

**Uitvoeringsconvenant opdrachtgeverschap  
doelgroepenvervoer**

**Zuid-Kennemerland-Haarlemmermeer-IJmond**

regio  rijder

## Inhoudsopgave

1	Algemeen.....	3
1.1	Inleiding .....	3
1.2	Ambities en doelstellingen .....	3
1.3	Kernbegrippen.....	3
1.4	Regionale samenwerking.....	4
1.5	Privacy afspraken.....	6
1.6	Overige afspraken.....	6
2	Het regionaal contractmanagement team .....	7
2.1	Regionale taken opdrachtgeverschap doelgroepenvervoer .....	7
2.2	Taakverdeling .....	7
2.3	Het RCT binnen de bredere organisatie .....	8
2.4	De invulling van het RCT .....	8
2.5	Taakverdeling binnen het RCT .....	9
3	Financiën .....	11
3.1	Inleiding .....	11
3.2	Procesafspraken financieel beheer .....	11
3.3	Uitvoeringskosten.....	11
3.4	Organisatiekosten.....	12
3.5	Bijkomende kosten, niet zijnde kosten RCT .....	12
3.6	Eigen bijdrage Vraagafhankelijk vervoer.....	13
4	Ondertekening uitvoeringsconvenant.....	14
5	Bijlage .....	15
5.1	Omschrijving kostenopbouw en verrekening.....	15

# 1 Algemeen

## 1.1 Inleiding

Sinds 1 januari 2017 zijn de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort gezamenlijk opdrachtgever voor het regionaal georganiseerde doelgroepenvervoer onder de naam RegioRijder. Voortbouwend op de samenwerking en het feit dat het vervoer opnieuw wordt aanbesteed is er door de deelnemende gemeenten een nieuw Uitvoeringsconvenant opdrachtgeverschap doelgroepenvervoer voor Zuid-Kennemerland-Haarlemmermeer-IJmond opgesteld. Het Uitvoeringsconvenant opdrachtgeverschap doelgroepenvervoer heeft als doel “de samenwerkingsafspraken over de organisatie en doelstellingen van het doelgroepenvervoer, de invulling van het opdrachtgeverschap en de gezamenlijke zeggenschap richting de gecontracteerde partijen nader uit te werken en vast te leggen”. Daarnaast geeft het Convenant vorm aan de regionale netwerksamenwerking waarbij het contractmanagement is belegd bij het regionaal contractmanagement team (RCT).

## 1.2 Ambities en doelstellingen

Sinds de start van het RegioRijder systeem in januari 2017 zijn de gemeenten gezamenlijk verantwoordelijk voor het beleid, de aansturing en de uitvoering van het regionale doelgroepenvervoer. In eerste instantie alleen voor het vervoer in het kader van de Wmo en voor een aantal gemeenten ook het groepsvervoer van leerlingen. Sinds 2019 zijn alle gemeenten ingestroomd met het leerlingenvervoer. Vanaf 1 januari 2024 start een nieuwe contractperiode. De regionale samenwerking gaat een nieuwe periode in, maar behoudt dezelfde vorm.

De regionale samenwerking is aangegaan om de kwaliteit en efficiëntie van het vervoer te borgen. Regionaal inkopen zorgt voor schaalvergroting en bredere inzetbaarheid in het gebied. De ambitie is om het systeem uit te breiden met een reisadvies aan de reiziger en mogelijk ook met andere vervoerstromen zoals dagbesteding en GGZ-vervoer. Doel is om daar waar mogelijk ook een kanteling richting het OV te creëren, waardoor reizigers meer zelfstandig kunnen reizen. Het vervoer moet een bijdrage leveren aan de bredere doelstellingen van de gemeenten op het vlak van zelfredzaamheid en maatschappelijke inclusiviteit.

## 1.3 Kernbegrippen

### Doelgroepenvervoer

Onder het doelgroepenvervoer wordt verstaan het vervoer voor specifieke doelgroepen van de gemeenten – mensen die niet met regulier openbaar vervoer (OV) kunnen reizen of zelfstandig ander vervoer kunnen gebruiken – dat valt onder de gemeentelijke wettelijke verantwoordelijkheid. Binnen de regionale samenwerking wordt in ieder geval hieronder verstaan het sociaal-recreatieve vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) het zogenaamde vraagafhankelijk vervoer en het groepsvervoer waaronder leerlingenvervoer in het kader van de onderwijswetgeving en vervoer op het gebied van de jeugd ggz.



## Regiemodel

Er is gekozen voor een regiemodel, waarbij een scheiding is aangebracht tussen de taken van de regiecentrale en de vervoerders. De regiecentrale is belast met de planning van het doelgroepenvervoer, de ritaanname en aansturing van de vervoerders (voertuigen en chauffeurs). De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de levering van capaciteit en de daadwerkelijke uitvoering van het vervoer.

## Regionale samenwerking

De gemeenten hebben gekozen voor regionale samenwerking om te komen tot efficiënte uitvoering van het vervoerssysteem. Uitgangspunt hierbij is dat de gemeenten zelfstandig beleid kunnen bepalen en vaststellen, hierover in regionaal verband afstemmen en dat het opdrachtgeverschap en de uitvoering op regionaal niveau gezamenlijk wordt aangestuurd. Voor de uitvoering van de regionale taken is een Regionaal Contractmanagement Team (RCT) doelgroepenvervoer opgezet. Het RCT werkt in opdracht van de ambtelijk opdrachtgever en in nauwe samenwerking met de regionale beleidsadviseurs. Door het regionaal oppakken van deze taken besparen de gemeenten inzet van medewerkers.

### 1.4 Regionale samenwerking

De gemeenten geven de samenwerking vorm als een regionale netwerksamenwerking op basis van gezamenlijke zeggenschap.

#### De deelnemende gemeenten

- Zijn opdrachtgever en eigenaar van het vervoerssysteem RegioRijder.
- Zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van het vervoer voor de verschillende reizigersgroepen (inclusief het bepalen van het reizigerstarief) en de beleidscommunicatie daarover.
- Zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor de indicering/ het toegang geven tot vervoer en alle wijzigingen hierop. Zij vullen het reizigersprofiel in voor de geïndiceerde cliënten waarin alle kenmerken relevant voor vervoer zijn opgenomen.
- Zijn verantwoordelijk voor het vervoersreglement en de nakoming daarvan door de gebruikers van het vervoer.
- Zijn verantwoordelijk voor alle contracten binnen de scope van deze opdracht.
- Zijn voor de operationele uitvoering een samenwerkingsverband aangegaan dat wordt beheerd door het Regionaal Contractmanagement Team (RCT).

## Het Pfo Sociaal Domein

Het eerste aanspreekpunt voor RCT (netwerkregisseur)

- Heeft als doel bestuurlijke besluiten regionaal te bespreken en af te stemmen.
- Bestaat uit de portefeuillehouders Sociaal Domein van alle deelnemende gemeenten.

## De ambtelijk opdrachtgever

- Maakt deel uit van het management van één van de deelnemende gemeenten.
- Is het eerste aanspreekpunt voor de netwerkregisseur en stuurt het RCT aan.
- Is verantwoordelijk voor de regionale samenwerking.
- Is verantwoordelijk voor afstemming met bestuurlijk niveau.
- Is verantwoordelijk voor de verantwoording van financiën op regionaal niveau.
- Vormt indien nodig het escalatieniveau voor de gecontracteerde partijen.

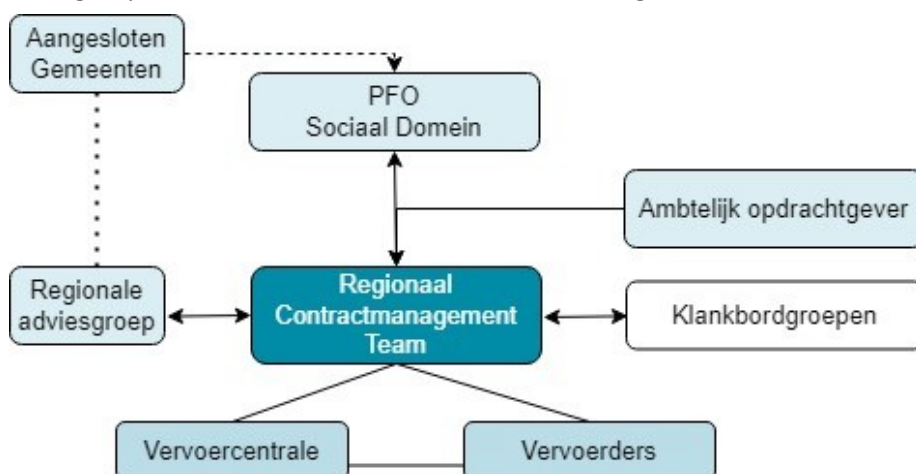
## Ambtelijke regionale samenwerking

Hiertoe is de regionale adviesgroep gevormd. Deze:

- Bestaat uit beleidsadviseurs van de deelnemende gemeenten met deskundigheid op het gebied van doelgroepenvervoer. Zij vertegenwoordigen de gemeente ten aanzien van het gehele doelgroepenvervoer domein (Wmo, leerlingenvervoer, dagbesteding).
- Bespreekt inhoudelijke en beleidsvoorstellen met het RCT.
- Bereidt in samenwerking met RCT bestuurlijke stukken en besluiten voor.
- Zorgt voor informeren en organiseren van de ambtelijke achterban.
- De netwerkregisseur is voorzitter van de regionale adviesgroep en bereidt deze voor.

## Regionaal Contractmanagement team (RCT)

Voor de uitvoering van de regionale taken is een Regionaal Contractmanagement Team opgericht. Het RCT werkt in opdracht van de ambtelijk opdrachtgever en in nauwe samenwerking met de regionale adviesgroep. De taken van het RCT worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 2.



Figuur 1: schematische weergave organisatie

## 1.5 Privacy afspraken

Het RCT, als onderdeel van de gemeenten, voldoet bij de verwerking van persoonsgegevens en informatie-uitwisseling aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, met name de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Deelnemende gemeenten zijn verantwoordelijke voor de juiste omgang met persoonsgegevens binnen hun taken. Zij delen onderling geen persoonsgegevens maar dragen zorg voor zorgvuldig verstrekken van persoonsgegevens van hun burgers aan de vervoerders.

## 1.6 Overige afspraken

Dit Convenant treedt in werking met ingang van 1 januari 2024 en wordt aangegaan voor de looptijd van het contract met de regiecentrale en de vervoerders. Deze looptijd is vijf jaar met twee keer de mogelijkheid tot verlenging met twee jaar (maximaal 9 jaar) startend op 1 januari 2024 en op zijn laatst eindigend op 31 december 2032. Er wordt een periodiek evaluatiemoment ingericht rondom de samenwerking, zodat tussentijds geanticipeerd kan worden op verbeterpunten. Gemeenten treden tijdig voor het aflopen van het Convenant, doch uiterlijk januari 2032, met elkaar in overleg over de wenselijkheid van voorzetting van het Convenant en de wenselijke vorm van samenwerking.

Toetreding tot en uittreding uit het Convenant is in principe niet mogelijk omdat het vervoersysteem regionaal is opgezet en functioneert. Als een gemeente toch tot eventuele uittreding zou willen beslissen dienen de gemeenten hierover in overleg te treden. De consequenties van uittreding dienen inzichtelijk te worden gemaakt en hierover dienen op dat moment nadere afspraken te worden gemaakt.

Wijzigingen op het Convenant dienen schriftelijk te worden overeengekomen. Voor wijzigingen en tussentijdse beëindiging van de samenwerking is een goedkeurend besluit van alle colleges van de deelnemende gemeenten noodzakelijk.

In alle gevallen die niet beschreven zijn in dit Convenant, treden gemeenten met elkaar in overleg. Dit gebeurt ook als er verschillen zijn in inzicht over de uitleg en toepassing van de samenwerking. Als dit niet tot overeenstemming leidt, is er sprake van een geschil, ook al wordt het geschil als zodanig door slechts één van de gemeenten zo bestempeld. Als de gemeenten er samen niet uitkomen bestaat de voorkeur om dit via mediation op te lossen. Als dit geen oplossing biedt en het de uitvoering van het vervoer belemmert, beslist 2/3 meerderheid (1 stem per gemeente).

## 2 Het regionaal contractmanagement team

### 2.1 Regionale taken opdrachtgeverschap doelgroepenvervoer

Het RCT-doelgroepenvervoer:

- Is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het vervoersysteem.
- Zorgt hiermee voor deskundig contractmanagement en een eenduidige aansturing van de uitvoering namens alle gemeenten.
- Geeft inzicht in de contractafspraken en uitvoeringsafspraken met de regiecentrale en vervoerders.
- Is gehuisvest bij de gemeente Haarlemmermeer en valt voor organisatorische aangelegenheden (zoals ICT, salaris enzovoorts) onder het beleid van deze gemeente.
- Stelt in het laatste kwartaal van elk jaar een jaarplan op, waarin de werkzaamheden van het RCT en de doorontwikkeling van het vervoersysteem voor het komende jaar wordt beschreven.
- Heeft bevoegdheden die zijn vastgelegd in bijbehorend mandaat-, volmacht- en machtigingsbesluit.

Bij incidentele behoefte aan specifieke expertise, heeft het RCT de bevoegdheid om in overleg met de opdrachtgever en de regionale adviesgroep aanvullende inzet te organiseren, zoals inzet van een juridisch adviseur of een inkoopadviseur.

### 2.2 Taakverdeling

De hoofdtaken van het vervoersysteem zijn weergegeven in Figuur 2, hierin is per hoofdtak aangegeven welke partij verantwoordelijk is. In de donkere blokken in de figuur zijn de regionale taken voor de aansturing en opdrachtgeverschap van het doelgroepenvervoer opgesomd.

Gemeenten	Regionaal Contractmanagement Team	Vervoercentrale	Vervoerders
<b>Beleid:</b> - Verordening en beleidsregels - Samenwerkingsafspraken - Systeemkeuzes	<b>Netwerkregie</b> - Coördinatie en afstemmen met gemeenten - Regiseur op contracten - Relatiebeheer richting de omgeving	<b>Ritaanname planning aansturen</b>	<b>Rituitvoering</b>
<b>Indicatiestelling</b>	<b>Contractmanagement</b> - Kwaliteitsbeheer regie - Kwaliteitsbeheer vervoer - Doorontwikkeling	<b>Klachtenafhandeling</b> - Registratie - monitoren - inhoudelijke afhandeling	
	<b>Financieel beheer</b> - Ondersteunen planning en control - Controle op betaling aan contractpartners - Doorbetaling naar opdrachtgevers - Managementrapportages	<b>Ondersteuning</b> - Ontwikkefunctie - Factuurvoorstellen - Contractheer vervoer	
	<b>Communicatie</b>		
	<b>Ondersteuning</b>		
	<b>Inhoudelijke adviseurs</b>		

Figuur 2: Hoofdtaken organisatie



De uitvoering van de taken vindt plaats in samenspel met alle partijen. Het RCT stuurt de regiecentrale aan mede door middel van managementrapportages op basis van de informatie van de regiecentrale. De regiecentrale stuurt op haar beurt de vervoerders aan in de uitvoering. Iedere gemeente heeft een contract met de regiecentrale en met alle individuele vervoerders afzonderlijk.

### 2.3 Het RCT binnen de bredere organisatie

Naast de regionale adviesgroep, is er voor de regionale afstemming op bestuurlijk niveau overleg met het Portefeuillehouders overleg (Pfo) Sociaal Domein. De ambtelijke opdrachtgever is verantwoordelijk voor afstemming op bestuurlijk niveau.

### 2.4 De invulling van het RCT

Uitgangspunt is een 'Lean and Mean' organisatiemodel. Dit betekent dat gewerkt wordt met een kleine vaste bezetting die de structurele taken uitvoert. Van belang is dat deze mensen het werken bij het RCT als hoofdtaak hebben. Op gezette tijden zullen meer mensen betrokken zijn. Bijvoorbeeld het uitvoeren van een deeltaak of de inhuur van specialistische kennis. Zelf doen wat nodig is en in de samenwerking slim organiseren waar het kan.

Om de hoofdtaken van het RCT uit te kunnen voeren zijn de volgende functies met bijbehorende expertisevelden noodzakelijk:

- Netwerkgeregisseur
  - Coördinatie RCT, regie en relatiebeheer.
  - Doorontwikkeling.
- Contractmanager
  - Contractmanagement.
  - Doorontwikkeling.
- Financieel adviseur
  - Financieel beheer.
- Ondersteuner/communicatieadviseur
  - Ondersteuning van netwerkgeregisseur en contractmanager.
  - Interne en externe communicatie.
- Flexibele inzet
  - Juridisch, projectmanagement.



## 2.5 Taakverdeling binnen het RCT

De structurele taken zijn vertaald in een samenhangend takenpakket die vier logische functies vormen:

### De netwerkregisseur

De netwerkregisseur verzorgt de dialoog met gebruikersorganisaties/belangengroepen.

- Is eindverantwoordelijk voor alle activiteiten binnen het RCT en primair aanspreekpunt voor het bestuur als het gaat om de uitvoering.
- Coördineert de activiteiten van het RCT en houdt de regie over de organisatie en eventuele inhuur van extra kennis en capaciteit.
- Is de verbinder tussen de verschillende partijen (bestuur, gemeenten, opdrachtnemers, andere stakeholders), heeft daarin de rol van relatiebeheerder en treedt op als het aanspreekpunt voor het doelgroepenvervoer in de regio.
- Ondersteunt vanuit zijn/haar procesrol waar nodig de contractmanager.

### De contractmanager

De contractmanager met inhoudelijke kennis van het doelgroepenvervoer richt zich op een stevige invulling van het contractmanagement.

- Is verantwoordelijk voor de aansturing van de regiecentrale en de vervoerders.
- Heeft de taak om samen met de regiecentrale het vervoersysteem verder te optimaliseren en ontwikkelen en hiervoor concrete voorstellen te genereren. Aandachtspunt is dat de ontwikkelfunctie niet ondersneeuwt ten opzichte van de urgentie in contractmanagement.
- Is verantwoordelijk voor het contractmanagement en bewaakt de uitvoeringsafspraken zoals vastgelegd in het bestek en de contracten.
- Toetst en bewaakt de kwaliteit van de uitvoering door middel van het monitoren van KPI's en het verrichten van onderzoek.
- Zorgt in samenwerking met de netwerkregisseur voor de uitvoering van kwaliteits- en klanttevredenheidsonderzoeken en het bewaken van de klachtenafhandeling.
- Is eerste aanspreekpunt voor de regiecentrale en vervoerders en voert de contract overleggen.
- Geeft invulling aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van het vervoersysteem.



## De financieel adviseur

De financieel adviseur is verantwoordelijk voor de financiële bewaking.

- Is verantwoordelijk voor de bewaking van de financiën verdeeld in uitvoeringskosten van RegioRijder, organisatiekosten van het RCT en bijkomende kosten.
- Controleert de factuurstromen en de achterliggende informatie om een soepel betalingsproces bij de gemeenten te faciliteren.
- Het RCT stelt in samenwerking met de regiecentrale een prognose op van de uitvoeringskosten voor het komende jaar ten behoeve van de budgettering door de gemeenten in lijn met de planning en control cyclus:
  - Voor het meerjarenbeeld: vóór de voorjaarsrapportage.
  - Voor het bijsturen van het huidige jaar bij de najaarsrapportage.
- In lijn met de planning en control cyclus stelt het RCT jaarlijks bij de najaarsrapportage een begroting op voor de organisatiekosten voor het komende jaar.

## Ondersteuner/communicatieadviseur

Een ondersteuner/communicatieadviseur is nodig om het RCT, breed te kunnen faciliteren met diverse werkzaamheden. Het gaat hierbij om:

- Het plannen en verslaglegging van (regionale) afspraken.
- Het zorgen voor een goed (project)dossier, enzovoorts.
- Het verzorgen van de regionale communicatie.
- Zelfstandig interne projecten leiden.

## 3 Financiën

### 3.1 Inleiding

De regionale samenwerking in het doelgroepenvervoer leidt ertoe dat er afspraken gemaakt moeten worden over de financiële aspecten van de uitvoering en de organisatie. De kosten van het doelgroepenvervoer bestaan uit uitvoeringskosten, organisatiekosten en bijkomende kosten.

### 3.2 Procesafspraken financieel beheer

De volgende procesafspraken met betrekking tot het financieel beheer worden vastgelegd:

- De regiecentrale is verantwoordelijk voor het registreren van de ritten en de kosten en zorgt voor een controleprotocol om de rechtmatigheid van deze administratie te borgen.
- De regiecentrale is verantwoordelijk voor het bijhouden van kilometerstanden per pashouder en informeert de gemeenten via het RCT hierover (gelijk met de maandrapportages).
- Het RCT monitort de financiële aspecten van de uitvoering en voert hierover overleg met de regiecentrale.
- De gemeenten zijn verantwoordelijk voor een tijdige betaling van de facturen van decontractpartijen, zoals opgenomen in de contracten.

### 3.3 Uitvoeringskosten

De uitvoeringskosten bestaan uit de kosten die te maken hebben met het vervoeren van personen. Deze kosten zijn ingedeeld in een aantal onderdelen:

- Kosten regie.
- Kosten vervoer.
- Kosten klachtafwikkeling.

#### Kosten regie

De kosten van de regie zijn bekend als aanneemsom bij de aanbesteding.

De werkelijke kosten worden met vastgestelde normen aan de deelnemende gemeenten per jaar vastgesteld. De vastgelegde norm wordt bepaald door het gebruik van het systeem in een voorgaande jaar. (Zie de bijlage (5.1))

#### Kosten vervoer

De werkelijke kosten van het vervoer worden samengesteld met geoffreerde tarieven per gebied. De in de bijlage (5.1) opgenomen beschrijving van de techniek van verdeling is gebaseerd op de werkelijke kosten waarbij het principe 'de gebruiker betaalt' wordt gehanteerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende vervoersstromen.

De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer en groepsvervoer zijn beleidsmatig in de begroting van alle gemeenten opgenomen onder verschillende domeinen. Om deze reden wordt voor de facturatie richting de gemeente de totale vervoerskosten toegerekend naar de producten, te weten vraagafhankelijk vervoer en groepsvervoer

## Klachtafwikkeling

De klachtafwikkeling is belegd bij de regiecentrale binnen het vervoer en is onderdeel van de vaste vergoeding die hiervoor wordt betaald.

### 3.4 Organisatiekosten

Voor de regionale kosten van het RCT wordt jaarlijks een begroting opgesteld. De geraamde kosten van het RCT voor een geheel kalenderjaar bedragen voor 2022 €535.000 (exclusief BTW).

Deze begroting is opgebouwd uit vier kostencomponenten:

1. Personele kosten. Hierbij is uitgegaan van de realisatie van voorgaande jaren, waarbij voor de contractmanager rekening is gehouden met externe inhuur tegen een marktconform tarief.
2. Huisvestingskosten. Hierbij is uitgegaan van € 15.000 per werkplek, inclusief de benodigde faciliteiten (computer, telefoon, enzovoorts) en ondersteuning.
3. Overige bestedingen. Hieronder vallen onder andere de kosten voor projecten, het klanttevredenheidsonderzoek enzovoorts.
4. Onvoorzien.

De definitieve kosten voor het RCT worden jaarlijks op basis van de werkelijkheid verrekend met de deelnemende gemeenten. Deze kosten worden gedragen door alle gemeenten en verdeeld volgens een vastgestelde verdeelsleutel. De vastgestelde verdeelsleutel is gebaseerd op het inwoneraantal per gemeente (ingangsdatum contract, 1 januari 2024). Herziening na 5 jaar.

### 3.5 Bijkomende kosten, niet zijnde kosten RCT

Naast de kosten van het RCT zijn er afspraken ten aanzien van het beheer van het vervoersysteem die leiden tot aanvullende kosten. Dit betreffen bijvoorbeeld de bonusregelingen (klanttevredenheid en prestatie op KPI's) en abonnementen. Deze kosten worden afgerekend met de individuele gemeenten op basis van de kostenverdeling regie of specifieke afspraken.

#### Bonus regiecentrale

- Contractueel is maximaal € 50.000 per jaar (€ 25.000 voor vraagafhankelijk vervoer en €25.000 voor het groepsvervoer) regio breed gereserveerd voor een bonus aan de regiecentrale. De uitkomst van het jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek bepaalt de hoogte van deze bonus.
- Bonus op basis van KPI's zoals beschreven in de Systeembeschrijving.

#### Bonus vervoerders

- De uitkomst van het jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek bepaalt de hoogte van deze bonus van maximaal 1% van de jaaromzet.
- Bonus op basis van KPI's zoals opgenomen in de Systeembeschrijving.



### 3.6 Eigen bijdrage Vraagafhankelijk vervoer

Naast de kosten zijn er ook opbrengsten, de eigen bijdrage die de passagier betaalt voor een rit. De regiecentrale berekent per rit de eigen bijdrage. De reizigers betalen de eigen bijdrage op één van de volgende wijzen:

- Met automatische incasso aan de regiecentrale.
- Cash (of indien mogelijk met pin) in de taxi aan een van de vervoerders.

De regiecentrale en de vervoerders sturen per kwartaal een creditfactuur voor de geïnde eigen bijdrage aan de gemeenten, op basis van de overzichten van de regiecentrale. De hoogte van de eigen bijdrage wordt als volgt bepaald:

- Een opstaptarief per rit.
- Een vast tarief per kilometer.

Indexatie: de tarieven volgen de tarieven in het regulier openbaar vervoer in de concessie IJmond.

De maximale ritlengte is hemelsbreed 25 kilometer, gerekend vanaf het woonadres. primair worden deze ritten doorverwezen naar de landelijke vervoersdienst 'Valys'. Indien capaciteit aanwezig is en de reiziger dit wenst wordt voor ritten boven de 25 kilometer een commercieel kilometertarief berekend. De geldende tarieven staan vermeld op de website van RegioRijder.

## 4 Ondertekening uitvoeringsconvenant

### Aldus ondertekend:

1. De gemeente Beverwijk, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
2. De gemeente Bloemendaal, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
3. De gemeente Haarlem, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
4. De gemeente Haarlemmermeer, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
5. De gemeente Heemskerk, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
6. De gemeente Heemstede, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
7. De gemeente Velsen, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;
8. De gemeente Zandvoort, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester <naam>, die handelt ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. <datum>;

## 5 Bijlage

### 5.1 Omschrijving kostenopbouw en verrekening

#### Kosten regie

##### Opbouw regiekosten

De kosten van de regie zijn bekend als aanneemsom bij de aanbesteding.

##### Verdeling regiekosten

De kosten voor de regiecentrale worden verdeeld onder de gemeenten op basis van:  
Vraagafhankelijk vervoer:

- Het aantal verreden ritten uit het voorgaande jaar.
- Bepaald op basis van het door de regiecentrale opgestelde jaaroverzicht.

Groepsvervoer:

- Het aantal leerlingen uit het voorgaande schooljaar.
- Bepaald op basis van het door de gemeente aangemeld aantal leerlingen per 4 oktober van het voorgaande jaar. (Gelijkgeschakeld met de bekostiging van het Rijk naar de scholen).

#### Kosten vervoer

##### Opbouw vervoerkosten

De kosten van het vervoer worden samengesteld met geoffreerde tarieven per gebied.

De vervoerkosten bestaan per gebied (vraagafhankelijk- en groepsvervoer) uit:

##### a) Inzeturen \* geoffreerd tarief per basepoint per voertuigtype

- Het aantal gerealiseerde inzeturen, volgens het dienstenoverzicht van de regiecentrale.
- Hierin zit verwerkt het op- en afschalen van diensten:
  - Volgens vraag (100%)
  - Extra vraag (110%)
  - Afbesteld (< 30min = 50%).

##### b) Inzetkilometers \* kilometervergoeding

- Het aantal inzetkilometers is het aantal daadwerkelijk gereden kilometers door het voertuig tijdens de diensttijd.

##### c) Boetes volgens Programma van Eisen

- Opgelegde boetes aan de vervoerders zijn geen baten maar worden in mindering gebracht op de te factureren uitvoeringskosten.

##### Splitsen vervoerskosten

De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer en groepsvervoer zijn beleidsmatig in de begroting van alle gemeenten opgenomen onder verschillende domeinen. Om deze reden worden de totale vervoerskosten toegerekend naar de verschillende beleidsterreinen voor de facturatie richting gemeenten.

### Verdeling vervoerkosten

De onderstaande beschrijvingen van de techniek van verdeling is gebaseerd op de werkelijke kosten waarbij het principe 'de gebruiker betaald' wordt gehanteerd.

### Vraagafhankelijk vervoer

De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer worden verdeeld naar rato het aandeel van een gemeente in de betaaleenheid. (Betaaleenheid is een vertaling van het aantal gereden kilometers gecombineerd met andere factoren die de ritkosten beïnvloeden waardoor de kosten van het vervoer worden doorbelast aan de vragende gemeente).

- Bepalen van het aantal betaaleenheden per rit:
  - Per rit 8 betaaleenheden.
  - Opslageenheden bij Wmo+ rit (+25%). Voor Wmo+ ritten geldt 10 betaaleenheden.
  - Per rit: iedere kilometer is een betaaleenheid. RBS stelt per rit het aantal AB- kilometers vast via de kortste route.
  - Bepalen betaaleenheden per gemeente en regionaal.
  - Bepalen kostenverdelingspercentage per gemeente ten opzichte van regionaal.

### Groepsvervoer

De kosten voor het groepsvervoer vervoer worden verdeeld naar rato het aandeel van een gemeenten in het aantal regionale betaaleenheden:

- Bepalen van het aantal betaaleenheden per rit:
  - Per rit 4 betaaleenheden.
  - Opslageenheden bij solo ritten (100%).
  - Per rit: Iedere ritkilometer is een betaaleenheid. RBS stelt per rit het aantal AB- kilometers vast via de kortste route.
- Bepalen betaaleenheden per gemeente en regionaal.
- Bepalen kostenverdelingspercentage per gemeente ten opzichte van regionaal.