog onzekerheden rond de verwachte vervoersvraag en het beschikbare budget voor vervoer in de komende jaren. Deze onzekerheden moeten worden weggenomen voordat de aanbesteding start. Ten slotte staat het project onder een strak tijdsregime vanwege de aanbesteding die uiterlijk begin 2017 gestart moet zijn.

Ten behoeve van de projectorganisatie is er een eerste globale risicoanalyse uitgevoerd en voorzien van beheersmaatregelen, deze analyse zal beschikbaar worden aan de projectleider. De projectorganisatie zal direct bij aanvang een uitgebreide risicoanalyse maken, bespreken en voorzien van de nodige beheersmaatregelen. Het is immers ook de projectorganisatie die als taak heeft de risico's te beheersen.

3.10. Besluitvorming

Voordat de projectorganisatie haar werkzaamheden kan aanvangen moeten alle betrokken gemeenten en provincies het besluit nemen om het project bestuurlijk en financieel te ondersteunen.

Bijlage 1 Uitgangspunten Publiek Vervoermodel

De vraag

Inzicht

Essentieel voor het opzetten van het Publiek Vervoermodel is het inzicht in de exacte vervoersvraag. Om die reden is het van belang dat er actuele vervoersdata worden verzameld vanuit diverse bronnen bij gemeenten, vervoerders, OV-bureau en zorginstellingen. Deze moeten op één (online) locatie worden verzameld en ontsloten.

Door de inventarisaties van afgelopen jaren is duidelijk dat er helaas geen sprake is van een eenduidig en actueel overzicht van deze data. Er is een standaardisatie nodig voor het verzamelen van de data. Zodra deze data ontsloten zijn, worden de geanalyseerd om de vervoerstromen inzichtelijk te maken.

Naast bovenstaande leveren de data een bijdrage aan het afstemmen en het optimaliseren van vervoersstromen in de keten, het plannen van reizigersstromen, het optimaal benutten van het OV, het realiseren van kostenbesparingen en het monitoren van gevoerd beleid. Dit kan gesimuleerd worden met een aantal modelmatige berekeningen. Daarbij wordt met terugwerkende kracht bekeken wat de effecten zijn van bijvoorbeeld een groter gebruik van openbaar vervoer door leerlingen vanuit het leerlingenvervoer, of het gecombineerd vervoeren van diverse doelgroepen.

Deze input is voor de projectorganisatie nodig om een goede kwantitatieve inschatting te kunnen maken van efficiencyvoordelen van te nemen maatregelen (andere indicering, bundeling doelgroepen, etc.).

Monitoring

Naast het verkrijgen van inzicht in de huidige data is het van belang dat er een uniform en werkbaar monitoringssysteem wordt ontwikkeld voor de komende concessieperiode. Daarin moeten sluitende afspraken worden gemaakt met de vervoerders en de eventuele regiecentrale over de data. Deze zijn noodzakelijk voor de verrekening van de vervoerskosten richting de gemeenten en het krijgen van inzicht in de ontwikkeling van zowel vraag als aanbod.

De reizigers

In het toekomstbeeld wordt geschetst dat er een optimale integratie heeft plaatsgevonden tussen de diverse reizigersstromen. Daarvoor zijn op hoofdlijnen twee zaken van belang: wat is de gewenste reis en hoe kan de reiziger deze zo zelfstandig mogelijk afleggen.

Reisadvies op maat

Voor het geven van een passend reisadvies is een systeem nodig waarbinnen alle reisopties zo goed mogelijk met elkaar worden vergeleken op punten als reistijd, kosten en eventuele overstappen. Op basis van deze vergelijking krijgt de reiziger een reisadvies op maat.

Indicatie

Gemeenten zijn en blijven verantwoordelijk voor de indicatie. De wijze waarop dat gebeurt valt binnen de beleidsvrijheid van elke individuele gemeenten. Dit is en blijft uitgangspunt voor het Publiek Vervoermodel. De manier waarop individuele gemeenten vervoersindicaties afgeven is echter van invloed op het Publiek Vervoermodel, wel of geen indicatie voor bepaalde vervoersvoorzieningen heeft immers direct effect op de betaalbaarheid van die voorziening. Daarom wordt vanuit de projectorganisatie Publiek Vervoer samen met de gemeenten gekeken naar mogelijkheden om de indicatiesystematiek waar mogelijk meer op elkaar af te stemmen, zodat reisopties en mogelijke beperkingen van de reiziger beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Daarbij is het uitgangspunt een zo groot mogelijke zelfstandigheid van de reiziger.

Bundeling

Uitgangspunt is dat reizigers die niet zelfstandig kunnen reizen, allereerst ondersteund worden in het gebruik maken van het openbaar vervoer. Indien dit niet mogelijk is, wordt gecombineerd doelgroepenvervoer ingezet.

Binnen deze categorie worden verschillende doelgroepen zoveel mogelijk gecombineerd om de efficiency te verhogen. Voor de groep reizigers die geen gebruik kan maken van gecombineerd vervoer, wordt een individuele maatwerkoplossing gezocht.

Gebruikersplatform

Om de reiziger zo goed mogelijk te betrekken bij het Publiek Vervoermodel wordt een platform opgezet bestaande uit vertegenwoordigers van reizigers- en cliëntenorganisaties. Zij worden op verschillende momenten geconsulteerd over de te nemen maatregelen en het op te stellen programma van eisen. Dit overigens in aanvulling op bestaande overleggen die veelal op gemeentelijk niveau plaatsvinden, zoals het overleg met Wmo en participatieadviesraden. Er zal afstemming worden gezocht tussen de projectorganisatie en de gemeenten over deze lokale overleggen, de input ervan en de uitkomsten.

De vervoerders

Op basis van de gehouden marktdialoog en verschillende gesprekken met marktpartijen is duidelijk geworden dat de huidige (taxi)vervoersmarkt stevig onder druk staat. In de meeste bestaande concessiegebieden rijden de taxaatschappijen bijna alleen nog maar contractvervoer. De grote afhankelijkheid van deze contracten is een bedreiging voor het voortbestaan van de bedrijven. Bij het opstellen van de marktbenadering dient dan ook nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de opbouw van de markt en de financiële mogelijkheden van de vervoerders om in te schrijven.

Overigens biedt een flexibilisering van de marktvraag ook kansen voor bedrijven om naast publiek gefinancierd vervoer ook vormen van publiek-private en zelfs weer volledig privaat gefinancierd vervoer te ontwikkelen en aan te gaan bieden.

Een andere belangrijke ontwikkeling die in het oog wordt gehouden is het effect van internet op de markt in de vorm 'Uber-pop' achtige aanbieders. Deze vormen van kleinschalig aangeboden privaat vervoer zullen in de toekomst naar verwachting zeker een rol van betekenis gaan spelen. De ontwikkelconcessie(s) zal/zullen hier ruimte voor moeten bieden.

De regie

Scheiding regie en uitvoer

Voor de nieuwe aanbesteding van Publiek Vervoer hebben provincies en gemeenten de keuze om een scheiding aan te brengen tussen de regie over het vervoer en uitvoering van het vervoer, waarbij beide functies separaat op de markt worden ingekocht. Een keuze die elders in het land ook al is gemaakt (bijvoorbeeld Flevoland).

De regie kan worden uitgevoerd door een mobiliteits- of regiecentrale. Deze centrale voorziet reizigers van adequate reisadviezen en is tevens een zelfstandig opererend orgaan dat vervoeraanvragen voor verschillende vervoerssystemen verzamelt, plant en uitzet bij één of meer vervoerders.

De algehele verwachting is dat een regiecentrale financieel voordeel oplevert omdat verschillende vormen van vervoer op één centrale plek worden gepland en kunnen worden gecombineerd in de uitvoering. Een grotere mate van flexibiliteit door de scheiding tussen regie en uitvoering, waardoor partijen beter kunnen inspelen op de ontwikkelingen in het sociale domein. Deze verwachting is echter nog maar beperkt in de praktijk getoetst. Op basis van een simulatie kan de functie en het effect van een regiecentrale in de praktijk worden nagebootst en kan er een reële inschatting worden gemaakt van de effecten van een andere regie op het inplannen van vervoer. Overigens kan een regiecentrale zowel publiek als privaat worden uitgevoerd. Mocht er worden voorgesteld om met een regiecentrale te gaan werken, dient ook deze afweging gemaakt te worden.

Leren van anderen

De provincie en de gemeenten in Flevoland hebben onlangs een mobiliteitscentrale aanbesteed die per 1 januari 2016 operationeel moet zijn. De ervaringen die hier opgedaan worden, kunnen gebruikt worden voor de mogelijke uitvraag in Groningen en Drenthe.

De regio's

Op basis van de inventarisatie van de vervoersstromen zal begin 2016 goed bekeken moeten worden welke 'vervoersregio's' zelfstandig kunnen opereren, en dus eventueel als aparte vervoersconcessie kunnen worden aanbesteed. De marktbenadering voor de verschillende vervoersregio's moet zoveel mogelijk worden afgestemd, zeker als er gekozen gaat worden voor het werken met een regiecentrale. In samenspraak met gemeenten wordt begin 2016 gekeken naar het vaststellen van de schaal van de vervoersregio's.

Regionaal vs. bovenregionaal

Binnen de (nieuwe) vervoersregio's kan volstaan worden met een beperkt aantal vervoerders, wellicht soms zelfs maar één (afhankelijk van de omvang van de vraag). Grootste kostenvoordeel wordt verwacht bij de zogenaamde bovenregionale ritten, aangezien deze momenteel vaak een erg lage bezettingsgraad hebben. Om deze bezettingsgraad te verhogen kan gekozen worden voor één verantwoordelijk vervoerder voor al deze ritten, maar er ook kan gekeken worden naar een 'marktplaatsbenadering' waarbij vervoerders onderling afstemmen, al dan niet via een regiecentrale, wie het beste kan rijden. In afstemming met de gemeenten en de markt zal de projectorganisatie begin 2016 met een voorstel hierover moeten komen.

Grensregio's

De projectorganisatie zal nadrukkelijk kijken naar de belangen van de gemeenten waar veel provinciegrens overstijgend vervoer plaatsvindt naar niet direct betrokken provincies (specifiek Overijssel en Fryslân). Met beide provincies zal dan ook contact onderhouden worden om te bekijken op welke wijze er een betere afstemming kan plaatsvinden.

Overig

Naast de eerdere genoemde zaken die van belang zijn voor het te ontwikkelen Publiek Vervoermodel zijn er nog een aantal zaken van belang:

Betalingssysteem

Om reizigers eenvoudig gebruik te kunnen laten maken van verschillende vormen van vervoer zou een uniform betalingssysteem van grote meerwaarde zijn. Aangezien de technologische ontwikkelingen snel gaan en de landelijke discussie over een uniform betalingssysteem al jaren loopt, is het verstandig om de concessievoorwaarden op dit punt flexibel te houden. Dit geeft de kans om snel in te spelen op een goed en bruikbaar systeem zodra deze voor handen is en zichzelf kan bewijzen.

Vervoersvraag

Het model is gericht op het optimaal faciliteren van de vervoersvraag van de reiziger. Voor gemeenten is het echter van groot belang om te bekijken op welke wijze de vervoersvraag voorkomen kan worden. Enerzijds kan daarvoor gebruik gemaakt worden van techniek, bijvoorbeeld de inzet van domotica (huisautomatisering) in de ouderenzorg. Anderzijds kunnen er wellicht ook nieuwe maatschappelijke afspraken worden gemaakt rond bijvoorbeeld zorgaanbod dichterbij de cliënten.

Eigen bijdrage

De betaalbaarheid van het publiek vervoer is mede afhankelijk van de eigen bijdrage van de reiziger. Er zal om die reden goed gekeken moeten worden naar de wettelijke mogelijkheden en maatschappelijk wenselijkheid van het vragen van een eigen bijdrage en de hoogte daarvan in relatie tot het aanbod. Dit geldt ook voor de verhouding in de eigen bijdrage tussen reiziger met en zonder gemeentelijke vervoersindicatie die gebruik maken een gelijke vervoersvoorziening.

Bijlage 2 Projectbegroting

projectbegroting	2016	2017
Vaste kosten		
projectleider / secretariaat / communicatie /overig	€ 160.000	€ 160.000
ambtelijke inzet individuele gemeenten	PM	PM
Variabele advieskosten (*)		
expertise aanbesteding:		
- vervoer	€ 150.000	€ 115.000
- dataverzameling en analyse	€ 50.000	€ 15.000
juridisch	€ 45.000	€ 45.000
financieel	€ 30.000	€ 30.000
ontwikkeling beheerorganisatie		€ 15.000
indirecte kosten		
huisvesting	€ 25.000	€ 25.000
kantoorkosten (incl. ICT)	€ 15.000	€ 15.000
onvoorzien	€ 10.000	€ 10.000
communicatie		
website	€ 20.000	€ 5.000
voorlichting (o.a. bijeenkomsten)	€ 20.000	€ 20.000
diversen	€ 10.000	€ 10.000
	€ 535.000	€ 465.000

Toelichting:

Er wordt gekozen voor een beperkt vast team binnen de projectorganisatie bestaande uit een projectleider en (beleids)ondersteuning. Per fase van het project worden hier de benodigde deskundigen, vervoerskundig/Wmo/juridisch/inkoop/etc., aan toegevoegd. Inzet daarbij is dat deze deskundigheid zoveel als mogelijk gezocht wordt bij de 35 betrokken gemeenten en het OV-bureau. Middels detachering worden dan over-eenkomsten gesloten met de betrokken overheden. Overigens kan ook de ureninzet van de 'vaste kern' per fase in intensiteit verschillen.

(*)Verwachting is dat een deel van de werkzaamheden ook in aanmerking kan komen voor externe, bijvoorbeeld Europese financiering. De projectorganisatie zal hiertoe bij aanvang een quick-scan (laten) uitvoeren.

Bijlage 3 Verdeling kosten

Onderstaande verdeling van de kosten is gebaseerd op een de begroting (*bijlage 2*) voor 2016-2017 van € 1000.000,- en een bijdrage van het OV-bureau hierin van 15 procent. Gemeentelijke bijdrage op basis van de verdeelsleutel 2015 vanuit het gemeentefonds voor de Wmo. De bijdrage voor 2017 zal in 2016 worden gevraagd aan gemeenten na een Go-besluit in oktober 2016.

organisatie	%	2016	2017	Totaal
Appingedam	1,39	€ 7.453	€ 6.478	€ 13.931
Bedum	0,77	€ 4.134	€ 3.593	€ 7.728
Bellingwedde	0,87	€ 4.681	€ 4.068	€ 8.749
De Marne	0,90	€ 4.836	€ 4.204	€ 9.040
Delfzijl	2,61	€ 13.957	€ 12.131	€ 26.088
Eemsmond	1,50	€ 8.035	€ 6.984	€ 15.019
Groningen	11,38	€ 60.900	€ 52.931	€ 113.831
Grootegast	0,83	€ 4.436	€ 3.855	€ 8.291
Haren	1,38	€ 7.395	€ 6.427	€ 13.822
Hoogezand-Sappemeer	3,50	€ 18.735	€ 16.283	€ 35.018
Leek	1,59	€ 8.521	€ 7.406	€ 15.927
Loppersum	0,83	€ 4.458	€ 3.874	€ 8.332
Marum	0,61	€ 3.274	€ 2.846	€ 6.120
Menterwolde	0,97	€ 5.184	€ 4.505	€ 9.689
Oldambt	4,19	€ 22.411	€ 19.479	€ 41.890
Pekela	1,32	€ 7.081	€ 6.155	€ 13.236
Slochteren	0,96	€ 5.144	€ 4.471	€ 9.615
Stadskanaal	3,65	€ 19.549	€ 16.991	€ 36.540
Ten Boer	0,45	€ 2.414	€ 2.098	€ 4.511
Veendam	2,56	€ 13.685	€ 11.895	€ 25.580
Vlagtwedde	1,73	€ 9.229	€ 8.022	€ 17.251
Winsum	0,89	€ 4.778	€ 4.153	€ 8.931
Zuidhorn	1,09	€ 5.810	€ 5.050	€ 10.860
Aa en Hunze	1,84	€ 9.824	€ 8.538	€ 18.362
Assen	4,96	€ 26.515	€ 23.046	€ 49.561
Borger-Odoorn	1,95	€ 10.453	€ 9.086	€ 19.539
Coevorden	2,93	€ 15.667	€ 13.617	€ 29.284
De Wolden	1,72	€ 9.176	€ 7.976	€ 17.152
Emmen	9,63	€ 51.546	€ 44.802	€ 96.348
Hoogeveen	4,85	€ 25.963	€ 22.566	€ 48.529
Meppel	2,37	€ 12.683	€ 11.024	€ 23.707
Midden Drenthe	2,36	€ 12.642	€ 10.988	€ 23.630
Noordenveld	2,50	€ 13.372	€ 11.623	€ 24.995
Tynaarlo	2,31	€ 12.364	€ 10.747	€ 23.111
Westerveld	1,58	€ 8.444	€ 7.339	€ 15.783
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 80.250	€ 69.750	€ 150.000
TOTAAL:	100%	€ 535.000	€ 465.000	€ 1.000.000

Bijlage 4 Afkortingen en begrippen

AWBZ	Algemene Wet Bijzonder Ziektekosten
GD	Groningen Drenthe
GGZ	Geestelijke Gezondheidszorg
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
Min. I&M	Ministerie Infrastructuur & Milieu
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
OV-knooppunt	over- of opstapplaats waar meerdere bus- en/of treinlijnen samenkomen
PvA	plan van aanpak
PvE	programma van eisen
WLZ	Wet Langdurige Zorg
Wmo	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
WSW	Wet Sociale Werkvoorziening
ZVW	Zorgverzekeringswet