

Datum: 22 maart 2017
 Sector/stafafdeling: Grondgebied/BOR
 Portefeuillehouder: Wethouders Schoon
 Ontworpen door: A. Wijshake

Onderwerp:

Transformatie en integratie Doelgroepen Vervoer en Openbaar Vervoer.

Samenvatting

Ten behoeve van behoud en de betaalbaarheid van het Openbaar Vervoer en het Doelgroepenvervoer op het eiland zijn de gemeenten van het eiland en de MRDH bereid om met elkaar toe te werken naar een nieuw geïntegreerd vervoersysteem.

Het reguliere OV wordt opgesplitst in een aanbod-gestuurd deel, de Ruggengraat, en een vraag-gestuurd deel, de Basismobiliteit. De subsidie voor het reguliere OV wordt hierbij opgesplitst in een verhouding waarbij maximaal 10% ingebracht wordt voor het vraag-gestuurde deel (Basismobiliteit) en minimaal 90% voor aanbod-gestuurde deel (Ruggengraat) van het openbare vervoersysteem.

Beide delen zullen apart door de MRDH worden aanbesteed, startend op 15 mei 2017 met de aanbesteding van de Ruggengraat (aanbod-gestuurde deel). De aanbesteding van de Basismobiliteit (vraag-gestuurde deel) zal na de zomervakantie plaatsvinden. Bij de aanbesteding van de Basismobiliteit wordt maximaal 10% van het OV budget samengevoegd met het budget voor de doelgroepen.

Gevraagde beslissing college:

1. Instemmen met het integreren van het doelgroepenvervoer en het OV op Voorne-Putten op de volgende wijze:
 - a. De grote OV-busconcessie voor het aanbodgestuurde busvervoer (ruggengraat) op Voorne-Putten en Rozenburg wordt aanbesteed door de MRDH. Deze aanbesteding wordt op 15 mei 2017 gepubliceerd.
 - b. De opdracht voor het vraaggestuurde OV (Basismobiliteit met circa 10% van het budget voor de oorspronkelijke OV-busconcessie) wordt hier buiten gelaten, op voorwaarde dat dit gedeelte samen met de opdracht voor het doelgroepenvervoer (Leerlingenvervoer, vervoer in het kader van de Jeugdwet en het Wmo-vervoer met bijbehorend budget) op Voorne-Putten wordt aanbesteed. Een en ander onder de opschortende voorwaarde dat uit de marktconsultatie blijkt dat deze opdracht haalbaar lijkt in de vervoersmarkt en er overeenstemming is over de samenwerkingsovereenkomst met de MRDH.
2. De commissie Grondgebied informeren over bovengenoemde beslissing.

Besluitvormingstraject

College	<input checked="" type="checkbox"/>		28 maart 2017
Commissie BZM	<input type="checkbox"/>		
Commissie Samenleving	<input type="checkbox"/>		
Commissie Grondgebied	<input checked="" type="checkbox"/>	I	4 april 2017
Raad	<input type="checkbox"/>		

Onderwerp:

Transformatie en integratie Doelgroepen Vervoer en Openbaar Vervoer.

1. InleidingOntwikkelingen in mobiliteit Voorne Putten

De gemeentes op het eiland Voorne-Putten en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) delen de ambitie voor hoogwaardig Openbaar Vervoer (OV) én bereikbaarheid van kleine kernen. In aanloop naar de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie Voorne-Putten en Rozenburg is dit een actueel thema. De gemeentes en de MRDH zien een uitdaging om een innovatief vraag-gestuurd alternatief te ontwikkelen.

De gemeentes staan ook voor een opgave in het doelgroepenvervoer (DGV):

Door de decentralisatie van taken van rijk naar gemeenten stijgt de vraag naar vervoer. Ook vergrijzing zal hierin een rol spelen.

Binnen de DGV zijn in Brielle twee vervoersstromen van toepassing, namelijk het Leerlingenvervoer (LLV) en het Collectief vraagafhankelijk Vervoer (CVV).

Deze contracten dienen voor 1-1-2019 te worden aanbesteed en het is daarbij de kunst om de kwaliteit te behouden / verbeteren tegen acceptabele / beheersbare kosten.

Waarom integratie DGV en OV Voorne Putten?

De verantwoordelijke wethouders voor DGV en OV van Voorne-Putten hebben zich uitgesproken vóór integratie van DGV en OV per 1-1-2019. Ook hebben zij zich uitgesproken voor het eiland-breed aanbesteden en het harmoniseren van beleid voor het indiceren van nieuwe cliënten. Het doel hiervan is om het vervoersysteem toekomstbestendig te maken; dus voldoende aanbod en kwaliteit van zowel het openbaar- als het doelgroepenvervoer. Zonder dat de kosten zullen toenemen. Daarnaast wordt met integratie een stap gezet richting een meer "inclusieve maatschappij" waar doelgroepen niet noodgedwongen langs elkaar heen bewegen, maar iedereen zelf moet kunnen bepalen wanneer en hoe men samen wil deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Hiermee worden maximale bewegingsvrijheid, het benutten van de eigen kracht én sociale cohesie bevorderd.

De MRDH is bereid om samen met de gemeenten toe te werken naar een nieuw systeem. Zij zullen dan het DGV en een deel van hun OV in 1 concessie aanbesteden. De MRDH is bereid hiervoor maximaal 10% van het budget van de OV concessie Voorne-Putten Rozenburg in te zetten.

Hoe kan zo'n geïntegreerd vervoersysteem er dan uit zien?*Ruggengraat*

De ruggengraat van het openbaar vervoersysteem wordt gevormd door de metro en het R-net. Dit is hoogwaardig openbaar vervoer dat dagelijks rijdt volgens een dienstregeling (aanbod-gestuurd); een vaste route met een hoge frequentie en een hoge snelheid.

De R-Net lijnen worden aangevuld met andere buslijnen (waaronder spitslijnen). De gemiddelde hoge bezettingsgraad rechtvaardigt op deze lijnen de inzet van grote bussen en vaste routes.

Basismobiliteit

's Avonds en op zondagen kan het openbaar vervoer op Voorne-Putten vraag-gestuurd worden georganiseerd. Dit gebeurt dan met overwegend kleine busjes, die van halte naar halte rijden en eventueel gecombineerd kunnen worden met doelgroepenvervoer, dat van deur tot deur reist. De reizigers moeten hiervoor vooraf reserveren.

Deze busjes rijden voor iedereen; alle reizigers zijn welkom. Dus ook reizigers met een belemmering. Waar mogelijk zullen dus OV-reizigers en reizigers uit de doelgroepen samen reizen op dezelfde momenten en in dezelfde voertuigen. De mate waarin dat gebeurt hangt af van de indicatiestelling, maar ook van de kwaliteitseisen die aan het openbaar vervoer worden gesteld (zoals bijvoorbeeld maximale omrijtijd).

De gemeente is verantwoordelijk voor de indicatiestelling en maakt een zorgvuldige afweging over het combineren van reizigers uit het DGV.

De busjes rijden voor OV reizigers van halte naar halte, maar reizigers met een belemmering worden bij de deur opgehaald, of opgehaald met een aangepast voertuig.

Doordat de busjes niet volgens een vaste route rijden, ontstaan er voor reizigers meer reismogelijkheden. Door het combineren van ritten (dé prikkel voor de concessiehouder) – en daarmee verlagen van de exploitatiekosten – kan de frequentie verhoogd worden.

Regiesysteem

Een vraaggericht systeem wordt aangestuurd door een regiesysteem. Dit systeem bepaalt wie waar wordt opgehaald. Hierin geven de gemeenten en MRDH hun randvoorwaarden mee, zoals:

- Wie er thuis moet worden opgehaald en wie bij een halte.
- De maximale omrijtijd om ritten te combineren;
- Welke overstappunten er zullen komen met aansluitgarantie op metro en R-net bussen.

Zo'n regiesysteem is van invloed op een business case van de vervoerder: hoe kan hij zijn wagens efficiënt inzetten.

Samenwerking tussen Voorne-Putten en MRDH

De MRDH is bereid mee te gaan in deze denkrichting. Zij stelt voor om de nieuwe openbaar vervoerconcessie Voorne-Putten-Rozenburg op te knippen in:

1. De Ruggengraat: Het R-Net en alle buslijnen die overdag tot 19.00 uur rijden op werkdagen en zaterdagen (aanbod-gestuurd) blijven binnen deze OV-concessie Voorne-Putten-Rozenburg en worden volledig volgens de reguliere planning en werkwijze aanbesteed. Deze aanbestedingsprocedure start formeel op 15 mei 2017.
2. Basismobiliteit Voorne-Putten-Rozenburg: Een deel van het budget van deze concessie wordt afgesplitst om, in combinatie met de contracten voor het doelgroepenvervoer een vraag-gestuurd systeem op te zetten.

Met name om reden van aanbestedingsrechtelijke aard kan slechts een klein deel van het openbaar vervoerpakket buiten de reguliere openbaar vervoerconcessie worden gehouden; meer dan ongeveer 10% is niet mogelijk vanwege de verplichte overname

van al het OV-personeel van de oude concessie naar de nieuwe concessie Voorne-Putten-Rozenburg (en daarmee toenemende kosten binnen deze OV-concessie). Bij gebleken succes van de Basismobiliteit, kan er jaarlijks (tot maximaal 5% per jaar; volgens de methode van het jaarlijkse vervoersplan) geschoven worden in deze budgetverdeling.

Per saldo kan de MRDH voor het eerste jaar van de concessie Basismobiliteit Voorne-Putten 10% van haar openbaar vervoerbudget van de "oude" concessie ter beschikking stellen. Samen met het budget dat er jaarlijks door de vier gemeenten aan doelgroepenvervoer worden besteed levert dit een bedrag voor een geïntegreerd en vraag-gestuurd vervoersysteem voor de OV-reiziger én de doelgroepen.

De exacte invulling van deze concessie basismobiliteit alsmede de programma's van eisen die hieraan ten grondslag liggen en onderdeel zullen vormen van de aanbesteding van deze concessie wordt na 12 april 2017 nader uitgewerkt en tevens (verplicht) getoetst in de markt.

Aanbesteding 'grote busconcessie' 15 mei 2017

Op 15 mei as. wordt de aanbesteding van de grote busconcessie op de markt gezet. Voor die tijd moet uit een marktconsultatie blijken of en in hoeverre het idee om de concessie op te splitsen en 10% OV gecombineerd met het doelgroepenvervoer op Voorne - Putten kans van slagen heeft.

a. Marktconsultatie

Verwacht wordt dat een gezamenlijke, integrale aanbesteding van het doelgroepenvervoer met het vraaggestuurde OV zowel voor de kwaliteit als de prijs het meeste voordeel oplevert. Doel van een gezamenlijke, integrale aanbesteding is dat inwoners in de toekomst gebruik kunnen blijven maken van kwalitatief hoogwaardig vervoer, tegen een voor alle partijen zo gunstig mogelijk tarief. Samenvoeging van de aanbesteding van het doelgroepenvervoer met het vraaggestuurde openbaar vervoer schept de mogelijkheid voor de vervoerder om ritten slim te combineren en/of voertuigen efficiënter te benutten. Waarschijnlijk kan in de dunbevolkte gebieden en op de stille periodes van de dag het hoogste rendement worden behaald. De marktconsultatie die voor 1 mei as. wordt afgerond, moet concreet inzicht bieden in de kansrijkheid en voordelen van de voorgenomen gecombineerde aanbesteding. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek worden voorstellen gedaan voor het vervolg en het daarmee samenhangende besluitvormingstraject.

b. Samenwerkingsovereenkomst

Gekoppeld aan de uitkomsten van de marktconsultatie, die de basis vormt voor de besluitvorming om al dan niet over te gaan tot de beoogde gecombineerde aanbesteding van '10% OV' samen met het doelgroepenvervoer op Voorne - Putten, moet een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld. Deze overeenkomst beschrijft onder meer de afspraken tussen de gemeenten en de MRDH en de wijze waarop de integratie tussen de '10% OV' en het doelgroepenvervoer wordt vormgegeven.

De uitkomsten van de marktconsultatie worden u binnenkort, samen met de richtinggevende keuzes voor samenwerkingsovereenkomst, ter besluitvorming voorgelegd. De samenwerkingsovereenkomst moet voor het zomerreces van 2017 worden ondertekend door alle betrokken partijen.

Dus alles is er op gericht om besluitvorming voor 15 mei gereed te hebben, zodat de ingeslagen weg (totale aanbesteding) doorgezet kan worden.

In het geval dat het definitieve besluit tot samenwerking voor 15 mei niet is genomen, zal de MRDH de aanbesteding van het OV 100% voor haar rekening nemen en zijn de gemeenten separaat verantwoordelijk voor het aanbesteden van het doelgroepenvervoer.

2. Beoogd effect

Het beoogde effect is om met deze inzet het OV aanbod minimaal op peil te houden, de kwaliteit van het DGV minimaal gelijk te houden en een betaalbaar en toekomstbestendig vervoer op het eiland te kunnen realiseren.

3. Argumenten

Bij gelijkblijvend budget zal het moeilijk worden om het OV aanbod op peil te houden. De decentralisatie van taken van rijk naar gemeenten en de vergrijzing stelt de gemeentes voor de opgave om voor het DGV de kwaliteit te behouden, mogelijk te verbeteren, tegen beheersbare kosten.

Met het nieuwe geïntegreerde vervoersysteem (Ruggengraat en Basismobiliteit) zijn de ingrediënten aanwezig om er wel voor te zorgen dat het OV op peil wordt gehouden, de kwaliteit van het DGV minimaal kan worden behouden en dat tegen acceptabele kosten.

4. Draagvlak en risico's

n.v.t.

5. Aanpak / uitvoering

Om een gezamenlijke aanbesteding met de MRDH voor te bereiden zijn op korte termijn - vóór 15 mei - de volgende acties noodzakelijk:

- Besluit gemeenten Voorne-Putten tot geïntegreerd aanbesteden concessie Basismobiliteit;
- Marktconsultatie onder vervoerbedrijven (zowel taxi als OV) om snel de marktpotentie van een nieuw geïntegreerd vervoersysteem te onderzoeken. Dit is een verplicht onderdeel van een (OV) aanbesteding;
- Opstellen en vaststellen Nota van uitgangspunten concessie Basismobiliteit;
- Opstellen en vaststellen eiland-breed indiciekader DGV;
- Opstellen en vaststellen Samenwerkingsovereenkomst VP-MRDH;
- Advies van inspraakorganen en adviesraad;
- Uitwerken en vaststellen uitgebreide aanpak en planning voor de periode voor en na 15 mei (vast te stellen in een separaat besluit);
- Opstellen communicatieplan;
- Het per gemeente opstellen en vaststellen van een mandaatbesluit voor de MRDH.

6. Communicatie

Een communicatieplan dient te worden opgesteld.

7. Organisatorische en/of personele aspecten

n.v.t.

8. Juridische aspecten

De MRDH/Vervoersautoriteit is als enige bevoegd om het OV voor 23 gemeentes, waaronder de vier gemeentes op Voorne-Putten, in Zuid-Holland aan te besteden. De MRDH/Vervoersautoriteit is tevens bevoegd om de concessie desgewenst op te delen.

Het uitvoeren van de WMO, waaronder het aanbesteden van het DGV is een gemeentelijke bevoegdheid. Derhalve zal per gemeente een mandaatbesluit genomen moeten worden om de MRDH/Vervoersautoriteit namens de gemeentes op Voorne-Putten de concessie Basismobiliteit Voorne-Putten uit te laten voeren.

De opdrachten voor het leerlingenvervoer en het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer waarvoor nu separate overeenkomsten zijn gesloten zullen worden samengevoegd, met daarbij de 10% klein/maatwerk OV vanuit de MRDH. Clustering van opdrachten is toegestaan, mits:

- het gaat om logisch samenhangende onlosmakelijk met elkaar verbonden onderdelen;
 - 1.1 waarbij -in het kader van de marktverhoudingen- de positie van het MKB/de marktpartijen zorgvuldig is geanalyseerd en afgewogen; en
 - 1.2 de aanbestedende dienst de noodzaak tot clusteren deugdelijk kan motiveren.
 - 1.3 het aantal potentiële inschrijvers dient nog dusdanig te zijn, dat de mededinging gewaarborgd blijft en de concurrentie niet merkbaar wordt beperkt.

De marktconsultatie die zal worden gehouden is daarom noodzakelijk om de clustering van opdrachten juridisch houdbaar te maken.

De advocaat van de MRDH is van mening dat het bij deze clustering van opdrachten gaat om een technisch en functioneel geheel, hetgeen juridisch kan, mits ook uit de marktconsultatie blijkt dat deze nieuwe, omvangrijker opdracht haalbaar is. In deze vervoersmarkt wordt bij elke aanbesteding rekening gehouden met een kort geding tegen het gunningsbesluit. Een zorgvuldig voortraject met marktonderzoek en deugdelijke onderbouwing van de clustering van de opdrachten is daarom zeer van belang.

9. Kosten, baten en dekking

n.v.t.

Bijlage(n):

- Concept tekst brief aan MRDH met de beslissing van de colleges op het gevraagde beslispunt 1.

bijlagen meezenden