

Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019

Regio Arnhem-Nijmegen



Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019

Regio Arnhem-Nijmegen

1. Partijen en overwegingen

De ondergetekenden:

- a. De provincie Gelderland, te dezen vertegenwoordigd door gedeputeerde mevrouw C.G. Bieze die hiertoe is aangewezen op grond van artikel 176, tweede lid van de Provinciewet, handelend ten uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. xx 2015, hierna te noemen 'de provincie',
- b. de gemeente Arnhem, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer H.J. Kaiser,
- c. de gemeente Beuningen, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- d. de gemeente Doesburg, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- e. de gemeente Druten, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- f. de gemeente Duiven, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- g. de gemeente Groesbeek, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- h. de gemeente Heumen, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- i. de gemeente Lingewaard, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- j. de gemeente Montferland, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- k. de gemeente Mook & Middelaar, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,

- l. de gemeente Nijmegen, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- m. de gemeente Overbetuwe, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- n. de gemeente Renkum, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- o. de gemeente Rheden, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- p. de gemeente Rijnwaarden, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- q. de gemeente Rozendaal, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- r. de gemeente Westervoort, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- s. de gemeente Wijchen, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem,
- t. de gemeente Zevenaar, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. xx 2015, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester van Arnhem.

b tot en met t hierna te noemen 'de regio',

Hebben het volgende in aanmerking genomen:

- a. Gedeputeerde Staten hebben op basis van de Wet personenvervoer 2000 als OV-autoriteit de bevoegdheid voor het organiseren van het openbaar vervoer per bus, regionaal treinvervoer en het vraagafhankelijk openbaar vervoer waarvoor de provincie de financiële consequenties draagt;
- b. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor een aantal vormen van doelgroepenvervoer met betrekking tot Leerlingen, Wmo, Participatie en Jeugd, gebaseerd op de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en het Besluit Wet maatschappelijke ondersteuning en de wetgeving betreffende het leerlingvervoer in de drie onderwijswetten: de Wet op primair onderwijs (Wpo), de Wet op expertisecentra (Wec) en de Wet op voortgezet onderwijs (Wvo) waarvoor de gemeenten de financiële consequenties dragen;
- c. Het gemeentelijke doelgroepenvervoer representeert binnen de basismobiliteit de grootste vervoervraag;
- d. De gemeenten Arnhem, Beuningen, Doesburg, Druten¹, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Montferland, Mook & Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Westervoort, Wijchen en Zevenaar zijn overeengekomen samen te werken op basis van een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid dan wel een samenwerkingsvorm waarbij één rechtspersoon aangewezen kan worden als centraal aanspreekpunt en drager van rechten en verplichtingen namens samenwerkende partijen (bv. Centrumgemeente constructie); Deze samenwerkingsvorm is nog niet gerealiseerd, maar zal uiterlijk per 1 juni 2016 tot stand zijn gebracht;
- e. De gemeente Mook & Middelaar neemt als Limburgse gemeente deel aan het regiotaxisysteem van de regio Arnhem-Nijmegen. De provincie Gelderland is met de provincie Limburg in gesprek over overdracht van BDU-middelen. De middelen voor Mook & Middelaar, zoals opgenomen in bijlage 3, komen alleen beschikbaar voor de regio Arnhem-Nijmegen als er overeenstemming met Limburg wordt bereikt;
- f. Partijen zijn van mening dat regionale samenwerking en regie goede kansen bieden voor het optimaal inspelen op de lokale en regionale vervoersvraag met een efficiënt en effectief vervoeraanbod;
- g. Partijen zien het waarborgen van de basismobiliteit als een opdracht die zij samen willen oppakken, waarbij de regio de organisatie van de basismobiliteit op zich neemt en waarbij de provincie budget en expertise beschikbaar stelt om tot een optimaal vervoeraanbod te komen;
- h. Gedeputeerde Staten zijn daarom bereid de regio een mandaat te verstrekken om een deel van hun taken ten aanzien van het vraagafhankelijk OV uit te voeren;
- i. De samenwerking tussen provincie en de regio wordt vastgelegd in deze samenwerkingsovereenkomst; bijlage 1 betreft een hoofdstuksgewijze toelichting op deze overeenkomst;
- j. De 'Visie en Kaders 2016-2018' zoals opgenomen in de brief Invulling Basismobiliteit 2016-2018 (2012-002949) van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Gelderland vormt het inhoudelijke richtsnoer onder deze overeenkomst en is bijgevoegd als bijlage 2;

En zijn het volgende overeengekomen:

¹ De gemeente Druten neemt t/m 31 december 2016 deel aan Regiotaxi Gelderland en stroomt daarom pas vanaf 1 januari 2017 in bij de regio Arnhem-Nijmegen.

2. Doelstellingen

Artikel 1 – Doelstellingen

De doelstellingen van deze samenwerkingsovereenkomst zijn:

1. Dat iedereen zich binnen de provincie zelfstandig en tegen een redelijk tarief kan verplaatsen door een herkenbaar collectief vervoeraanbod;
2. Het realiseren van een zo optimaal mogelijke aansluiting van het OV-vangnet op het OV-netwerk;
3. De uitvoering voor regiotaxi-OV over te dragen naar de regio;
4. Ruimte te creëren voor het aanbieden van andere vormen van vervoer in het kader van het OV-vangnet, naast of in plaats van regiotaxi-OV, passend binnen de wettelijke regeling en andere afspraken in de OV-concessies;
5. Wederzijdse rechten en plichten vast te leggen teneinde beleidsvoorbereiding, uitvoering, contractbeheer en innovatie effectief en efficiënt vorm te geven.

3. Looptijd

Artikel 2 - Looptijd

1. Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat de laatst tekenende partij deze overeenkomst ondertekend heeft, behoudens het in lid 2 en 3 van dit artikel bepaalde;
2. De artikelen 5.3, 5.4, 5.14 t/m 5.16 treden in werking vanaf 1 september 2016;
3. De artikelen 5.17, 8.1 t/m 8.6 en 9 treden in werking vanaf 1 januari 2017;
4. Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 1 januari 2020. Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn ook na beëindiging van deze overeenkomst van toepassing te blijven, behouden hun werking;
5. Deze overeenkomst kan maximaal drie maal met een jaar verlengd worden, waarbij partijen uiterlijk 12 maanden voor afloop van de overeenkomst hierover overeenstemming dienen te hebben bereikt.

4. Taken & bevoegdheden

Artikel 3 – Gezamenlijke taken en bevoegdheden

Provincie en de regio:

1. Hebben onderling afstemming over de samenhang en integratie van het OV-vangnet met het overige OV en de ontwikkeling van het overige doelgroepenvervoer in brede zin;
2. Evalueren de samenwerkingsovereenkomst – en de uitvoering ervan – begin 2018;
3. Stemmen het, door de regio opgestelde en in artikel 5 lid 17 beschreven, bestedingsplan af;
4. Wisselen kennis en ervaringen uit.

Artikel 4 – Taken en bevoegdheden van de provincie

De provincie:

1. Stelt het provinciale OV-beleid vast, waaronder het reizigerstarief voor het OV-vangnet;
2. Verstreckt financiële middelen conform artikel 7A en 8;
3. Brengt kennis in in het te formeren regionaal ontwikkelteam;
4. Onderhoudt contacten met aangrenzende OV-autoriteiten om te bevorderen dat het OV-vangnet, daar waar gewenst, ook goede mogelijkheden biedt om over de regio-, provincie- en landsgrenzen heen te reizen;
5. Toetst of per 1 juni 2016 een adequate samenwerkingsvorm en een adequate uitvoeringsorganisatie bestaat voor het uitvoeren van de taken van de regio en of per 1 juni 2016 de relevante contracten met marktpartijen zijn afgesloten;

6. Toetst of bij de invulling van het OV-vangnet in de regio de kwaliteit voldoende is waarbij de situatie in 2014 als referentie geldt;
7. Behoudt zich het recht voor om de financiële bijdrage aan de regio voor het OV-vangnet te beëindigen indien de kwaliteit van de invulling van basismobiliteit zoals bedoeld in het vorige lid onvoldoende blijkt, bijvoorbeeld op basis van een klanttevredenheidsonderzoek of een andere kwaliteitsmeting, echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid. In dat geval vervallen de verplichtingen voor de regio op basis van artikel 5, de leden 2, 3, 4 en 10.
8. Kan, indien toepassing is gegeven aan lid 7 van dit artikel, het OV-vangnet in eigen beheer opzetten.

Artikel 5 – Taken en bevoegdheden van de regio

De regio:

1. Zal voor 1 juni 2016 een samenwerkingsvorm inrichten met rechtspersoonlijkheid, dan wel een samenwerkingsvorm waarbij één rechtspersoon aangewezen kan worden als centraal aanspreekpunt en drager van rechten en verplichtingen (bv. Centrumgemeente constructie). Deze rechtspersoon neemt rechten en verplichtingen voortvloeiend uit deze overeenkomst over van de deelnemende gemeenten;
2. Is vanaf 1 september 2016 verantwoordelijk voor het OV-vangnet in de regio door middel van af te sluiten contracten betreffende regiotaxi ('openbaar vervoer op afroep' WP2000) of door middel van alternatieve mobiliteitsoplossingen, bij voorbeeld met inzet van vrijwilligers;
3. Vult het OV-vangnet in waarbij harmonisatie plaatsvindt met de (tot 1 januari 2017) voor Regiotaxi Gelderland geldende systeemkenmerken voor regiotaxi-OV tenzij na afstemming met de provincie tot wijziging wordt besloten;
4. Voert voor OV-regiotaxi het verplichte OV-advies in met de bestaande voorwaarden van Regiotaxi Gelderland; hiervoor wordt in deze overeenkomst uitgegaan van een volumedaling van 40% ten opzichte van het OV-volume van 2013.
5. Faciliteert en stimuleert dat gemeenten en eventuele andere partijen ook andere onderdelen van hun doelgroepenvervoer geheel of gedeeltelijk onderbrengen in het regionale systeem van basismobiliteit;
6. Is bevoegd de gemeenten in de regio binnen de overeengekomen samenwerkingsstructuur ter uitvoering van deze overeenkomst te binden;
7. Zorgt binnen de regio voor regionale afstemming tussen gemeenten;
8. Draagt zorg voor de organisatie en ondersteuning van de overlegstructuur;
9. Is verantwoordelijk voor de wijze waarop de regionale regie wordt ingevuld;
10. Is verantwoordelijk voor de in- of aanbesteding, het contractbeheer, een adequate klachtenregeling en de monitoring van de kwaliteit van het OV-vangnet;
11. Heeft uiterlijk op 1 juni 2016 een uitvoeringsorganisatie, voor het uitvoeren van de werkzaamheden genoemd in artikel 5.10;
12. Is verantwoordelijk voor het uiterlijk op 1 juni 2016 sluiten van overeenkomsten met uitvoerende marktpartijen;
13. Waarborgt in de te sluiten overeenkomsten de continuïteit en kwaliteit van het OV-vangnet door bij voorbeeld het opnemen van boeteclausules, een bonus-/malusregeling en het eisen van voldoende verzekering;
14. Is verantwoordelijk voor adequate kwartaalrapportages over het gebruik en de kostenontwikkeling van het OV-vangnet in een nader door de regio en Gedeputeerde Staten vast te stellen format;
15. Is verantwoordelijk voor de monitoring van de kwaliteit van de basismobiliteit jaarlijks onder alle doelgroepen volgens een nader te bepalen format;
16. Stelt jaarlijks een verantwoording op waaruit blijkt wat de kosten zijn geweest voor het uitvoeren van de gemandateerde taak;

17. Stelt een bestedingsplan op voor eventuele overschotten van middelen voor de gemandateerde OV-taak en voert dit plan uit na afstemming bedoeld in artikel 3.3;
18. Is bevoegd, onverminderd de verplichting in te staan voor de in mandaat uitgeoefende taken en bevoegdheden, haar taken geheel of gedeeltelijk te beleggen bij een regiecentrale of een andere derde partij.

5. Samenwerkingsstructuur

Artikel 6 - Overlegstructuur

1. Tussen partijen vindt geregeld overleg plaats in een overlegstructuur bestaande uit de volgende onderdelen:
 - Een regionaal bestuurlijk gremium en;
 - Een ambtelijke regionale projectgroep.
2. Gedeputeerde Staten zijn adviseur van het regionaal bestuurlijk gremium en geven gevraagd en ongevraagd advies en nemen, vertegenwoordigd door de gedeputeerde Economie, Mobiliteit en Omgevingsvergunningen en -handhaving – of een ambtelijk vertegenwoordiger, minimaal eenmaal per jaar - of op uitnodiging vaker – deel aan de beraadslagingen van het bestuurlijke gremium.

Artikel 7 – Samenstelling, werkwijze en taken regionale projectgroep

1. Er wordt één ambtelijke regionale projectgroep samengesteld, te noemen ‘de projectgroep’.
2. De projectgroep bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende gemeenten en de provincie.
3. De projectgroep komt minimaal vier maal per jaar bijeen.
4. De projectgroep bereidt de besluiten voor van de regio en de provincie en zorgt terzake voor de nodige afstemming tussen partijen.
5. De taken van de projectgroep zijn in elk geval:
 - a. Ontwikkelen: ontwikkeltaken gericht op de doorontwikkeling van de basismobiliteit betreffende onder andere de integratie of afstemming tussen OV en doelgroepenvervoer, de ontwikkeling van vervoeralternatieven in het OV-vangnet en de aanpassing van de kenmerken van OV-regiotaxi.
 - b. Beheer: adviseren over beheertaken van de regio gericht op kwaliteit en kosten van het vervoersysteem betreffende onder andere tarieven, uitvoeringskwaliteit, klanttevredenheid, contractbeheer, klachten, managementinformatie, financiering en kostenbeheersing.
6. De projectgroep kan taak- en werkgroepen instellen die zich richten op één of meer taken van de Projectgroep, waarbij in ieder geval een ontwikkelteam.
Het ontwikkelteam richt zich specifiek op de taken genoemd in lid 5.a.
Het ontwikkelteam bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie, de OV-concessiehouder(s), de eventuele regiecentrale en/of taxivervoerder(s).

6. Financieel

Artikel 7A – Kosten en bijdrage van de provincie voor de periode 1 september 2016– 1 januari 2017

1. In het jaar 2016 wordt aangesloten bij de financiële systematiek van de Stadsregiotaxi waarvan het contract afloopt op 1 september 2016. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten een vergoeding verstrekken van circa € 2,60 per zone (rekening houdend met de NEA-index van 2016) voor de periode 1 september 2016 - 1 januari 2017 tot een maximum van de provinciale bijdrage over de periode 1 september 2015 - 1 januari 2016.

2. De financiële middelen van de provincie voor de periode 1 september 2016- 1 januari 2017 worden beschikbaar gesteld vanaf augustus 2016 als de uitslagen van de regionale aanbestedingen bekend zijn en een start kan worden gemaakt met de uitvoering van het vervoer op 1 september 2016.
3. Bij dreigende budgetoverschrijding dienen door de regio beheersmaatregelen te worden getroffen. Indien onverhoopt toch budgetoverschrijding optreedt, treden provincie en regio met elkaar in overleg over het aanspreken van de risicobuffer in de begroting van de Stadsregiotaxi 2016.

Artikel 8 – Kosten en bijdrage van de provincie voor de periode 2017-2019

1. Gedeputeerde Staten verstrekken voor de periode 2017-2019 jaarlijks een taakstellend budget à € 1.109.087,- (prijspeil 2014) voor de gemandateerde taak (OV en beheer), als bedoeld in art. 5.2.
2. De regio is vanaf 1 januari 2017 financieel risicodragend voor het OV-vangnet, behoudens in de situaties zoals beschreven in de leden 3, 4 en 5 van dit artikel.
3. Indien verlaging van het reizigerstarief van OV-regiotaxi door de provincie ervoor zorgt dat het voor de regio, op basis van lid 1 van dit artikel, beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden, zal de provincie deze overschrijding compenseren.
4. Wanneer door toepassing te geven aan artikel 9 en met inachtnaam van het gestelde in artikel 9, het op basis van lid 1 van dit artikel 8 beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden, zal de provincie deze overschrijding compenseren.
5. Wanneer bij invoering van het OV-advies, zoals genoemd in artikel 5 lid 4, uit analyse blijkt dat in de periode 1 september 2016 – 1 september 2017 een volumedaling optreedt die kleiner is dan 40% ten opzichte van het OV-volume van 2013, dan zal de provincie het verschil compenseren.
6. De regio ontvangt in de periode 2017-2019 jaarlijks van de provincie een (exploitatie-)subsidie voor het door haar te organiseren Wmo-vervoer, waarbij sprake is van een overgangsregeling. Deze subsidie bedraagt € 3.525.610,- in 2017, € 2.675.565,- in 2018 en € 1.825.521,- in 2019 (prijspeil 2014).
7. De in de leden 1 en 6 genoemde bedragen worden jaarlijks geïndexeerd conform de indexering die het Rijk toepast op de BDU of de daarvoor in de plaats komende regeling. Bij een verlaging van de BDU door het Rijk vindt geen korting plaats op deze bedragen.
8. De financiële middelen van de provincie voor de periode 2017-2019 worden beschikbaar gesteld vanaf december 2016.
9. De kosten van ambtelijke en bestuurlijke inzet worden tussen partijen niet verrekend.
10. De methodiek waarmee de bedragen in dit artikel tot stand zijn gekomen en de opbouw van deze bedragen zijn bijgevoegd in bijlage 3.
11. Alle bedragen genoemd in deze overeenkomst zijn exclusief BTW. Partijen dragen zelf zorg voor afdracht en terugvordering van BTW.

7. Alternatieven

Artikel 9 – Invulling alternatieven

Indien de provincie lijndienstvoorzieningen aanpast en een andere vervoeroplossing gewenst is voor de resterende vraag, treden partijen met elkaar in de projectgroep in overleg over de meest efficiënte inrichting van het OV-vangnet om daarmee budgetoverschrijding van het aan de regio beschikbaar gestelde OV-budget zoveel mogelijk te voorkomen.

8. Overige bepalingen

Artikel 10 – Aansprakelijkheid en vrijwaring

De regio vrijwaart de provincie voor schade voortvloeiend uit de activiteiten van op basis van deze overeenkomst gecontracteerde derden.

Artikel 11 – Opzegging en wijziging

1. Indien de toets bedoeld in artikel 4 lid 5 tot een negatief oordeel leidt kan de provincie deze overeenkomst ontbinden echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid.
2. De provincie kan de financiële bijdrage zoals bedoeld in artikel 8 lid 6 beëindigen echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid.
3. De regio is bevoegd deze overeenkomst op te zeggen met een opzegtermijn van 12 maanden.
4. Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die gevolgen hebben voor de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst en hieruit kosten voortvloeien, zullen partijen zo snel mogelijk over de noodzaak van wijziging van deze samenwerkingsovereenkomst in overleg treden. Het bepaalde in artikel 6:258 BW is van toepassing.
5. Bij wijziging in voor deze overeenkomst relevante wet- en regelgeving, treden partijen met elkaar in overleg teneinde een oplossing te bereiken die zo dicht mogelijk blijft bij de bepalingen van deze overeenkomst.
6. Partijen treden in overleg binnen 1 maand, nadat een partij de wens tot opzegging of wijziging van de overeenkomst aan de andere partij schriftelijk heeft medegedeeld.

Artikel 12 – Geschillen

1. Een partij die van mening is dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partij(en) mee. Deze mededeling bevat een gemotiveerde aanduiding van het geschil.
2. Binnen 20 werkdagen na dagtekening van de in het eerste lid bedoelde mededeling zendt elke partij de andere partij haar zienswijze omtrent het geschil alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan aan de andere partij.
3. Binnen 40 werkdagen na dagtekening van de in het eerste lid bedoelde mededeling overleggen partijen over een oplossing van het geschil. Elk der partijen kan zich door deskundigen laten bijstaan.
4. Alle geschillen in verband met deze samenwerkingsovereenkomst of met afspraken die daarmee samenhangen behoudens de geschillen bedoeld in artikel 11 lid 2, worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter. Een partij kan zich echter pas tot die rechter wenden, indien een geschil niet volgens de procedure van het 1e tot en met 3e lid binnen 10 weken is opgelost. Een partij kan zich wél te allen tijde in Kort Geding tot de bevoegde burgerlijke rechter wenden, zonder de procedure van het eerste tot en met het derde lid te hebben gevolgd.
5. Elk der partijen draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het 1e tot en met het 4e lid van dit artikel.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend.

Arnhem, d.d.....
Provincie Gelderland

Arnhem, d.d.....
Regio Arnhem-Nijmegen

Mevr. C.G. Bieze
Gedeputeerde Economie, Mobiliteit en
Omgevingsvergunningen en -handhaving

De heer H.J. Kaiser
Burgemeester gemeente Arnhem

Begrippenlijst in de zin van deze samenwerkingsovereenkomst

- OV: openbaar vervoer.
- Basismobiliteit: De mogelijkheid voor een ieder in Gelderland om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen door middel van collectief vervoer per auto, door middel van het OV-vangnet of het doelgroepenvervoer.
- OV-vangnet: het aanvullende OV-vervoeraanbod dat wordt ingezet daar waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst, in vorm van OV-Regiotaxi en/of andere adequate alternatieven.
- OV-Regiotaxi: vorm van vraagafhankelijk openbaar vervoer die wordt ingezet voor de uitvoering van het OV-vangnet.
- Regiecentrale: partij die uitvoering geeft aan het met elkaar afstemmen en efficiënt inrichten van het OV-vangnet en het doelgroepenvervoer.
- Doelgroepenvervoer: is het geheel aan niet-openbare vervoersystemen gebaseerd op wettelijke regelingen voor specifieke doelgroepen.
- Uitvoeringsorganisatie: De organisatie die uitvoering geeft aan in ieder geval de volgende taken van de regio: in- of aanbesteding, contractbeheer, klachtenregeling, monitoring van het gebruik en de kwaliteit.

Bijlage 1

Toelichting op Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit

In dit document wordt per hoofdstuk van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit de intentie ervan kort beschreven. Daarnaast wordt ingezoomd op een aantal specifieke artikelen, omdat het bij deze artikelen voor het juiste begrip wenselijk is om de specifieke achterliggende intenties te benoemen.

Algemene opmerkingen vooraf

De Stadsregiotaxi, zoals de regio Arnhem-Nijmegen deze kent tot 1 september 2016, verschilt op een aantal punten qua opzet en financiering van de Regiotaxi Gelderland zoals de andere Gelderse regio's deze momenteel kennen.

- De huidige Stadsregiotaxi kent maar één systeem, met één type reiziger. Regiotaxi Gelderland maakt aan de voorkant onderscheid tussen OV- en Wmo-reizigers.
- De Stadsregiotaxi kent hierdoor een afwijkende financiële systematiek. Voor elke zone wordt het verschil tussen het reizigerstarief en de kostprijs van de zone vergoed. In de overige regio's wordt onderscheid gemaakt tussen OV en Wmo-reizigers. De provincie betaalt wel het verschil tussen het reizigerstarief en de kostprijs van een OV-zone (dit is namelijk haar wettelijke taak), maar levert aan de Wmo-zones een vrijwillige bijdrage van € 0,84 (prijspeil 2014). Deze bijdrage per Wmo-zone is lager dan de generieke bijdrage per zone van de Stadsregiotaxi.
- De Stadsregiotaxi kent momenteel geen verplicht OV-advies voor de OV-regiotaxireiziger. Een verplicht OV-advies houdt in dat als er een goed alternatief is om met het reguliere OV te reizen dit opgevolgd dient te worden. Als men toch met Regiotaxi wil reizen, dan kan dit uitsluitend tegen kostprijs.
- De reizigerstarieven van de Stadsregiotaxi (€ 2,30 – tarief 2015) en de Regiotaxi Gelderland (€ 2,- tarief 2015) verschillen.

De provincie heeft het lopende Stadsregiotaxi-contract ongewijzigd overgenomen. Met de ingang van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 op 1 september 2016 zullen een aantal kenmerken van de Stadsregiotaxi veranderen.

1. Er zal onderscheid gemaakt worden tussen de OV-reiziger enerzijds en de WMO-reiziger anderzijds. De OV-reiziger gebruikt de Regiotaxi als 'OV-vangnet': aanvullend OV-vervoeraanbod dat wordt ingezet daar waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst. De Wmo-reiziger gebruikt de Regiotaxi omdat hij/zij niet in staat is om met het reguliere OV te reizen.
2. Het OV-deel is een niet overdraagbare verantwoordelijkheid van de provincie, die zij mandateert aan de regio's. Dit betekent dat de regio's het OV-deel namens de provincie gaan uitvoeren, maar dat de provincie verantwoordelijk blijft. De provincie zal dan ook mee blijven sturen op het OV-deel.
3. De provincie kan sturen door aanpassen van het OV-reizigerstarief (is in de regio Arnhem-Nijmegen € 2,30 in 2015 en in de overige regio's € 2,- in 2015). Ook kan zij sturen op het invoeren van een verplicht OV-advies. Dit heeft in de overige regio's geleid tot een flinke daling van het Regiotaxi-gebruik en de hiermee samenhangende kosten. Beide ingrepen hebben invloed op het vervoersvolume. Er zal goed gemonitord moeten worden wat het daadwerkelijke effect is. De provincie stelt op basis van de samenwerkingsovereenkomst voldoende financiële middelen beschikbaar om de OV-vangnetfunctie uit te voeren.
4. De gemeenten zijn op hun beurt verantwoordelijk voor het Wmo-deel van het vervoer. Zij zullen de voor hen beschikbare sturingsinstrumenten hanteren. De provincie streeft naar harmonisatie van haar beleid ten aanzien van de financiering van het Wmo-vervoer in de

provincie, wat betekent dat de bijdrage per Wmo-zone in de voormalige Stadsregio zal worden afgebouwd tot € 0,84 (prijsspeil 2014).

Het gezamenlijk streven is om binnen de afgesproken kaders goed (openbaar) vervoer te verzorgen voor de inwoners van Gelderland en specifiek de regio's Arnhem en Nijmegen.

Hoofdstuk 1: Partijen en overwegingen

De intentie van hoofdstuk 1 is om de partijen die met elkaar de samenwerking aangaan te introduceren. Er is opgenomen wie er afspraken met elkaar maken en wat de overwegingen voor de samenwerking zijn.

Hoofdstuk 2: Doelstellingen

De intentie van hoofdstuk 2 is om de doelstellingen van de samenwerkingsovereenkomst weer te geven. Het is de gezamenlijke doelstelling van provincie en regio dat iedereen in de provincie zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief kan verplaatsen door een herkenbaar collectief vervoeraanbod (basismobiliteit) en dat de aansluiting van het OV-vangnet op het reguliere netwerk van openbaar vervoer zo optimaal mogelijk geregeld is. Onder OV-vangnet wordt daarbij het aanvullende OV-vervoeraanbod verstaan dat wordt ingezet daar waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst. Het OV-vangnet bestaat nu uitsluitend uit OV-regiotaxi, maar er wordt ruimte gecreëerd voor adequate alternatieven. De uitvoering van OV-regiotaxi wordt overgedragen van provincie naar de regio.

Hoofdstuk 3: Looptijd

De intentie van hoofdstuk 3 is om weer te geven voor welke periode afspraken worden gemaakt, welke artikelen wanneer in werking treden en welke verlengingsmogelijkheden er zijn.

In de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit worden afspraken gemaakt voor de periode 1 september 2016 tot 1 januari 2020. Op dit moment ligt er dus nog niets vast over het al dan niet continueren van de samenwerking en financiering in 2020 en verder. Begin 2018 worden de samenwerkingsovereenkomsten geëvalueerd en wordt bepaald op welke wijze en tegen welke condities in de jaren na 2019 de organisatie van de basismobiliteit en het doelgroepenvervoer het beste kan worden ingevuld, mede in het licht van de maatschappelijke ontwikkeling. In de door Provinciale Staten vastgestelde OV-visie is wel het volgende vastgelegd: *“Daar waar de reizigersstromen afnemen, of diffuser worden zetten wij samen met de regio in op flexibel vervoer. We noemen dit flexnet, een net van verschillende vervoersconcepten van marktpartijen en vrijwilligers die deze vraag bedienen en op maat gesneden zijn naar de wens van de reiziger. In het flexnet kan integratie plaatsvinden met het gemeentelijke, vraagafhankelijke doelgroepenvervoer. Het OV vangnet zoals dat nu door de regiotaxi ingevuld wordt maakt daar onderdeel van uit.”* De stappen die we nu zetten hebben dan ook een structurele beleidsmatige onderbouwing, waarbij het voor de hand ligt dat de provincie hierover in de periode 2020 en verder ook verdere afspraken met de regio's wil maken om samen het flexnet verder te ontwikkelen in combinatie met het gemeentelijke doelgroepenvervoer.

Specifieke toelichting bij artikel 2 lid 4:

“Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 1 januari 2020. Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn ook na beëindiging van deze overeenkomst van toepassing te blijven, behouden hun werking;”

Bij verplichtingen die ook na beëindiging van de overeenkomst van toepassing blijven moet gedacht worden aan de financiële afwikkeling van de contracten en de samenwerkingsovereenkomst, het afronden en eventueel overdragen van monitoringsgegevens, afronding klachtenregeling en eventueel lopende geschillen etc.

Hoofdstuk 4: Taken & bevoegdheden

De intentie van dit hoofdstuk is om de gezamenlijke en afzonderlijke taken en bevoegdheden van de regio en provincie te schetsen.

Specifieke toelichting bij artikel 4 lid 7:

“De provincie behoudt zich het recht voor om de financiële bijdrage aan de regio voor het OV-vangnet te beëindigen indien de kwaliteit van de invulling van basismobiliteit zoals bedoeld in het vorige lid onvoldoende blijkt, bijvoorbeeld op basis van een klanttevredenheidsonderzoek of een andere kwaliteitsmeting, echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid. In dat geval vervallen de verplichtingen voor de regio op basis van artikel 5, de leden 2, 3, 4 en 10.”

De provincie zal slechts bij zeer zwaarwegende redenen besluiten om de OV-bijdrage te stoppen en niet voordat de genoemde procedure zorgvuldig is doorlopen. Bij zwaarwegende redenen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan: a) de regio verandert zonder overleg de systeemkenmerken van het OV-deel van regiotaxi, of b) de vervoerder levert een wanprestatie. Het is aan de regio om dit risico in het bestek of het uitvoeringscontract af te dekken.

Specifieke toelichting bij artikel 5 lid 17:

“De regio stelt een bestedingsplan op voor eventuele overschotten van middelen voor de gemandateerde OV-taak en voert dit plan uit na afstemming bedoeld in artikel 3.3;”

Dit bestedingsplan heeft een incidenteel karakter en heeft betrekking op een overschot in de voorafgaande periode. Voorbeeld: Als blijkt dat er in 2017 een overschot is, dan kan hiervoor een bestedingsplan gemaakt worden voor het hierop volgende jaar. Het bestedingsplan wordt dus gemaakt op basis van werkelijke overschotten en niet op basis van verwachtingen.

Hoofdstuk 5: Samenwerkingsstructuur

De intentie van hoofdstuk 5 is om de samenwerkingsstructuur die voortkomt uit de overeenkomst weer te geven. Het gaat dan om overlegstructuren en de oprichting van een regionale projectgroep met ontwikkelteam.

Specifieke toelichting bij artikel 7 lid 4

“De projectgroep bereidt de besluiten voor van de regio en de provincie en zorgt terzake voor de nodige afstemming tussen partijen”.

Het betreft hier afzonderlijke besluitvorming van provincie en regio's, maar dit gebeurt wel in overleg.

Hoofdstuk 6: Financieel

De intentie van dit hoofdstuk is om de financiële afspraken weer te geven die provincie en regio met elkaar maken. Artikel 7A betreft de periode 1 september 2016- 1 januari 2017, artikel 8 betreft de periode 1 januari 2017 – 1 januari 2020.

Specifieke toelichting bij artikel 8 lid 3

“Indien verlaging van het reizigerstarief van OV-regiotaxi door de provincie ervoor zorgt dat het voor de regio, op basis van lid 1 van dit artikel, beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden, zal de provincie deze overschrijding compenseren.”

De provincie bepaalt het reizigerstarief van de OV-regiotaxi. Dit kan invloed hebben op de volumes in OV-regiotaxi. De intentie van artikel 8 – lid 3 is om vast te leggen dat de regio geen financieel risico

loopt als de provincie besluit om het reizigerstarief te verlagen. Mocht een verlaging van het reizigerstarief leiden tot aantoonbare overschrijding van het OV-budget, dan zal de provincie deze overschrijding compenseren.

Hoofdstuk 7: Invulling alternatieven

Aanvankelijk was het idee om de provincie risicodragend te laten zijn voor het OV-deel en de regio voor het Wmo-vervoer, conform hetgeen hierover in bijlage 1 van de overeenkomst is opgenomen. Deze insteek kent echter het nadeel dat ingrepen in het ene deel van het vervoer effect kunnen hebben op het andere deel. Hierdoor lopen beide partijen het risico dat zij financieel nadeel ondervinden van het handelen van de ander. De ervaring van de afgelopen jaren heeft geleerd dat dit de onderlinge samenwerking kan verstoren. In gezamenlijkheid hebben de regio's en provincie om deze reden besloten dat de risico's bij de regio zouden komen te liggen, zodat deze het geheel integraal kunnen aansturen. Echter, met de aantekening dat er in de overeenkomst wel iets geregeld moest worden voor de knoppen waaraan de provincie kan draaien: het reizigerstarief (zie toelichting op artikel 8 lid 3) en eventuele ingrepen in het OV-net (artikel 9 en artikel 8 lid 4).

Specifieke toelichting bij artikel 8 lid 4 in combinatie met artikel 9

Artikel 8 lid 4: "Wanneer door toepassing te geven aan artikel 9 en met in acht name van het gestelde in artikel 9, het op basis van lid 1 van dit artikel 8 beschikbare taakstellend OV budget, aantoonbaar wordt overschreden, zal de provincie deze overschrijding compenseren."

Artikel 9: "Indien de provincie lijndienstvoorzieningen aanpast en een andere vervoeroplossing gewenst is voor de resterende vraag, treden partijen met elkaar in de projectgroep in overleg over de meest efficiënte inrichting van het OV-vangnet om daarmee budgetoverschrijding van het aan de regio beschikbaar gestelde OV-budget zoveel mogelijk te voorkomen."

Wanneer de provincie in de toekomst zou besluiten om in te grijpen in het lijnennet, dan kan dit invloed hebben op de volumes van de OV-regiotaxi. Om te voorkomen dat de regio's hierdoor financieel risico lopen, zijn artikel 8, lid 4 en artikel 9 in het leven geroepen. Indien de provincie besluit om lijndienstvoorzieningen aan te passen, dan treden de verschillende partijen in de projectgroep in overleg over alternatieven en een efficiënte inrichting van het OV-vangnet. Indien blijkt dat het budget voor de OV-vangnetfunctie alsnog wordt overschreden, dan zal de provincie deze meerkosten compenseren. Hiermee is het financiële risico voor de regio afgedekt.

Hoofdstuk 8: Overige bepalingen

In dit hoofdstuk zijn de bepalingen opgenomen die tot nu toe nog niet aan bod zijn gekomen, namelijk: aansprakelijkheid en vrijwaring, opzegging en wijziging - en geschillen. De intentie van dit hoofdstuk is om in het geval van opzegging/wijziging en geschillen te komen tot een zo goed mogelijk proces, dat hopelijk leidt tot oplossen van de problemen en pas in een uiterste geval uitmondt in het beëindigen van de afspraken. Daarbij rekening houdend met noodzakelijke termijnen zodat te allen tijde het belang van de reizigers kan worden gewaarborgd.

Specifieke toelichting op artikel 11, lid 2

"De provincie kan de financiële bijdrage zoals bedoeld in artikel 8 lid 6 beëindigen echter slechts nadat de procedure genoemd in artikel 12 leden 1 t/m 3 is doorlopen en dit niet tot een bevredigend resultaat heeft geleid."

De provincie zal niet zomaar de bijdrage aan het Wmo-vervoer stopzetten. Zij zal dit alleen doen met een zwaarwegende reden in het geval van een geschil. Dit zou bijvoorbeeld een geschil kunnen zijn over het onderbrengen van het vervoer van (alle) Wmo-ers in het OV-deel als voorliggende voorziening. Het stoppen van de Wmo-bijdrage betekent overigens niet het einde van de overeenkomst. De overige afspraken (zoals de mandatering van de OV-taak) blijven in deze situatie in stand.

Bijlage 2

Visie en kaders voor samenwerking

NB: deze notitie is eerder bijgevoegd en vastgesteld als bijlage bij Statenbrief Invulling Basismobiliteit 2016-2018 (2012-002949). Als bijlage bij de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit zijn een aantal data in deze notitie geactualiseerd. De geactualiseerde data zijn *cursief* weergegeven. Dit zijn de data zoals die afgesproken zijn voor de overige 5 Gelderse regio's. Voor de regio Arnhem-Nijmegen gelden maatwerkafspraken.

Inleiding

De provincie en de Gelderse regio's zoeken in een open proces op welke wijze het doelgroepenvervoer in combinatie met het regionaal ontsluitende openbaar vervoer efficiënter kan worden vorm gegeven. In de verschillende regio's zijn/worden studies uitgevoerd waarin de huidige aansturing en vervoerkundige efficiency worden doorgelicht en aanbevelingen worden gedaan voor verbetermogelijkheden.

Inmiddels heeft een evaluatie plaatsgevonden van de (tussentijdse) resultaten van de studies. Hieruit is naar voren gekomen dat het doelgroepenvervoer (speciaal vervoer van mensen met een beperking) en het aanvullende (openbaar) vervoer naar de toekomst toe steeds meer met elkaar zullen samenhangen. De beschikbare resultaten zijn gebruikt voor het formuleren van kaderstellende afspraken zoals in deze notitie opgenomen.

Visie

Onze visie is dat er op regionale schaal regiecentra ontstaan die regie voeren over het regionale kleinschalige openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Deze 'regiecentrales' werken in opdracht van gemeenten met ondersteuning van de provincie. De scope van de regiecentrales kan per regio verschillen, maar betreft in ieder geval het huidige regiotaxivervoer (Wmo-vervoer en OV-vervoer) en eventuele andere oplossingen voor de witte vlekken in het openbaar vervoeraanbod (gezamenlijk te benoemen als aanvullend vervoer). De regiecentrales kunnen daarnaast een groeipad volgen, waarbij op flexibele wijze wordt ingespeeld op de ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer en de wens van gemeenten en andere partijen om hieraan op regionale schaal invulling aan te geven.

De regiecentrales organiseren een vraaggericht (maatwerk-)vervoeraanbod, dat kan bestaan uit diverse vervoervormen zoals de huidige Regiotaxi, kleinschalige servicelijnen, buurtbussen, andere vormen van vrijwilligersvervoer en vormen van geregeld doelgroepenvervoer zoals het leerlingenvervoer, vervoer naar dagbesteding, WSW-bedrijven etc.

De regiecentrale past als concept in de opgave van gemeenten om de vervoersvraag van mensen met een beperking zo efficiënt mogelijk te beantwoorden op basis van de kanteling van de Wmo. De bezuinigingsopgave die is gekoppeld aan de decentralisaties in het sociale domein, vraagt om een efficiënte toedeling van zorg en voorzieningen; dat geldt ook voor het vervoer van speciale doelgroepen (AWBZ, leerlingen, Wmo, Wsw). Het uitgangspunt is niet langer de verstrekking van een voorziening, maar het beantwoorden van de vraag van de cliënt. Daarbij wordt een beroep gedaan op het zelfplossend vermogen en de eigen kracht van de samenleving. Mantelzorg en vrijwilligersinitiatieven spelen nadrukkelijk een rol in het beantwoorden van de vervoersvraag. Ook het terugdringen van de vraag door voorziening en cliënt dicht bij elkaar te brengen behoort tot de mogelijkheden. De regiecentrale speelt een rol in het toedelen van de vervoersvraag aan de meest efficiënte vervoersmogelijkheden en het slimmer organiseren van het professioneel contractvervoer van mensen die dat echt nodig hebben.

Voor de provincie is het waarborgen van de basismobiliteit het belangrijkste doel dat gerealiseerd moet worden. Onder basismobiliteit wordt verstaan de mogelijkheid voor de inwoners van Gelderland om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te verplaatsen. De basismobiliteit gaat daarmee vooral over het aanvullende vervoeraanbod in het buitengebied en van/naar kleine kernen waar te weinig vervoervraag is voor het exploiteren van een reguliere lijndienst. De overtuiging is dat op gemeentelijke en lokale schaal effectiever en efficiënter op de vervoervraag kan worden ingespeeld dan dat de provincie dat met het reguliere OV kan doen.

Om tot de regiecentrales te komen worden per regio nieuwe samenwerkingsovereenkomsten afgesloten tussen de provincie en de regio's. Belangrijk hierbij is dat de regio's aan zet zijn als het gaat om het initiëren van de ontwikkelingen in de regio. De provinciale rol betreft de inbreng van financiële middelen en expertise in combinatie met een verankering van de provinciale doelen in de samenwerkingsovereenkomst.

Belangrijk voor de slaagkans van de visie is dat in de regio's voldoende draagvlak bestaat voor de beoogde werkwijze en dat er zo goed mogelijk wordt aangesloten op bestaande structuren van samenwerking. Het is daarom mogelijk dat er per regio verschillende varianten van de regiecentrale ontstaan, waarmee kan worden ingespeeld op de regionale diversiteit.

Uitgangspunten Samenwerkingsovereenkomsten

Belangrijk voor het realiseren van de visie is dat er in 2014 overeenkomsten worden afgesloten tussen provincie en regio's. Deze samenwerkingsovereenkomsten vormen de basis voor het opzetten van de organisatiestructuur waarmee vanaf 1 januari 2017 het vervoer wordt georganiseerd, gepland en uitgevoerd. In de regiocontracten worden de volgende elementen vastgelegd:

1. Provincie en regio zien het waarborgen van de basismobiliteit als een gezamenlijke opgave, waarbij partijen op gelijkwaardige basis met elkaar samenwerken om tot een optimaal vervoeraanbod te komen.
2. Binnen de samenwerking voert de regio de regie over de basismobiliteit in combinatie met (delen van) het doelgroepenvervoer.
3. De overheveling van taken van de provincie naar de regio beperkt zich in deze contractperiode tot Regiotaxi, inclusief de vangnetfunctie voor de OV-reiziger. Verder zal experimenteeruimte worden ingebouwd voor de regionale aansturing van ander ontsluitend, aanvullend (openbaar) vervoer. Dit is onder andere afhankelijk van de behoefte van de regio en de ontwikkeling van de regiecentra, evenals van de mogelijkheden die de lopende OV-concessies bieden.
4. Het is aan de regio's om te komen tot een samenhangende regio-indeling, waarbij in principe kan worden aangesloten bij de huidige regio-indeling in Regiotaxi Gelderland. De penvoerdersrol in de samenwerking kan worden ingevuld door een (bestaande) WGR-regio of door een (centrum-) gemeente. Het is aan de regio's om hierover een keuze te maken.
5. Het is de wens van de provincie om het samenwerkingsmodel ook met de gemeenten in de Stadsregio Arnhem Nijmegen toe te passen. Voor de gemeenten in de Stadsregio geldt daarbij mogelijk een afwijkend tijdsplan, gezien de nog bestaande onzekerheid over de status van de WGR+ en de looptijd van het Regiotaxicontract. Het is aan de gemeenten in de Stadsregio om te bepalen of zij als één of meerdere regio's het contract met de provincie willen aangaan.
6. De provincie draagt in de regionale samenwerking bij door middelen en kennis in te brengen in een te formeren regionaal ontwikkelteam.

7. De beschikbare middelen van de provincie bedragen voor de jaren 2017 – 2019 € 6 miljoen per jaar². De verdeling van deze middelen over de regio's vindt plaats op basis van de huidige provinciale bijdragen aan Regiotaxi Gelderland per regio. De bijdrage zal worden opgebouwd uit een vaste, vrij besteedbare bijdrage (in het verlengde van de huidige bijdrage aan het Wmo-vervoer), een vaste provinciale bijdrage aan de regionale organisatie en het beheer, en een bijdrage voor de OV-vangnetfunctie waarvoor de provincie risicodragend is.
8. Provincie en gemeenten streven naar een optimale aansluiting van het regionale kleinschalige vervoer op de belangrijkste knooppunten van het OV-netwerk. Het regionale ontwikkelteam zorgt hierbij voor een optimale invulling.
9. De provincie streeft ernaar dat het maatwerkvervoer ook goede mogelijkheden biedt om over de regio- en provinciegrenzen heen te reizen. De provincie bewaakt hiervoor onder meer de contacten met de aangrenzende OV-autoriteiten.
10. Het reguliere openbaar lijndienstvervoer en het maatwerkvervoer vormen communicerende vaten. De provincie spant zich in voor het vergroten van de integratiemogelijkheden van mensen met een beperking in het openbaar vervoer. Uiteraard wordt voldaan aan de landelijke eisen die worden gesteld ten aanzien van de toegankelijkheid van materieel, halte infrastructuur en reisinformatie. Bij het eventueel opheffen van bestaande zwakke buslijnen gedurende de looptijd van het regiocontract, wordt budget beschikbaar gesteld voor het maatwerkvervoer dat door de regiecentrale als alternatief wordt ontwikkeld en aangeboden.
11. Het invullen van de regionale basismobiliteit met een vorm van openbaar vraagafhankelijk vervoer vormt de minimale basis voor de regionale samenwerkingsovereenkomsten. Op basis van een cafetariamodel wordt gefaciliteerd dat gemeenten en eventuele andere partijen ook (andere) onderdelen van hun doelgroepenvervoer geheel of gedeeltelijk onderbrengen bij de regiecentrale. Hiermee worden de effectiviteit, efficiency en flexibiliteit van het regionale vervoersysteem verder vergroot. De regionale samenwerkingsovereenkomsten moeten in deze opties voorzien, waarbij ingroei van diverse vormen van vervoer ook gedurende de looptijd kan plaatsvinden.
12. De wijze van inkoop van het vervoer volgt het principe van de regiecentrale waarbij de planning van het vervoer separaat wordt gecontracteerd van de uitvoering van ritten. Hierdoor kunnen meerdere vervoerders gecontracteerd worden en vindt aanbesteding van de uitvoering van het vervoer MKB-vriendelijk plaats op basis van de nieuwe Aanbestedingswet.
13. *Begin 2018* worden de samenwerkingsovereenkomsten geëvalueerd en wordt bepaald op welke wijze en tegen welke condities in de jaren na 2019 de organisatie van de basismobiliteit en het doelgroepenvervoer het beste kan worden ingevuld, mede in het licht van de maatschappelijke ontwikkeling.
14. De nieuwe samenwerking die wordt bezegeld in de overeenkomsten zal effect hebben op de ambtelijke ondersteuningsstructuur. Op deze effecten moet door beide partijen tijdig worden geanticipeerd om aanpassing van - en verankering in - de provinciale en regionale organisatie mogelijk te maken.

²Dit bedrag is exclusief de middelen voor de gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen. Deze worden separaat vastgesteld en zijn opgenomen in bijlage 3

Op basis van bovenstaande uitgangspunten liggen er een aantal keuzes open die met name door de gemeenten moeten worden ingevuld.

Een belangrijke keuze hierbij is de invulling van de regionale samenwerking en het vormgeven en aansturen van de regionale regiecentrale:

- a. Welke partijen werken daarin samen?
- b. Welke vervoersstromen worden hierin op welke termijn ondergebracht?
- c. Hoe wordt de organisatie van de regionale regiecentrale regionaal vormgeven?
 - Door een private of publieke partij?
 - In opdracht van een gemeenschappelijke regeling of een gemeente als penvoerder?

Uiterlijk *1 januari 2016* dient de regio een bevoegd orgaan op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen of een stichting in het leven te hebben geroepen voor het maken van afspraken in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst.

Bijlage 3

Financiën regio Arnhem - Nijmegen

Deze bijlage vormt een uitwerking van artikel 8 'Kosten en bijdrage van de provincie voor de periode 2017-2019' van de Samenwerkingsovereenkomst.

De financiële bijdrage van de provincie aan de regio's op basis van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit bestaat uit twee componenten:

1. Een taakstellend budget voor de beheerkosten en de kosten van het OV-vangnet waaronder Regiotaxi OV voor het uitvoeren van de door de provincie gemandateerde taak (op basis van artikel 8.1 t/m 8.5).
2. Een subsidie voor het Wmo-vervoer in Regiotaxi (op basis van artikel 8.6).

Ad 1. Een taakstellend budget voor de beheerkosten en de kosten van het OV-vangnet waaronder Regiotaxi OV.

Het taakstellende budget bestaat uit de volgende twee delen:

- a) Een bijdrage voor het beheer van € 240.000 per jaar.
- b) Een bijdrage voor het OV-vangnet, berekend op basis van de OV-zones in de Stadsregiotaxi waarbij het totale subsidiebedrag € 869.087 is verdeeld over de gemeenten op basis van het aantal OV-zones in 2013 verminderd met het volume-effect op basis van invoering van het OV-advies voor OV-regiotaxi (193.130).

Ad 2. Een subsidie voor het Wmo-vervoer in Regiotaxi

De subsidie voor het Wmo-vervoer is berekend op basis van de Wmo-zones in Stadsregiotaxi in 2013.

Hierbij is rekening gehouden met:

- Het aantal declarabele Wmo-zones in 2013 (2.173.239).
- Een subsidiebedrag van € 0,84 per Wmo-zone.
- Harmonisatie met de systeemkenmerken van Regiotaxi Gelderland
- Het vaststellen van een bijdrage van gemeenten die niet (volledig) hebben deelgenomen aan de Stadsregiotaxi.
- Een afbouwregeling in 2017 en 2018 waarvoor in totaal € 2,6 miljoen beschikbaar is gesteld voor de regio Arnhem-Nijmegen.

Onderstaande tabel betreft een overzicht van volumes en bedragen per gemeente.

Financieel overzicht regio's Arnhem en Nijmegen

Financiële verdeling regio's Arnhem en Nijmegen (prijspeil 2014)

REGIO EN GEMEENTEN	ALGEMEEN														
	2017					2018					2019				
	WMO	OV	Totaal	Beheer	Totaal	WMO	OV	Totaal	Beheer	Totaal	WMO	OV	Totaal	Beheer	Totaal
WMO-zones 2013		OV-zones 2013 met verwacht effect OV-advies (-40%)	Totaal	Beheer	Totaal	WMO-zones 2013		OV-zones 2013 met verwacht effect OV-advies (-40%)	Totaal	Beheer	Totaal	WMO-zones 2013		OV-zones 2013 met verwacht effect OV-advies (-40%)	Totaal
Arnhem-Nijmegen	508.390	47.523	555.913	508.390	47.523	555.913	508.390	47.523	555.913	508.390	47.523	555.913	508.390	47.523	555.913
Arnhem	25.714	6.582	32.296	25.714	6.582	32.296	25.714	6.582	32.296	25.714	6.582	32.296	25.714	6.582	32.296
Beuningen	74.890	2.592	77.482	74.890	2.592	77.482	74.890	2.592	77.482	74.890	2.592	77.482	74.890	2.592	77.482
Doesburg	70.556	8.545	79.101	70.556	8.545	79.101	70.556	8.545	79.101	70.556	8.545	79.101	70.556	8.545	79.101
Druif	20.826	5.953	26.779	20.826	5.953	26.779	20.826	5.953	26.779	20.826	5.953	26.779	20.826	5.953	26.779
Duijven	47.223	5.644	52.867	47.223	5.644	52.867	47.223	5.644	52.867	47.223	5.644	52.867	47.223	5.644	52.867
Groesbeek	40.646	4.046	44.691	40.646	4.046	44.691	40.646	4.046	44.691	40.646	4.046	44.691	40.646	4.046	44.691
Heumen	77.443	4.377	81.820	77.443	4.377	81.820	77.443	4.377	81.820	77.443	4.377	81.820	77.443	4.377	81.820
Lingewaard	7.512	1.892	9.404	7.512	1.892	9.404	7.512	1.892	9.404	7.512	1.892	9.404	7.512	1.892	9.404
Miltingen aan de Rijn	136.176	3.804	139.980	136.176	3.804	139.980	136.176	3.804	139.980	136.176	3.804	139.980	136.176	3.804	139.980
Montferland	9.966	2.510	12.476	9.966	2.510	12.476	9.966	2.510	12.476	9.966	2.510	12.476	9.966	2.510	12.476
Mook en Middelaar	541.296	36.988	578.284	541.296	36.988	578.284	541.296	36.988	578.284	541.296	36.988	578.284	541.296	36.988	578.284
Nijmegen	84.965	12.827	97.792	84.965	12.827	97.792	84.965	12.827	97.792	84.965	12.827	97.792	84.965	12.827	97.792
Overbetuwe	147.640	10.231	157.871	147.640	10.231	157.871	147.640	10.231	157.871	147.640	10.231	157.871	147.640	10.231	157.871
Renkum	195.310	11.720	207.030	195.310	11.720	207.030	195.310	11.720	207.030	195.310	11.720	207.030	195.310	11.720	207.030
Rheden	16.252	2.714	18.966	16.252	2.714	18.966	16.252	2.714	18.966	16.252	2.714	18.966	16.252	2.714	18.966
Rijnwaarden	417	315	732	417	315	732	417	315	732	417	315	732	417	315	732
Rozendaal	25.386	2.403	27.789	25.386	2.403	27.789	25.386	2.403	27.789	25.386	2.403	27.789	25.386	2.403	27.789
Ubbingen	21.803	4.020	25.823	21.803	4.020	25.823	21.803	4.020	25.823	21.803	4.020	25.823	21.803	4.020	25.823
Westervoort	61.267	9.751	71.018	61.267	9.751	71.018	61.267	9.751	71.018	61.267	9.751	71.018	61.267	9.751	71.018
Wijchen	59.562	8.694	68.256	59.562	8.694	68.256	59.562	8.694	68.256	59.562	8.694	68.256	59.562	8.694	68.256
Zevenaar															
Totaal gemeenten	2.173.239	193.130	2.366.369	2.173.239	193.130	2.366.369	2.173.239	193.130	2.366.369	2.173.239	193.130	2.366.369	2.173.239	193.130	2.366.369
Totaal (excl. Druif)	2.102.683	184.585	2.287.268	2.102.683	184.585	2.287.268	2.102.683	184.585	2.287.268	2.102.683	184.585	2.287.268	2.102.683	184.585	2.287.268

Regio	FINANCIËN											
	2017				2018				2019			
	Beheer	WMO	OV	Totaal	Beheer	WMO	OV	Totaal	Beheer	WMO	OV	Totaal
Arnhem-Nijmegen	€ 1.027.955	€ 213.852	€ 1.241.807	€ 727.501	€ 213.852	€ 941.353	€ 427.048	€ 213.852	€ 640.900	€ 213.852	€ 213.852	€ 640.900
Annhem	€ 51.992	€ 29.620	€ 81.612	€ 36.796	€ 29.620	€ 66.415	€ 21.599	€ 29.620	€ 51.219	€ 29.620	€ 29.620	€ 51.219
Beuningen	€ 62.908	€ 11.066	€ 74.573	€ 62.908	€ 11.066	€ 74.573	€ 62.908	€ 11.066	€ 74.573	€ 11.066	€ 11.066	€ 74.573
Doesburg **	€ 59.267	€ 38.453	€ 97.720	€ 59.267	€ 38.453	€ 97.720	€ 59.267	€ 38.453	€ 97.720	€ 38.453	€ 38.453	€ 97.720
Druiven **	€ 42.110	€ 26.788	€ 68.899	€ 29.802	€ 26.788	€ 56.590	€ 17.494	€ 26.788	€ 44.282	€ 26.788	€ 26.788	€ 44.282
Duiwen	€ 95.483	€ 25.398	€ 120.881	€ 67.575	€ 25.398	€ 92.973	€ 39.667	€ 25.398	€ 65.065	€ 25.398	€ 25.398	€ 65.065
Groesbeek	€ 34.142	€ 18.205	€ 52.348	€ 34.142	€ 18.205	€ 52.348	€ 34.142	€ 18.205	€ 52.348	€ 18.205	€ 18.205	€ 52.348
Heumen **	€ 156.588	€ 19.697	€ 176.284	€ 110.820	€ 19.697	€ 130.516	€ 65.052	€ 19.697	€ 84.749	€ 19.697	€ 19.697	€ 84.749
Lingewaard	€ 6.310	€ 8.515	€ 14.824	€ 6.310	€ 8.515	€ 14.824	€ 6.310	€ 8.515	€ 14.824	€ 8.515	€ 8.515	€ 14.824
Millingen aan de Rijn **	€ 275.345	€ 17.118	€ 292.463	€ 194.866	€ 17.118	€ 211.984	€ 114.388	€ 17.118	€ 131.506	€ 17.118	€ 17.118	€ 131.506
Montferland	€ 20.151	€ 11.297	€ 31.448	€ 14.261	€ 11.297	€ 25.558	€ 8.371	€ 11.297	€ 19.668	€ 11.297	€ 11.297	€ 19.668
Mook en Middelaar *	€ 454.689	€ 166.446	€ 621.135	€ 454.689	€ 166.446	€ 621.135	€ 454.689	€ 166.446	€ 621.135	€ 166.446	€ 166.446	€ 621.135
Nijmegen **	€ 171.798	€ 57.721	€ 229.519	€ 121.585	€ 57.721	€ 179.305	€ 71.371	€ 57.721	€ 129.092	€ 57.721	€ 57.721	€ 129.092
Overbetuwe	€ 298.525	€ 46.038	€ 344.564	€ 211.271	€ 46.038	€ 257.310	€ 124.018	€ 46.038	€ 170.056	€ 46.038	€ 46.038	€ 170.056
Renkum	€ 394.913	€ 52.739	€ 447.652	€ 279.487	€ 52.739	€ 332.226	€ 164.060	€ 52.739	€ 216.800	€ 52.739	€ 52.739	€ 216.800
Rheden	€ 32.861	€ 12.212	€ 45.073	€ 23.257	€ 12.212	€ 35.469	€ 13.652	€ 12.212	€ 25.864	€ 12.212	€ 12.212	€ 25.864
Rijnwaarden	€ 843	€ 1.417	€ 2.260	€ 597	€ 1.417	€ 2.013	€ 350	€ 1.417	€ 1.767	€ 1.417	€ 1.417	€ 1.767
Rozendaal	€ 51.330	€ 10.813	€ 62.144	€ 36.327	€ 10.813	€ 47.141	€ 21.324	€ 10.813	€ 32.138	€ 10.813	€ 10.813	€ 32.138
Ubbergen	€ 44.085	€ 18.090	€ 62.175	€ 31.200	€ 18.090	€ 49.290	€ 18.315	€ 18.090	€ 36.405	€ 18.090	€ 18.090	€ 36.405
Westervoort	€ 123.881	€ 43.879	€ 167.760	€ 87.673	€ 43.879	€ 131.551	€ 51.464	€ 43.879	€ 95.343	€ 43.879	€ 43.879	€ 95.343
Wijchen	€ 120.433	€ 39.123	€ 159.556	€ 85.233	€ 39.123	€ 124.356	€ 50.032	€ 39.123	€ 89.155	€ 39.123	€ 39.123	€ 89.155
Zevenaar												
Totaal gemeenten	€ 240.000	€ 3.525.610	€ 869.087	€ 240.000	€ 2.675.565	€ 869.087	€ 240.000	€ 1.825.521	€ 869.087	€ 1.825.521	€ 869.087	€ 2.834.607
Totaal (excl. Druiven)	€ 240.000	€ 3.466.343	€ 830.634	€ 240.000	€ 2.616.298	€ 830.634	€ 240.000	€ 1.766.254	€ 830.634	€ 1.766.254	€ 830.634	€ 2.836.888

* = Financiële middelen komen alleen beschikbaar indien overeenstemming wordt bereikt met de provincie Limburg.

** = Voor deze gemeenten geen afbouw van financiële middelen Wmo-vervoer